

AREA PROGRAMMAZIONE DELLA MOBILITA'

Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

FONDO PER LA PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ DELLE INFRASTRUTTURE E DEGLI INSEDIAMENTI PRIORITARI PER LO SVILUPPO DEL PAESE, NONCHÉ PER LA PROJECT REVIEW DELLE INFRASTRUTTURE.

Progetto: Servizio di progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale".

Affidatario: IN.CO.SE.T Srl

Contratto: Rep. n. 3379 del 11.03.2021

RUP: Arch. Valeria Palazzo

Relazione istruttoria sul progetto revisionato di cui al PG n. 458146 del 13/06/2022

Con nota n. 539264 del 13 luglio 2022 è stata indetta conferenza dei servizi ai sensi dell'art.14 della legge 241/1990, in forma semplificata ed asincrona per l'esame del progetto di fattibilità tecnico-economico relativa all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale".

Allo scadere del termine stabilito per l'espressione del parere di competenza sono pervenuti i seguenti pareri:

- servizio Verde della città: nota n. 568815 del 25 luglio 2022;
- servizio Pianificazione urbanistica generale e beni Comuni: nota n. 580437 del 28 luglio 2022;
- Fastweb spa: pec del 29 luglio 2022 acquisita al protocollo generale del Comune di Napoli col n. 582654 del 29 luglio 2022;
- servizio Igiene della città - ASIA Napoli: nota n. 594058 del 03 agosto 2022;
- servizio Arredo urbano: nota n. 643870 del 06 settembre 2022;
- servizio Viabilità e traffico: nota n. 654331 del 09 settembre 2022;
- Terna Rete Italia spa: pec del 12 dicembre 2022 acquisita al protocollo generale del Comune di Napoli col n. 657284 del 12 settembre 2022;
- ABC - acqua bene comune spa: pec del 23 settembre 2022 acquisita al protocollo generale del Comune di Napoli col n. 684266 del 23 settembre 2022

Alla luce dei suddetti pareri con nota n.691954 del 27 settembre 2022 è stato chiesto alla società affidataria di adeguare il progetto di cui si tratta tenendo conto delle osservazioni/prescrizioni in essi contenute, rimandando alcuni aspetti di dettaglio ai successivi livelli progettuali.

In data 28 settembre 2022, con pec acquisita al protocollo generale del Comune di Napoli n. 698644 del 29 settembre 2022, la società IN.CO.SE.T Srl ha trasmesso relazione a chiarimento delle criticità rilevate in sede di conferenza dei servizi.

AREA PROGRAMMAZIONE DELLA MOBILITA'

Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

Di seguito l'istruttoria condotta dallo scrivente servizio sulla scorta dei pareri pervenuti e della relazione a chiarimento delle criticità rilevate acquisita.

Servizio verde della città

Con nota n. 568815 del 25 luglio 2022 ha ribadito quanto già indicato nella nota n. 823705 del 15 novembre 2021, in particolare, il **Servizio Verde della città** del Comune di Napoli, ha segnalato la necessità di un'attenta valutazione del possibile danneggiamento degli alberi lungo le aree di intervento durante l'esecuzione dei lavori, invitando pertanto a presentare, nelle successive fasi progettuali, uno specifico elaborato tecnico a firma di un professionista agronomo e fornendo indicazioni delle distanze da garantire per la tutela dell'apparato radicale degli alberi presenti. Di tali richieste si terrà conto nel successivo livello di progettazione.

Servizio Pianificazione urbanistica generale e beni Comuni

Il **Pianificazione urbanistica generale e beni Comuni** con nota n. 580437 del 28 luglio 2022 ha espresso parere favorevole rinviando ai successivi livelli di progettazione eventuali aspetti di dettaglio. Di tanto si terrà conto nei successivi livelli di progettazione.

Società Fasweb Spa

Con pec del 29 luglio 2022, acquisita al PG al n. 582654 del 29 luglio 2022, la **società Fasweb Spa** ha trasmesso planimetria nella quale viene rappresentata la localizzazione delle proprie infrastrutture, che non interferiscono con quella di progetto.

Servizio Igiene della città

Con nota 594058 del 03 agosto 2022, il **Servizio Igiene della città, nella consapevolezza della strategia del progetto, ha invitato la partecipata asia a coordinarsi con lo scrivente per superare** le criticità gestionali segnalate nella nota n. 852838 del 25 novembre 2021, riferite prevalentemente alle modalità di raccolta dei rifiuti e di spazzamento meccanizzato in corrispondenza dei soli percorsi ciclabili cordolati.

A tal fine, il successivo livello di progettazione sarà sviluppato tenendo conto di quanto sopra.

Servizio Arredo urbano

Il **servizio Arredo urbano** con nota n. 643870 del 06 settembre 2022 ha ribadito quanto già indicato nella nota n. 895332 del 14 dicembre 2021, in particolare ha espresso parere favorevole rinviando ai successivi livelli di progettazione eventuali aspetti di dettaglio. Di tanto si terrà conto nei successivi livelli di progettazione.

Società Terna Rete Italia Spa

Con pec del 12 settembre 2022 acquisita al PG dal n. 657284 del 12 settembre 2022 el 29 luglio 2022, la **società Terna Rete Italia Spa** ha trasmesso planimetria nella quale viene rappresentata, la localizzazione della propria infrastruttura che insistono lungo Via Calata Capodichino, che non interferisce con quella di progetto.

AREA PROGRAMMAZIONE DELLA MOBILITA'

Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

Società ABC – Acqua bene comune

Con pec del 22 settembre 2022 acquisita al PG dal n. 657284 del 12 settembre 2022 e del 29 luglio 2022, la **società ABC – Acqua bene comune** ha espresso parere favorevole rinviando ai successivi livelli di progettazione eventuali aspetti di dettaglio. Di tanto si terrà conto nei successivi livelli di progettazione.

Servizio Viabilità e Traffico

Con nota n.654331 del 09 settembre 2022, il **Servizio Viabilità e Traffico** del Comune di Napoli ha trasmesso il proprio parere rilevando una serie di criticità relative agli impatti sul sistema della sosta, alle intersezioni stradali, alle interferenze con il trasporto pubblico e alla segnaletica stradale e agli studi di traffico.

Sulla scorta delle criticità rilevate dal servizio, il progettista ha fornito le proprie controdeduzioni di seguito sinteticamente riportate:

- con riferimento al Percorso 1:
 - chiarisce che l'incrocio semaforizzato tra via Pessina e Piazza Museo rimane inalterato nel suo funzionamento;
 - rappresenta che l'eliminazione di parte della sosta su via Pessina risulta indispensabile per la realizzazione della pista stessa, considerate le dimensioni della sezione stradale;
- con riferimento ai Percorsi 2 – 3 – 4 :
 - per quanto concerne la larghezza di un metro, prevista per alcuni tratti della pista ciclabile, il progettista attesta la rispondenza del progetto all'art.6 comma b del DM 577/99, in quanto tratta di brevi tratti rispetto alla lunghezza dell'intero percorso ciclabile progettato;
- con riferimento alle *perplexità* del servizio Viabilità e traffico circa la larghezza di 1,80 degli stalli di sosta, il progettista rappresenta che tale dimensione è prevista dalla vigente normativa.

Inoltre, con riferimento alla relazione trasportistica, il progettista rappresenta di aver utilizzato i dati di traffico del 2019, in quanto trattandosi di una progettazione resa in periodo pandemico, l'analisi di traffico avrebbe presumibilmente rilevato dati non corrispondenti a quelli reali.

Infine, con riferimento alla prevista riduzione di alcune corsie veicolari da 3,50 a 3 mt, si rappresenta che il D.M. del 5.11.2001 recante norme funzionali geometriche sulla costruzione delle strade è riferito esclusivamente alle strade di nuova costruzione. In proposito si evidenzia che l'attuale gestore del trasporto pubblico non ha rilevato criticità in tal senso.

Per quanto sopra esposto, trattandosi di un primo livello di progettazione, si ritiene che le criticità segnalate possano trovare un adeguato approfondimento nel successivo livello di progettazione, come indicato dallo stesso servizio Viabilità e traffico

Azienda Napoletana Mobilità

La **società ANM Spa** con pec del 30 novembre 2021, acquisita al Protocollo Generale del Comune di Napoli al n.860519 del 30 novembre 2021 ha rilevato che le lavorazioni previste per la realizzazione dell'infrastruttura ciclabile, essendo di tipo superficiale, non interferiscono con la rete di trasporto e sosta di superficie e che, qualora dovessero insorgere localmente interferenze con fermate/pensiline, andranno opportunamente valutate e risolte caso per caso.

AREA PROGRAMMAZIONE DELLA MOBILITA'

Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

Società CTP Spa

Con pec del 24 novembre 2021, acquisita al Protocollo Generale dell'Ente al n.863816 in data 01 dicembre 2021, il **Consorzio CTP** rappresenta il proprio interesse per il progetto in esame, evidenziando che su tutti i percorsi vi sono autolinee di collegamento aziendale.

Inoltre, i percorsi previsti su viale Umberto Maddalena e dall'intersezione via C. Rosaroll con via Foria interessano anche la presenza dell'impianto fisso della rete filoviaria, indicando che l'unico soggetto deputato all'esecuzione di lavori su di esso direttamente o per tramite di ditta specializzata già contrattualizzata e vincitrice di gara (Sogena s.r.l.) che ne cura la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Di tali richieste si terrà conto nel successivo livello di progettazione.

Servizio Strade e Grandi reti tecnologiche

Con nota n.905364 del 16 dicembre 2021, il **Servizio Strade e Grandi reti tecnologiche** del Comune di Napoli, relativamente all'infrastruttura viaria primaria, rappresenta l'esistenza di alcuni appalti e/o progettazioni in corso su emiciclo Caduti Vigili del Fuoco, viale Umberto Maddalena, via Miano, via Capodimonte, piazza Carlo III, via Gussone e il tratto finale di via Foria che modificheranno lo stato dei luoghi.

Inoltre per gli aspetti inerenti l'impianto di illuminazione pubblica esistente, rende parere favorevole prescrivendo che, nei successivi livelli di progettazione, venga verificato il soddisfacimento dei parametri fissati dalla normativa vigente in relazione alle prestazioni illuminotecniche da adottare in funzione della diversa articolazione delle carreggiate. Viene inoltre indicato che qualora si rendesse necessario lo spostamento di pozzetti o di sostegni afferenti all'impianto di illuminazione, dovrà essere prevista la realizzazione di tutte le opere civili necessarie (nuovi tratti di canalizzazione, nuovi pozzetti e blocchi di fondazione).

Di tanto si terrà conto nelle successive fasi progettuali.

Servizio Pianificazione strategica della mobilità e PUMS

Con nota n.913899 del 21 dicembre 2021, il **Servizio Pianificazione strategica della mobilità e PUMS** del Comune di Napoli ha emesso il proprio parere favorevole rilevando che il progetto proposto interessa gli itinerari n.3, n.4 e n.10 previsti nel PUMS con prescrizioni, segnalando la necessità, nei successivi livelli di progettazione, di acquisire le progettazioni in itinere a cura di Ente Autonomo Volturino srl interessanti le aree di piazza Di Vittorio nell'ambito della realizzazione della tratta Piscinola-Di Vittorio della linea della metropolitana 1. Di tanto si terrà conto nel successivo livello di progettazione.

Il R.U.P.

arch. Valeria Palazzo



Il D.E.C.

ing. Nico Coscione



Spett.le

ACQUA BENE COMUNE - NAPOLI	
Tipo	Partenza
Num.	0049087
del	22/09/2022

COMUNE DI NAPOLI
AREA PROGRAMMAZIONE DELLA MOBILITA'
Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile
sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it

OGGETTO: Progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 14 bis della legge 241/90 e ss.mm.ii., da svolgersi in forma semplificata e asincrona secondo le disposizioni di cui all'art. 14bis della medesima legge 241/1990.
- Invio parere ABC

Facendo seguito alla Vs. richiesta pervenuta in ABC in data 13/07/2022 prot. ABC n°38860, si rappresenta quanto segue:

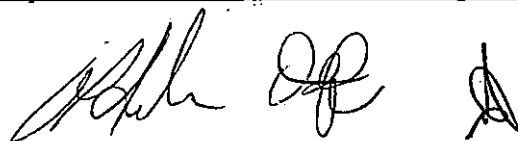
Dall'esame dei Vs. elaborati progettuali, emerge che le lavorazioni che verranno eseguite per la realizzazione della pista ciclabile riguardano la parte superficiale della pavimentazione stradale (fresatura dello strato di usura della pavimentazione).

Trattandosi di lavorazioni del tipo "superficiale" non si rilevano interferenze con le tubazioni idriche e fognarie gestite dalla società ABC.

Pertanto si esprime pertanto parere favorevole alla realizzazione del Vs. progetto, con le seguenti prescrizioni:

- durante la fase di ripavimentazione, dovrà essere garantito il ripristino a quota dei chiusini di ispezione ABC presenti lungo le strade oggetto dei Vs. interventi;
- dovrà essere sempre garantito l'accesso ai pozzetti di ispezione attualmente esistenti;
- qualora dovesse rendersi necessario lo spostamento dei pozzetti di ispezione ABC, dovrete richiedere apposita autorizzazione alla scrivente redigendo la progettazione di dettaglio di tutte le opere civili ed idrauliche necessarie alla realizzazione delle nuove infrastrutture, il cui oneri economici saranno a carico del richiedente;
- adottare tutte le cautele in fase progettuale e in fase esecutiva per prevenire il verificarsi di danni alle reti idriche e a terzi,
- per tutte le lavorazioni che prevedono l'esecuzione di scavi aventi una profondità superiore ai 30 cm, dovrà essere eseguita una campagna saggi per individuare l'eventuale presenza di sottoservizi ABC.

ABC si ritiene esonerata da qualunque danno, diretto e indiretto, derivante dall'esecuzione dei lavori. Si dispone, altresì, l'obbligo di comunicare ad ABC Napoli a.s., con congruo anticipo di tempo, l'inizio dei lavori che possano interferire con le infrastrutture di ABC Napoli a.s., così da consentirne la sorveglianza durante l'esecuzione dei lavori.





Acqua Bene Comune
Napoli

Si rappresenta che resta a vostro carico la custodia di tutte le infrastrutture ABC presenti nell'area di cantiere, anche se realizzate a titolo provvisorio, fino alla formale riconsegna delle aree interessate dai lavori al Comune di Napoli. Quindi il titolare dell'area di cantiere si impegna a custodire diligentemente ed a vigilare sulle reti Abc presenti in cantiere e sarà l'unico e diretto responsabile nei confronti di Abc e dei terzi per i danni ad esse causate.

Con l'occasione si porgono distinti saluti.

Progettazione e Metrologia

Ing. Massimo Aruta

PROGETTAZIONE E PATRIMONIO

Ing. Andrea Simonali

DT/PP/PM

Ing. Vittorio Capuano

AZIENDA SPECIALE DEL COMUNE DI NAPOLI



mail certificata:
segreteria generale@abcnapoli.telecompost.it
www.abc.napoli.it

P. Iva 07679350632
Rea Napoli 646516
Fondo di dotazione
euro 53.373.044 i.v.

929 Via Argine
80147 Napoli
081 7818 111
fax 081 7818 190

Mezzo PEC

Spett.le
Comune di Napoli
Area programmazione della mobilità
Servizio sviluppo mobilità sostenibile
Pec: sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all' intervento di "estensione della rete ciclabile cittadina; ambito centrale". 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. 14 bis della medesima legge 241/1990.

Con riferimento alla Vs. Prot. PG/2022/539264 del 13/07/2022, di pari oggetto, e che per comodità alleghiamo, Vi riportiamo di seguito l'unico sottoservizio presente e interferente con l'opera in progetto.

In Via Calata Capodichino è presente, infatti, un cavo interrato di proprietà della società scrivente, precisamente si tratta del cavo a 220kV Poggioreale – Secondigliano.

Di seguito è inserito l'ortofoto:



Nel restare a disposizione per ogni ulteriore chiarimento in merito, porgiamo distinti saluti.

Il Responsabile
Unità Impianti Frattamaggiore
Ing. Imperatore Ferdinando





COMUNE DI NAPOLI

Area Viabilità e Trasporto Pubblico
Servizio Viabilità e Traffico

COMUNE DI NAPOLI	
7904t. 2022. 0654331	09/09/2022
7904t. Servizio Viabilità e Traffico - ARVT	
ibAss. 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 centrale". 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/2022/539264 del 13/07/2022 - PG/2022/635438 del 01/09/2022)

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/2021/924192 del 23/12/2021, considerato che le verifiche sugli elaborati progettuali, il grado di approfondimento degli stessi e la loro rispondenza alle normative vigenti di settore competono al RUP o ai soggetti di cui all'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, è il caso di segnalare che non tutte le criticità espresse dal Servizio Viabilità e Traffico nel primo parere sono state risolte e/o trattate con la nuova elaborazione. Pertanto, nel confermare integralmente quanto rilevato in premessa della succitata nota riguardante la prima versione del progetto, nonché le criticità irrisolte, si riportano di seguito le risultanze istruttorie per i soli brevi aspetti trattati rispetto alla prima formulazione, rimettendo al RUP dell'intervento qualsiasi più opportuna decisione, nel rispetto delle prerogative tecnico-discrezionali ad esso demandate dalla normativa vigente, circa l'approvabilità di questa fase preliminare della progettazione e la possibilità di approfondire l'esame delle criticità rilevate prevalentemente di natura trasportistica e di sicurezza stradale nella successiva fase progettuale.

- Percorso 1: Via Pessina - Via Santa Teresa degli Scalzi - Corso Amedeo di Savoia - Via Capodimonte - Via Miano

Non è stata affrontata la problematica, già in precedenza segnalata, relativa all'intersezione semaforizzata, tra via Pessina e Piazza Museo. Peraltro, visto che sui grafici pervenuti non è stato riportato il dispositivo di traffico attualmente vigente, si ritiene opportuno rimarcare ancora una volta che il tratto di via Pessina compreso tra piazza Museo e via Broggia è regolato a senso unico di marcia con direzione consentita verso Piazza Dante. Per l'asse Santa Teresa - Amedeo di Savoia, si segnala che viene eliminata quasi totalmente la sosta dei veicoli a motore, eccetto che per il lato sinistro in salita di via Santa Teresa, con evidenti disagi per la popolazione residente e le attività commerciali. Da approfondire sostanzialmente le criticità rilevate in via Capodimonte. Per Via Miano, preso atto che il percorso verso Porta grande non è più previsto e che in direzione Miano l'itinerario in esame termina a Porta Piccola, si segnala la previsione di un tratto di strada con corsie carrabili larghe solo 3,00 metri, dimensioni non compatibili con la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico di linea.

- Percorso 2: Piazza Museo - Piazza Cavour - Via Foria - Piazza Carlo III - Via Arenaccia - Calata Capodichino

Non sembra siano state proposte delle soluzioni alle criticità già evidenziate, eccetto la precisazione relativa al collegamento tra Calata Capodichino e viale Maddalena. Pertanto, non può che rinviarsi integralmente a quanto già esposto con il precedente parere.

- Percorso 3: Viale Comandante Umberto Maddalena

Come al punto precedente, si rinvia integralmente a quanto già esposto con il precedente parere.

- Percorso 4: Corso Novara - via Sant'Alfonso Maria de' Liguori

Come al punto precedente, si rinvia integralmente a quanto già esposto con il precedente parere.

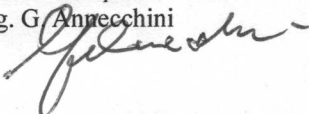
Per tutte le strade comprese nei percorsi suddetti previsti dal progetto, si manifestano forti perplessità riguardo alla riduzione a soli 1,80 m degli stalli di sosta, specie per quelli riservati ai cittadini diversamente abili e per quelli dedicati alla movimentazione delle merci, laddove tale riduzione sia preventivata.

Per quanto concerne il nuovo studio di trasporto presentato, pur constatando una variazione circa la modalità di approccio al problema rispetto alla sua precedente stesura oltremodo superficiale, sostanzialmente si rileva che le criticità espresse con il precedente parere non sono state affrontate. Ad esempio, il nuovo studio, oltre a non essere asseverato, continua a mancare dei dati di traffico rilevati con una campagna di conteggio dei flussi sul campo e continua ad essere basato solo su mere previsioni. Inoltre, esso non è incentrato sulla determinazione dei Livelli di Servizio (LOS), pre e post intervento, delle varie strade interessate e dei vari parametri trasportistici collegati ad essi (lunghezza code, tempi di attesa, ecc.), bensì su un "indice di congestione". Pertanto, anche in questo caso tale studio non fornisce sufficienti informazioni e non è possibile per lo scrivente Ufficio esprimere alcuna valutazione in merito.

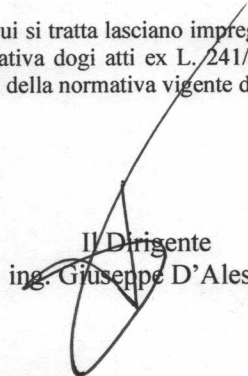
Ai fini del procedimento di approvazione del progetto, le valutazioni di cui si tratta lasciano impregiudicato da parte del RUP lo svolgimento delle attività istruttorie in merito alla correttezza amministrativa degli atti ex L. 241/90 e ss.mm.ii., nonché gli ulteriori compiti spettanti al titolare del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

Istruttoria eseguita dal Per. Agr. A D'Ambrosio

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



Il Dirigente
ing. Giuseppe D'Alessio





COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture
Servizio Arredo Urbano

Al Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

Oggetto: riscontro nota di cui al PG/2022/0635438, del 01/09/2022; progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". 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 – **Sollecito emissione pareri.**

Facendo seguito alla nota di cui all'oggetto lo scrivente servizio esprime parere favorevole, rinviando ai successivi livelli di progettazione eventuali aspetti di dettaglio.

Sottoscritta digitalmente da

Il dirigente

Valeria Palazzo

La firma, in formato digitale, è stata apposta sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 7/3/2005, n. 82 e s.m.i. (CAD). La presente nota è conservata in originale negli archivi informatici del Comune di Napoli, ai sensi dell'art.22 del D.Lgs. 82/2000



COMUNE DI NAPOLI

AREA AMBIENTE

Servizio Igiene della Città

PG/2022/570630

del 03/08/2022

PG/2022/594058

del 03/08/2022

Ad A.S.I.A. Napoli S.p.A.

asianapoli.info@pec.it

Al Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

e p.c.

All'Assessore all'Ambiente ed al Mare

Oggetto: Elaborati revisionati del Progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 34 della legge 241/1990 e ss.mm.ii. da svolgersi in forma semplificata e asincrona secondo le disposizioni di cui all'art. 14/bis della medesima legge 241/1990.

Emissione del parere di competenza

Con riferimento all'oggetto, si rappresenta quanto segue.

Con nota PG/2022/553652 del 19/07/2022 lo scrivente Servizio ha rimesso alla società A.S.I.A. Napoli S.p.A. la nota PG/2022/539264 del 13/07/2022 recante la documentazione a margine per l'acquisizione del parere di competenza.

Con l'allegata comunicazione acquisita a PG/2022/569851 del 25/07/2022, la partecipata ha trasmesso allo scrivente Servizio i risultati delle valutazioni condotte evidenziando che le considerazioni tecniche, già espresse per la prima CdS asincrona dell'intervento a margine con nota acquisita a PG/2021/241230 del 22/11/2021 e trasmessa dallo scrivente Servizio con nota PG/2022/852838 del 25/11/2021, non sono state affrontate dal proponente Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile, essendo state rimandate al successivo livello di progettazione. Ciò premesso, la partecipata evidenzia, nelle conclusioni, che *"...Persistono, pertanto, le problematiche già esposte, ovvero che l'istituzione di una pista ciclabile con cordolo di delimitazione determina una serie di interferenze con le attività di igiene urbana; infatti, laddove è collocata sui margini laterali delle strade, il cordolo impedisce la movimentazione di qualunque tipologia di contenitore, sia manuale sia con sistemi semiautomatici. Inoltre, rende sempre impossibile gli interventi di spazzamento meccanizzato impedendo l'accesso ed il transito delle spazzatrici"*.

Per quant'innanzi, nella consapevolezza della strategicità del progetto a margine, si rende necessario apposito incontro in cui la partecipata A.S.I.A. Napoli S.p.A. vorrà illustrare ogni possibile soluzione atta a superare le interferenze evidenziate, anche con verifica delle soluzioni organizzative adottate in altri contesti urbani caratterizzati da una mobilità ciclabile altamente significativa. Del pari, il Servizio proponente vorrà rendersi disponibile ad eventuali soluzioni progettuali in coerenza.

Sottoscritto in modalità digitale da

Il dirigente

Dott.ssa Roberta Sivo

La presente nota è sottoscritta digitalmente. La firma, in formato digitale, è stata apposta sull'originale del presente atto ai sensi dell'articolo 24 del Decreto legislativo n.82 del 7 marzo 2005smi, Codice amministrazione digitale. Il presente provvedimento è conservato in originale negli archivi informatici del Comune di Napoli ai sensi dell'articolo 22 del Dlgs n.82/2005 smi.



Spett.: **COMUNE DI NAPOLI**
Servizio Igiene della Città
igiene.citta@pec.comune.napoli.it
c.a. Dott.ssa Roberta Sivo

p.c. Area Programmazione della Mobilità
Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile
sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it

Prot. n. 28539/22

Napoli, 25/07/2022

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 34 della legge 241/1990 e ss.mm.ii. da svolgersi in forma semplificata e asincrona secondo le disposizioni di cui all'art.14/bis della medesima legge 241/1990.

Si fa riferimento alla richiesta di parere inoltrata dal Servizio Igiene (nota PG/2022/553652 del 19/07/2022) rispetto al progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale" (nota PG/2022/539264 del 13/07/2022 di pari oggetto) con cui viene indetta una conferenza di servizi tesa all'acquisizione dei pareri di competenza relativi agli elaborati revisionati.

Dalla consultazione della documentazione oggetto della conferenza, si è riscontrato che le considerazioni tecniche della scrivente, trasmesse a codesto Servizio Igiene (Ns. nota Prot. n.48264/21 del 22/11/2021) non sono state affrontate, ma rimandata al successivo livello di progettazione.

Persistono, pertanto, le problematiche già esposte, ovvero che l'istituzione di una pista ciclabile con cordolo di delimitazione determina serie interferenze con le attività di igiene urbana; infatti laddove è collocata sui margini laterali delle strade, il cordolo impedisce la movimentazione di qualunque tipologia di contenitore, sia manuale sia con sistemi semiautomatici. Inoltre, rende sempre impossibile gli interventi di spazzamento meccanizzato impedendo l'accesso ed il transito delle spazzatrici.

Si resta a disposizione per qualunque ulteriore chiarimento e si porgono

Distinti saluti

il Direttore Affari Generali
dott. Carlo Lupoli



A.S.I.A. • Azienda Servizi Igiene Ambientale - Napoli S.p.A.

Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento del Comune di Napoli

Sede Legale e Direzionale: 80146 Napoli • via Ponte dei Francesi 37/D

Tel +39 081 7351583 • Fax +39 081 7351577 • e-mail: segreteria.generale@asianapoli.it • www.asianapoli.it • C.F. e P.Iva 07494740637

pag 1 di 1

FW: progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale?. Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 241/1990 e ss.mm.ii., da svolgersi in forma semplificata e a

Da fiber.maintenance.centrosud <fiber.maintenance.centrosud@pec.fastweb.it>

A sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it
<sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it>

Data venerdì 29 luglio 2022 - 12:04

In risposta alla vostra richiesta pervenutaci mediante mail avente come oggetto: FW: progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 241/1990 e ss.mm.ii., da svolgersi in forma semplificata;

La scrivente Fastweb S.p.a

TRASMETTE:

planimetrie rappresentanti le infrastrutture in cui siamo presenti con cavi in fibra ottica; pertanto richiediamo di essere a conoscenza della data prevista per l'inizio dei lavori, al fine di pianificare gli spostamenti nelle aree in cui siamo interferenti.

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti, saluto.

--



fiber.maintenance.centrosud@pec.fastweb.it

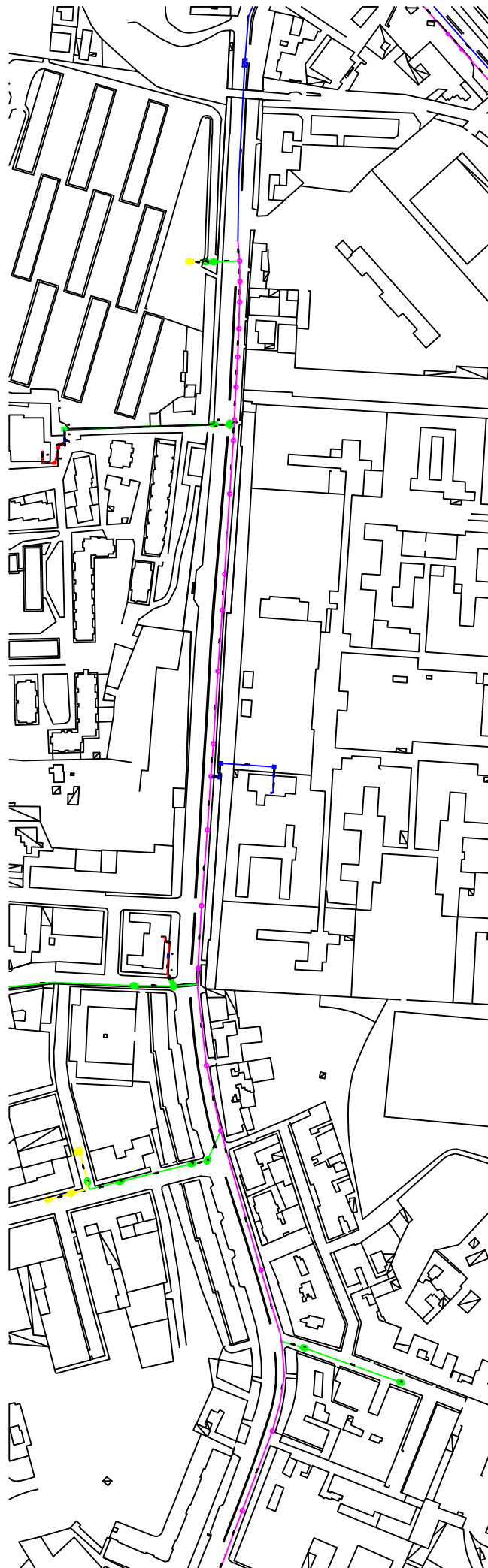
.....

Questa comunicazione è confidenziale.

Per le modalità di utilizzo visita <https://www.fastweb.it/corporate/disclaimer/>

Pessina.dwg
Corso Savoia 1.dwg
Corso Savoia- Via Miano.dwg
Piazza Museo-Cavour-Via Foria.dwg
Via foria.dwg
Via Arenaccia 1.dwg
Via Arenaccia 2.dwg
Via Arenaccia-Calata Capodichino.dwg
Calata Capodichino.dwg
Viale Comandante Maddalena.dwg
Corso novara.dwg

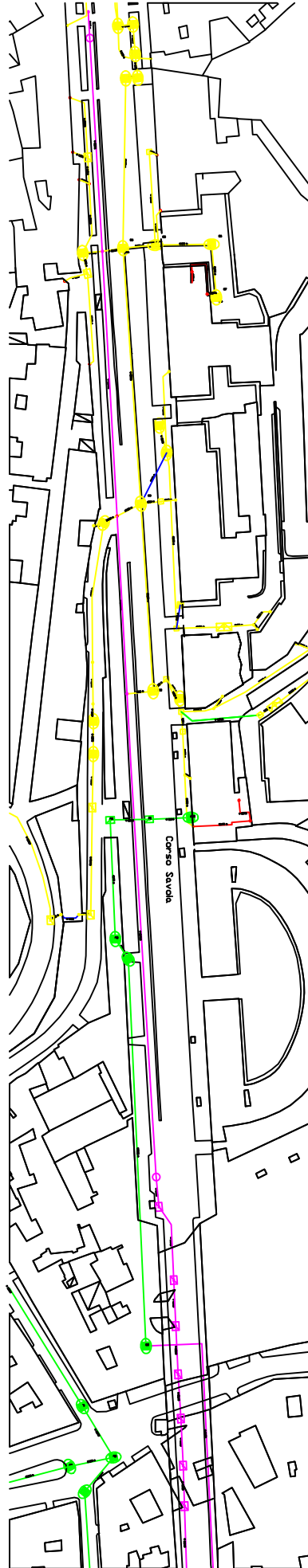
Calata Capodichino








Legenda

- Infrastruttura Fastweb
- Infrastruttura Telecom
- Infrastruttura comune
- Infrastruttura privata
- Infrastruttura Fiber

Corso Savoia

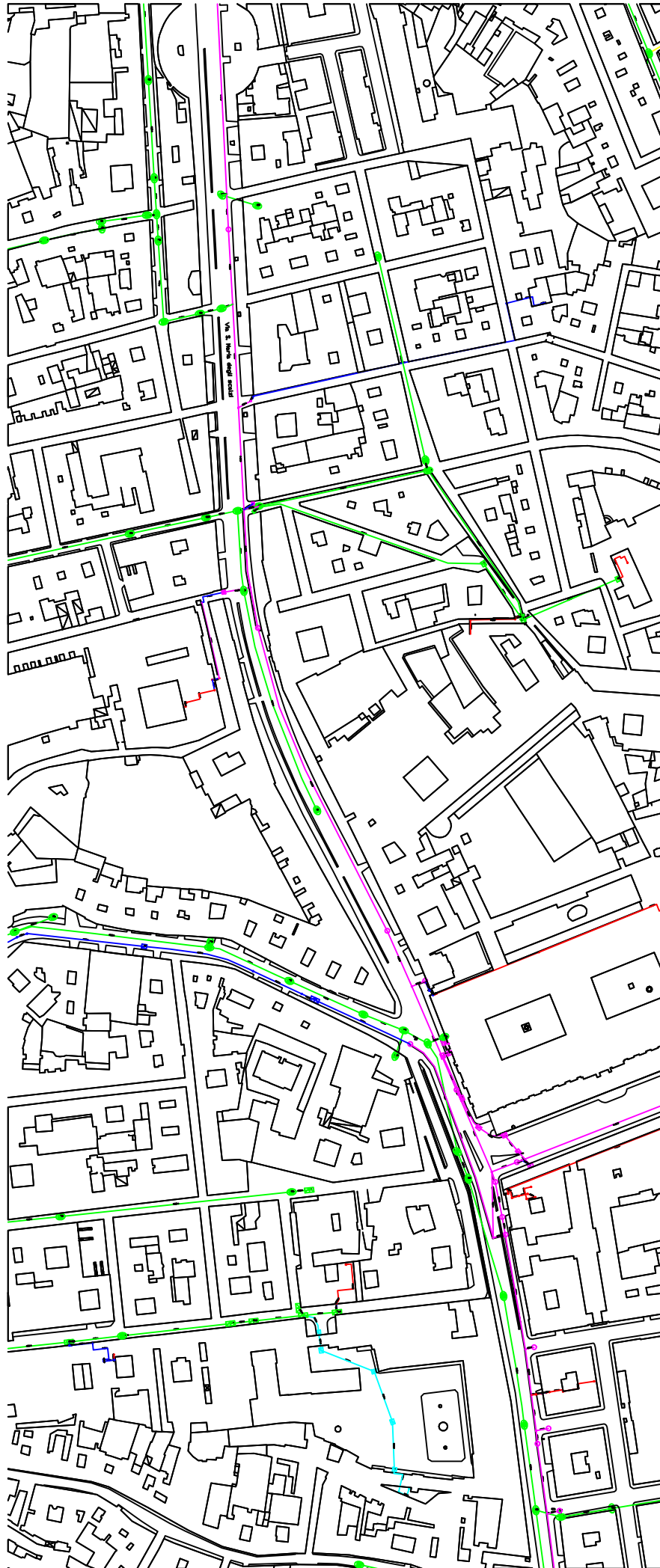


-  Infrastruttura Fastweb
-  Infrastruttura Telecom
-  Infrastruttura Socrate
-  Infrastruttura comunale
-  Infrastruttura privata

Corso Novara



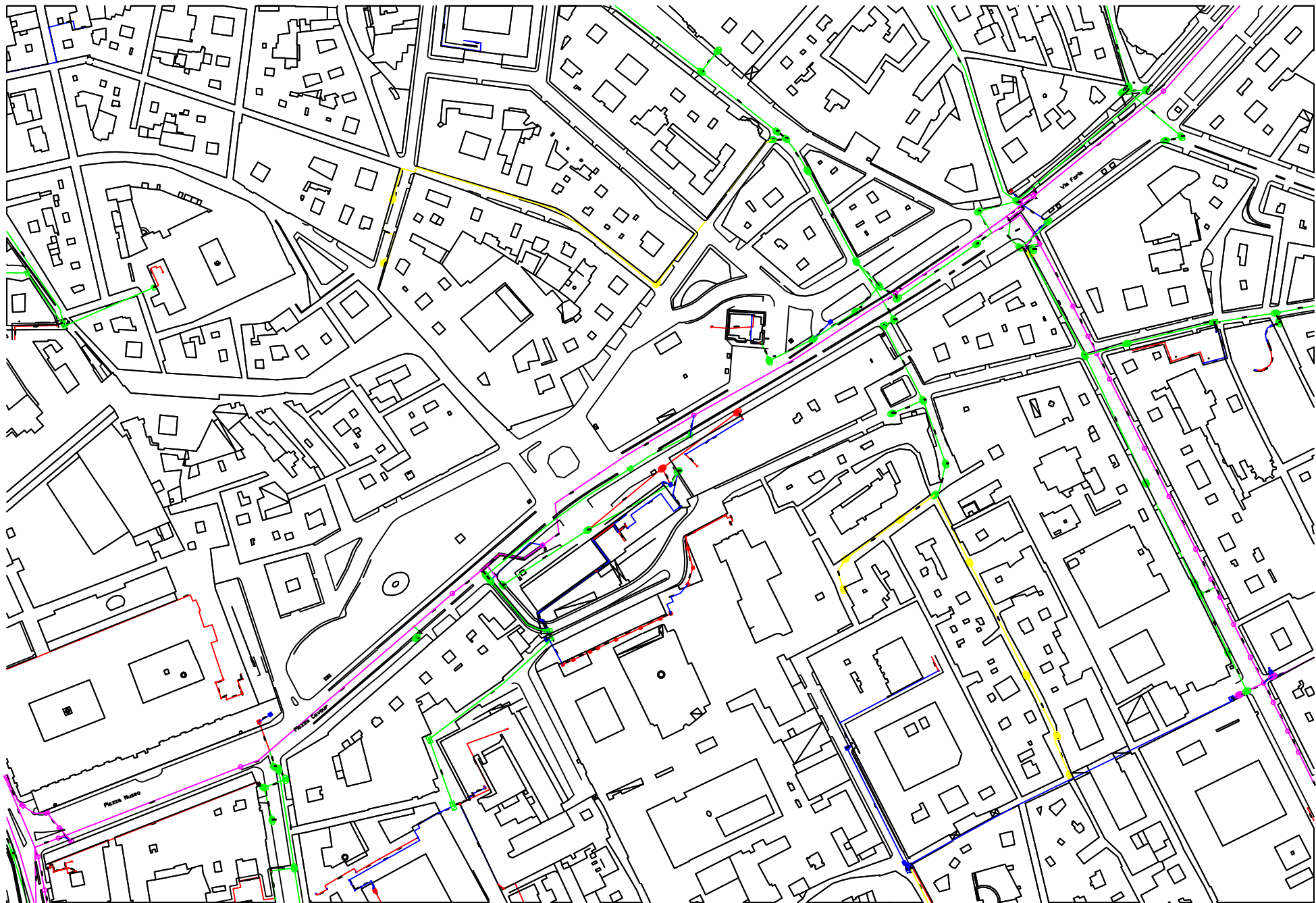
Via Pessina



Legenda:

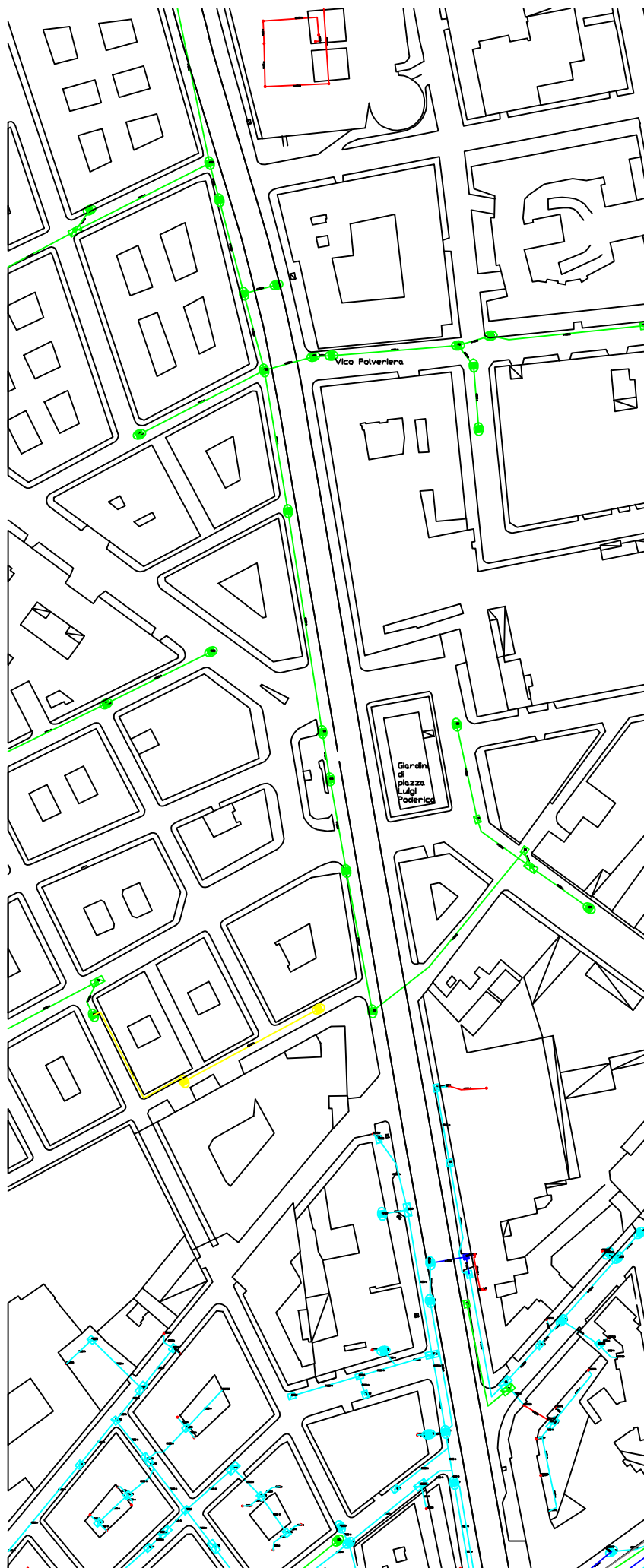
- Infrastruttura Fastweb
- Infrastruttura Telecom
- Infrastruttura privata
- Infrastruttura ministero della difesa
- Infrastruttura Flash Fiber
- Infrastruttura comunale

Piazza Cavour









- Infrastruttura Fastnet
- Infrastruttura Flashfiber
- Infrastruttura privata
- Infrastruttura Telecom
- Infrastruttura console

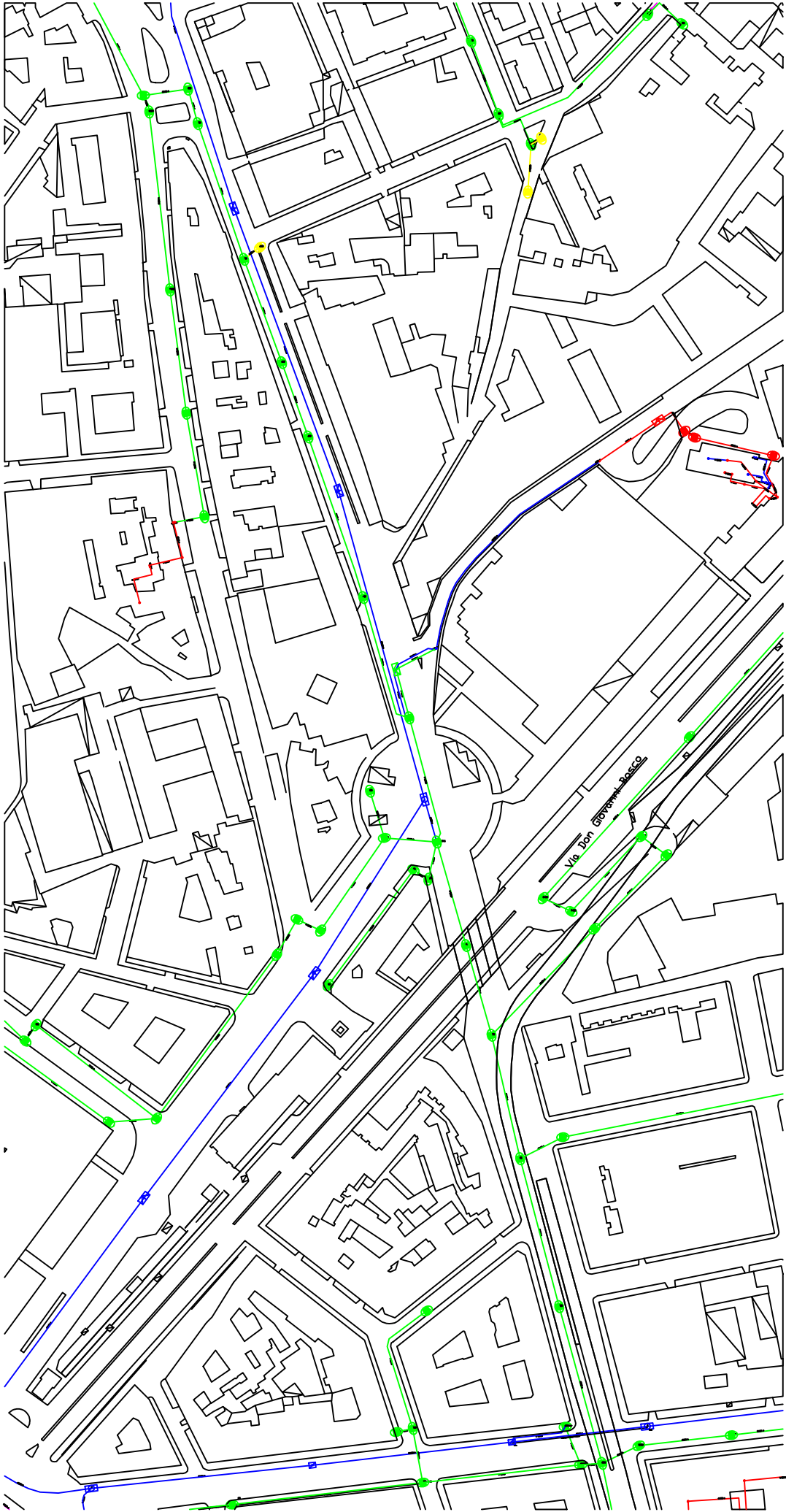
Via Arenaccia



Legenda:

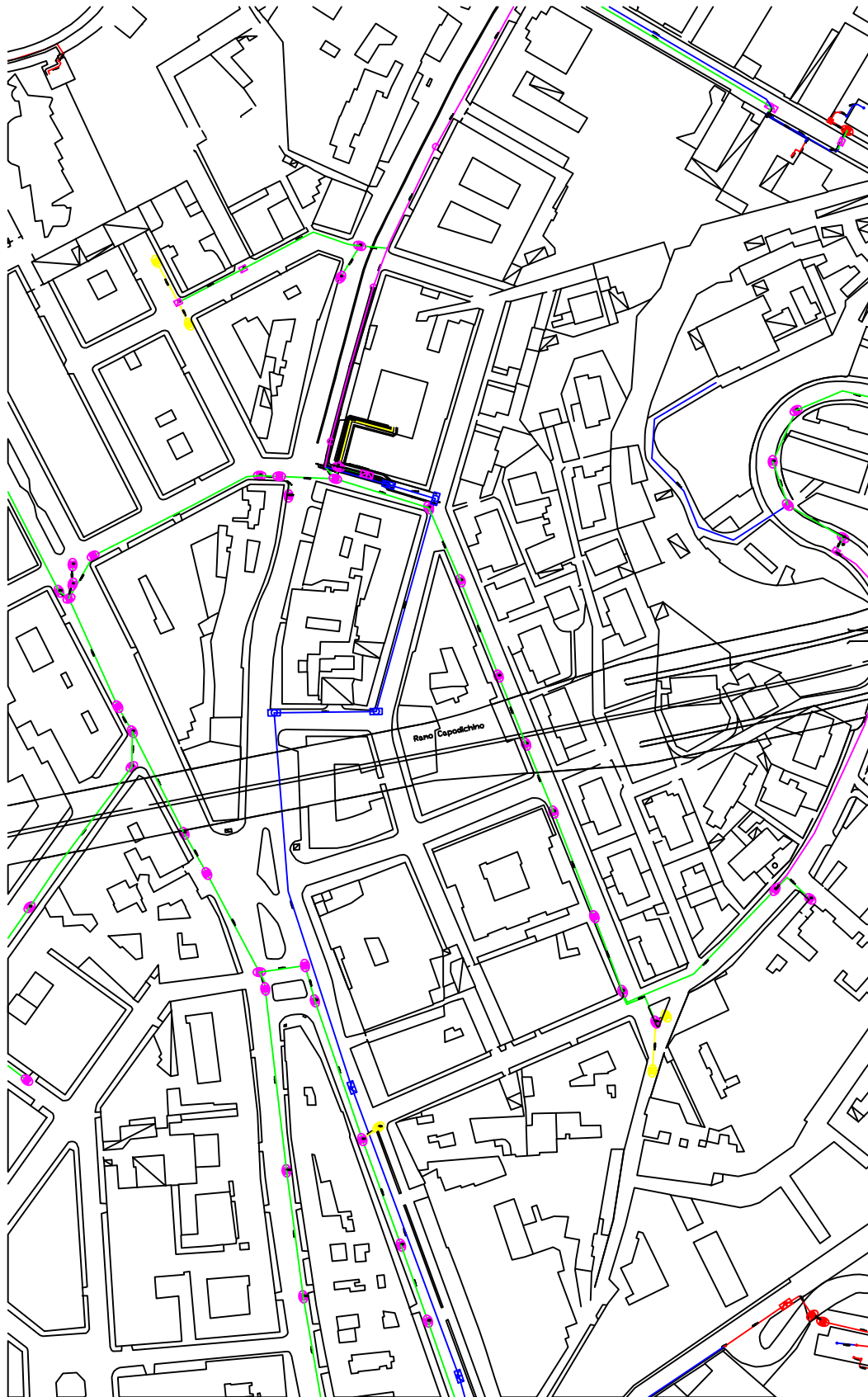
-  Infrastruttura Fastweb
-  Infrastruttura Telecom
-  Infrastruttura Socrate
-  Infrastruttura FlashFiber
-  Infrastruttura Wind
-  Infrastruttura privata

Via Arenaccia II Tratto



- Infrastruttura Fastweb
- Infrastruttura Telecom
- Infrastruttura privata
- Infrastruttura comunale
- Infrastruttura FlashFiber

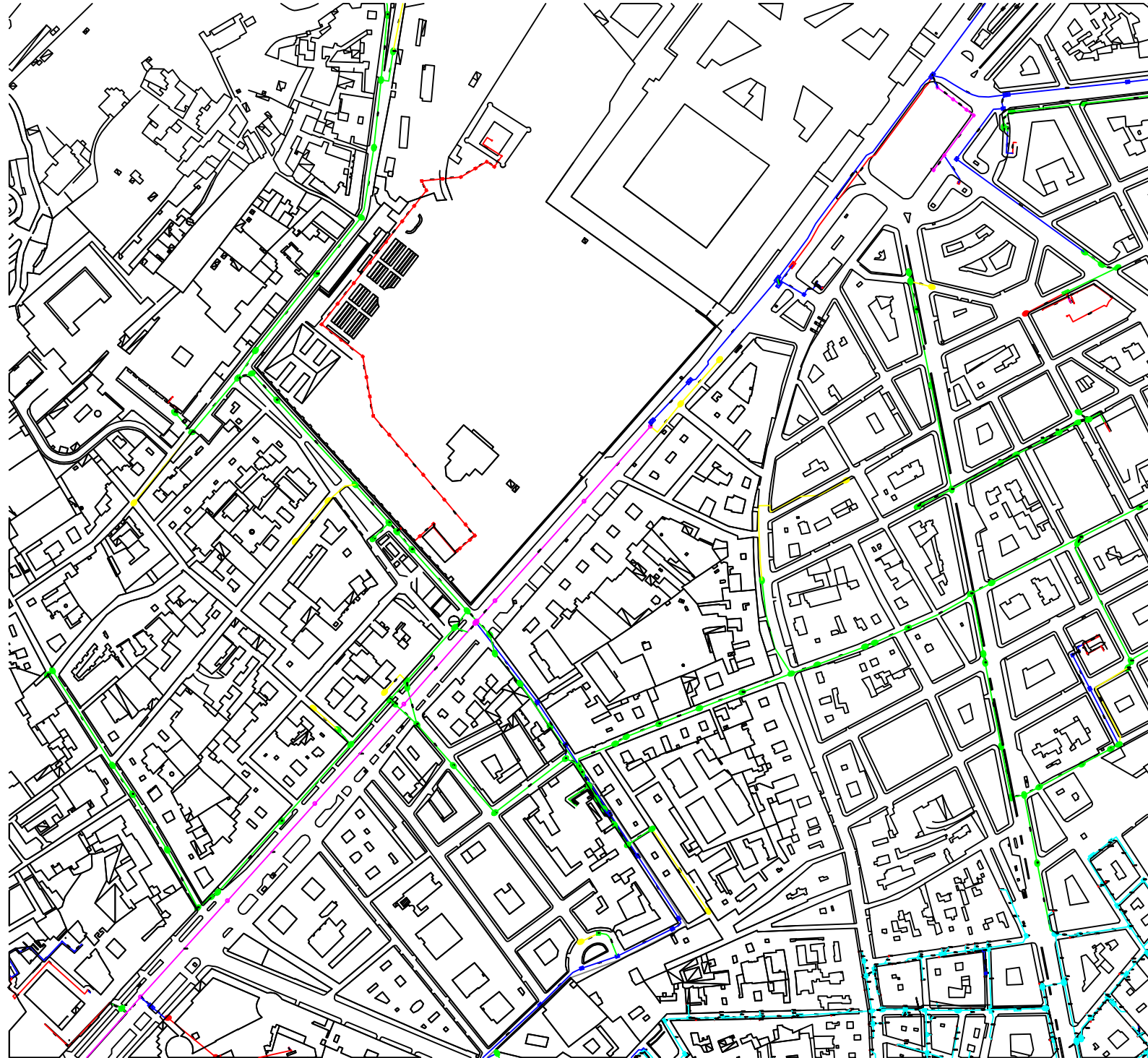
Calata Capodichino



Legenda:

- Infrastruttura Fastweb
- Infrastruttura Telecom
- Infrastruttura privata
- Infrastruttura Flashfiber
- Infrastruttura comunale

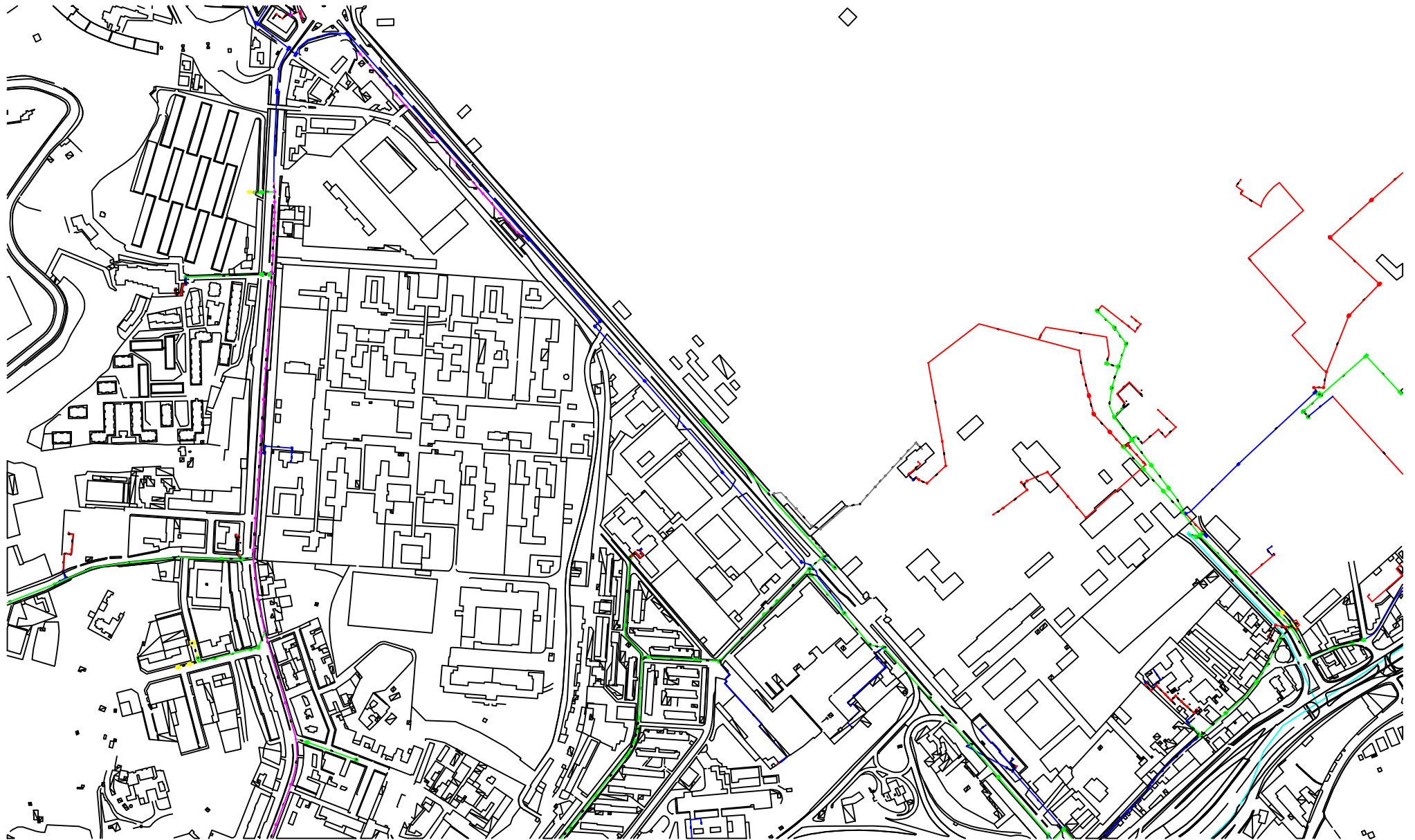
Via Foria



Legenda:

- Infrastruttura Fastweb
- Infrastruttura Telecom
- Infrastruttura comune
- Infrastruttura FastFiber
- Infrastruttura privata
- Infrastruttura Wind
- Infrastruttura Sonete

Viale Comandante Umberto Maddalena





COMUNE DI NAPOLI
Area Urbanistica

Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni

Prot. PG/2022/580437 del 28.07.2022

Al servizio Sviluppo mobilità sostenibile

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza di 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. Parere di compatibilità urbanistica.

Si fa riferimento alla nota di codesto servizio prot. PG/2022/539264 del 13/07/2022 con la quale vengono trasmessi gli elaborati revisionati sulla scorta dei pareri espressi in sede di conferenza di servizi da ANM, CTP, Open Fiber e da vari servizi comunali (Servizio Igiene della città, Servizio Strade e Grandi reti tecnologiche, Servizio Arredo Urbano, Servizio Verde della città, Servizio Pianificazione strategica della mobilità e PUMS, Servizio Viabilità e Traffico).

Dal momento che questo servizio, per un mero disguido tecnico, non ha inoltrato il proprio parere relativamente all'intervento in oggetto si ritiene opportuno inviare il parere di competenza sull'intero intervento come da ultimo revisionato.

Descrizione del progetto.

Come indicato nella nota di convocazione gli elaborati che costituiscono il progetto, oggetto della conferenza di servizi, sono stati acquisiti al link:

<https://drive.eoogIe.com/drive/folders/1H6YpStNO8yVgSmFTszLySJuAUq2Pc5Ue?usp=sharing>.

Gli elaborati sono contrassegnati dalle sigle da R01 a R03, che includono la relazione illustrativa, quella trasportistica e lo studio di prefattibilità ambientale, e dalle sigle da V01 a V26, per quanto concerne gli elaborati grafici propriamente detti.

Si legge nella Relazione tecnica - elaborato R01 che "L'area oggetto di intervento, definita Ambito centrale comprende una molteplicità di zone differenti (...) all'interno della città storica caratterizzata dalla presenza di architetture importanti, presenze monumentali, numerosi attrattori ed un'alta densità abitativa. L'individuazione delle specifiche zone è fondamentale per la progettazione della nuova rete in quanto esse stabiliscono quali interventi siano possibili riferendosi all'impiego dei materiali di realizzazione. Molti degli assi scelti, oltre ad essere parte della viabilità storica della città presentano materiali non sostituibili come basolati, porfidi ecc. in quanto definiscono l'identità della città storica in quanto tale. Tali condizioni hanno condizionato le scelte tipologiche per la pista e per i percorsi ciclabili come si vedrà nelle sezioni progettuali sviluppate (...).

Gli interventi programmati riguardano la realizzazione di un "circuito ciclabile" all'interno del centro storico, i percorsi interessati dall'intervento in oggetto sono:

- Percorso 1: Via Pessina - Via Santa Maria degli Scalzi - Via Miano;
- Percorso 2: P.zza Museo - P.zza Cavour - Via Foria - Via Arenaccia - Calata Capodichino;
- Percorso 3: Viale Comandante Umberto Maddalena;
- Percorso 4: Via Novara".

I 4 percorsi sono connessi tra loro e alla restante rete ciclabile esistente e programmata (ambito nordoccidentale) e interessano assi stradali caratterizzati dalla presenza di marciapiedi per il transito pedonale. Tale rilievo si rende necessario per la verifica di compatibilità richiesta come sarà più chiaro nel seguito.

Le tipologie di pista ciclabile previste sono essenzialmente di tre tipi:

- monodirezionale su carreggiata quasi ovunque individuata soltanto da segnaletica orizzontale tranne sull'asse Corso Novara- Via Sant'Alfonso Maria dei Liguori dove è divisa dalla carreggiata veicolare da cordolo;
- bidirezionale in sede propria realizzata quasi ovunque sulla carreggiata esistente con introduzione di un cordolo di separazione dalla sede veicolare vera e propria tranne su parte di viale Umberto Maddalena dove viene realizzata sul marciapiedi;
- monodirezionale o bidirezionale su marciapiedi individuata soltanto da segnaletica orizzontale.

La prima tipologia propone uno schema simmetrico della sezione stradale mentre le altre propongono una asimmetria in gran parte determinata dalle condizioni al contorno. L'introduzione della pista ciclabile

indipendentemente dalla tipologia utilizzata è resa possibile nella maggior parte dei casi dalla riduzione della carreggiata stradale ovvero da quella dei marciapiedi, mentre in casi meno frequenti comporta la eliminazione della sosta attualmente prevista in adiacenza ai marciapiedi (tratto di via Foria da via Pontenuovo a piazza Carlo III).

In corrispondenza delle Scale dei giardini della principessa Jolanda è previsto un *bike ramp* per il supramento a mano del salto di quota.

Si evidenzia inoltre che nell'elaborato V18 anche via Nicola Nicolini, da piazza Ottocalli fino all'incrocio con Via dei Ponti Rossi, risulta caratterizzata dalla presenza della pista ciclabile, tratto non descritto nella Relazione Illustrativa. Per quanto desumibile dal grafico richiamato su questa strada la proposta è caratterizzata per un primo tratto da una tipologia monodirezionale, in parte collocata lungo l'aiuola centrale che caratterizza parte di via Nicolini, e, nel tratto finale, da una tipologia bidirezionale in sede propria.

Conformità urbanistica della variante di progetto. Tutta l'area di intervento come descritta in precedenza ricade nel perimetro della "*Variante al piano regolatore generale, centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale*" approvata con decreto del presidente della Giunta regionale della Campania n. 323 del 11.06.2004, pubblicato sul BURC n. 29 del 14.06.2004.

Essa ricade, nella gran parte in zona A - *Insedimenti di interesse storico* di cui all'art. 26 delle Nta con classificazione *Unità di spazio scoperte non concluse* (art. 114 Nta) e per la parte restante corrispondente a via Miano (percorso 1), il tratto di calata Capodichino compreso tra via Leo e piazza Di Vittorio (percorso 2) e viale Umberto Maddalena (percorso 3) in Strade art. 55 delle Nta. Solo un piccolissimo tratto di viale Umberto Maddalena in corrispondenza di Piazza Di Vittorio ricade poi in zona B *Agglomerati urbani di recente formazione* sottozona Bb *Espansione recente* (artt. 31 e 33 Nta).

Per quanto riguarda la disciplina degli ambiti si evidenzia che il tracciato ricade in ambito 26 - *Acropoli e piazza Cavour* di cui all'art. 157, in corrispondenza di Museo-Piazza Cavour, in ambito 30 *Stazioni S6* di cui all'art. 161 *Stazioni*, in corrispondenza di piazza Di Vittorio ed in ambito 19 - *ex fabbrica Redaelli* di cui all'art. 150 delle Nta, in corrispondenza di corso Novara.

Sotto il profilo vincolistico si evidenzia che gran parte dell'ambito centrale ricade in zona archeologica di cui all'art. 58 delle Nta (Via Pessina, via Santa Teresa degli Scalzi, piazza Cavour, via Foria, piazza Carlo III).

Un brevissimo tratto di viale Umberto Maddalena in corrispondenza dell'intersezione con via Don Bosco ricade nella fascia di rispetto del cimitero di Poggioreale.

Con riferimento alla tav. 12 *Vincoli geomorfologici* ad eccezione di brevi tratti di via Miano, via Santa Teresa degli Scalzi, Calata Capodichino e via Arenaccia, classificati come *area a bassa instabilità*, l'intero tracciato viene classificato come *area stabile*.

La parte della rete coincidente con le Scale dei giardini della principessa Jolanda, del Tondo di Capodimonte e di un breve tratto iniziale di via Santa Teresa degli Scalzi ricade nel *Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico P.S.A.I.* dell'Autorità di Bacino della Campania Centrale 2010, parte classificata come R3 *rischio da frana elevato*.

Non si rilevano ulteriori vincoli di natura paesaggistica, ambientale e idrogeologica.

Ai fini della verifica della conformità urbanistica, per quanto concerne la parte ricadente in zona omogenea A- *Insedimenti di interesse storico* che prevede la riconfigurazione della sede stradale, ricordata che essa è tutta classificata *nell'ambito delle Unità di spazio scoperte non concluse* di cui all'art. 114 della Parte II delle Nta, come per casi analoghi, si evidenzia che, anche se "*non sono ammesse trasformazioni fisiche che producano la modifica degli impianti attuali*" (comma 3 art. 123) e "*in rapporto all'impianto complessivo è prescritto il mantenimento della maglia insediativa e dei tracciati viari, ivi compresa giacitura e dimensioni*" (comma 4 art. 123), il mantenimento della giacitura non necessariamente coincide con l'assoluta invariabilità delle quote attuali sempre che tali variazioni non alterino la riconoscibilità dei tracciati e del loro storico legame con le cortine. Pertanto si conclude che in particolare gli impianti ottocenteschi, possano essere sede di rettifica tra la parte carrabile e il marciapiede dal momento che il prolungamento o la riduzione dei marciapiedi, con conseguente modifica della carreggiata, non altera l'impianto attuale del tessuto urbano, conservando il rapporto esistente tra le cortine edilizie, i marciapiedi e la carreggiata stessa.

Per la parte invece ricadente in art. 55 delle Nta rileva quanto previsto al comma 1 che prevede "*la tavola n. 6 - zonizzazione, della presente variante, riporta le superfici entro le quali sono consentiti interventi di ristrutturazione o di nuovo impianto delle infrastrutture per la mobilità*".

L'area d'intervento, come detto, interessa anche la sottozona Bb. In tal senso rileva quanto previsto al comma 2 dell'art. 33 che, tra l'altro, ammette espressamente "*gli adeguamenti delle sedi stradali*".

Per quanto concerne tale ultimo tratto si segnala la necessità di verificare accuratamente la coerenza della proposta progettuale con le previsioni di sistemazione esterna del progetto della linea metropolitana EAV Aversa - Piscinola in corrispondenza di piazza Di Vittorio e viale Umberto Maddalena e con la sede dismessa dell'Alifana, vincolata come bene culturale. Tale coerenza non è infatti immediatamente

desumibile dai grafici che pure riportano la dicitura "Lo stato di progetto tiene conto degli interventi di riqualificazione in fase di progettazione".

Data la natura degli interventi previsti non si riscontrano aspetti normativi di rilievo ascrivibili alla disciplina di cui alla parte III delle Nta relativa agli ambiti. In ogni caso vale la pena ricordare che, per quanto concerne i tratti ricadenti negli ambiti prima evidenziati, ai sensi dell'art. 2 comma 4 delle Nta della Variante generale, nelle more della redazione dei piani urbanistici attuativi, ove previsti, sono ammissibili solo interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di restauro dell'esistente. Come già evidenziato in altre occasioni, gli interventi come prima descritti sembrano maggiormente ascrivibili alla categoria degli interventi manutentivi anche perché non modificano la funzione complessiva dell'oggetto d'intervento che rimane un'infrastruttura di trasporto né modificano in modo significativo l'assetto planoaltimetrico dell'infrastruttura.

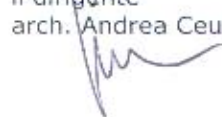
Si conclude pertanto che l'intervento per l'intero tracciato dal punto di vista della disciplina di zona e d'ambito è da ritenersi compatibile.

Tanto si trasmette per quanto di competenza.

Il responsabile di P.O.
arch. Alessandro De Cicco



il dirigente
arch. Andrea Ceudech





COMUNE DI NAPOLI
Area Ambiente

Servizio Verde della Città

Se PG/568815

25-7-2022

ED. 722/21 BIS

tot. Pag. 1

Al Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

OGGETTO: riscontro trasmissione elaborati revisionati / integrazioni - Conferenza dei Servizi ex L. 241/90 progetto di fattibilità tecnica-economica relativo alla "estensione della rete ciclabile cittadina: AMBITO CENTRALE".

In esito alla nota PG 539264 del 13/07/22, pervenuta da codesto Servizio, si prende atto del rinvio alle successive fasi progettuali dell'adozione delle osservazioni effettuate da quest'Ufficio inerenti gli aspetti di competenza nell'ambito della procedura in oggetto.

Ciò stante, facendo seguito a quanto già rappresentato con la precedente nota PG 823705 del 15/11/21, in questa sede è opportuno ribadire la necessità che gli elaborati progettuali siano predisposti in ottemperanza alle prescrizioni della vigente normativa di tutela delle alberature cittadine (ex Ord. Sind. n. 1243/05 ed art. 57 della Variante di Salvaguardia al P.R.G.), con il contributo professionale di un agronomo.

Si resta a disposizione per ogni chiarimento in merito.

Distinti saluti

Il Dirigente
dott. agr. T. Bastia



COMUNE DI NAPOLI

Area Viabilità e Trasporto Pubblico
Servizio Viabilità e Traffico

PG/2021/924192 del 23.12.2021

Al Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

Oggetto: progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza dei servizi istruttoria, comma 1, 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.

(Rif. PG/2021/800405 del 05/11/2021 e PG/2021/880221 del 07/12/2021)

Con riferimento all'oggetto, esaminata la documentazione progettuale, reperita seguendo le indicazioni fornite con la nota indicata in epigrafe, considerato che le verifiche sugli elaborati progettuali competono al RUP o ai soggetti di cui all'art. 26 comma 6 del Codice dei contratti pubblici, si comunica quanto segue ai soli fini della viabilità di competenza dello scrivente Servizio su assi primari e salvo diritti di terzi.

Preliminarmente, è il caso di segnalare che la predisposizione sommaria di elaborati grafico-descrittivi, in tale fase iniziale della progettazione, e la mancanza di specifica documentazione dedicata alla viabilità, in cui sono riportati tutti gli elementi di interesse viabilistico (segnaletica, corsie di marcia, sosta, fermate autofilotrannvarie, attraversamenti pedonali, ZTL, APU, ecc.) ed, altresì, evidenziate le differenze rispetto alla situazione antecedente l'intervento comportanti modifiche dei dispositivi di traffico vigenti, consentono allo scrivente di rappresentare solo mere indicazioni per lo sviluppo delle fasi progettuali successive.

Anche lo studio di trasporto (cfr. elaborato "R03 Rilievo e stima dei flussi di traffico sugli assi individuati nell'ambito centrale"), attesa la sua natura sostanziale di documento analitico di verifica delle interferenze indotte dall'attuazione del progetto sulla viabilità interessata, non fornisce sufficienti informazioni di valutazione. Infatti, esso non specifica i principali parametri trasportistici per ciascuno dei flussi di traffico o delle manovre esaminate, non rileva i relativi gradi di congestione attraverso i livelli di servizio pre e post intervento, non trae alcuna conclusione riguardo all'impatto dello scenario di progetto sulla viabilità esistente, nonostante la proposta progettuale preveda, in diversi casi, la realizzazione di piste ciclabili sulle attuali sedi stradali carrabili. Tale studio, invece, riporta solo la stima dei flussi sulla base di un modello di simulazione di traffico già disponibile in epoca pre-Covid, peraltro senza il supporto o la verifica di una specifica campagna di rilievi, riferiti ad una presunta ora di punta del mattino compresa tra le 07:30 e le 08:30 di un ipotetico giorno medio feriale invernale, e si limita ad individuare, in maniera generica, alcuni valori in percentuale di riduzioni delle capacità di deflusso delle strade interessate a seconda della riduzione del numero di corsie rispetto a quelle esistenti. Sul punto, si rileva a pag. 2 dell'elaborato "R01 Relazione illustrativa" quanto segue: "[...] si è proceduto a simulare le riduzioni di capacità indotte dalle piste stesse con risultati non fortemente peggiorativi dell'attuale scenario". Visto che tali valori, seppure come ordine di grandezza, non sono affatto trascurabili, anzi assumono rilevanti significati in materia di viabilità, con particolare riferimento ad arterie stradali del centro cittadino già intensamente trafficate (ad es. -50% in via Pessina, piazza Cavour e corso Novara, - 35% in piazza Carlo III, ecc.), si esprimono al riguardo forti perplessità e si ritiene assolutamente necessario eseguire, in ogni sezione, cospicui approfondimenti e dettagliate verifiche asseverate dal progettista.

Tanto premesso, l'intervento prevede la progettazione di infrastrutture ciclabili a servizio di una ampia porzione di territorio, ricompreso nell'ambito centrale della città, e riguarda, in particolare, la realizzazione di un "circuito ciclabile" in cui si individuano n. 4 percorsi:

- Percorso n. 1: via Pessina - via Santa Teresa degli Scalzi - via Miano
- Percorso n. 2: piazza Museo - piazza Cavour - via Foria - via Arenaccia - calata Capodichino
- Percorso n. 3: viale Comandante Umberto Maddalena
- Percorso n. 4: corso Novara

In linea generale, con riferimento all'intero progetto in esame, non si comprende il significato di alcune definizioni e citazioni didascaliche, riportate nella Relazione illustrativa e nei grafici, tra le quali si citano, a titolo di esempio "bikelane in carreggiata", "bikelane su marciapiede" oppure "bikelane divise dalla carreggiata" e "bikelane divise dalla carreggiata e dal marciapiede" tramite "[...] un franco di 0,50 m". Tali

soluzioni andrebbero più propriamente specificate, facendo riferimento alle definizioni della normativa vigente di settore (Codice della Strada, Regolamento di attuazione del C.d.S., D.M. n.557/1999).

Inoltre, risulta poco chiaro come il progettista intenda ovviare ad alcune problematiche di sicurezza stradale, tra le quali quelle relative agli attraversamenti delle intersezioni stradali, semaforizzate e non, e alle fermate autofilotranviarie ed interazioni con le linee del servizio di trasporto pubblico. Nel primo caso, infatti, se nella didascalia della tavola dedicata (*cf. tavola V12*) viene riportato che *“La soluzione, come prescritto dal Codice della Strada, prevede la realizzazione di attraversamenti ciclabili opportunamente segnalati, parallelamente alla presenza degli attraversamenti pedonali”*, nella corrispondente figura sono rappresentati, invece, anche 2 attraversamenti ciclabili ortogonali a quelli pedonali. In maniera analoga, anche per quanto riguarda le interferenze con le fermate del TPL e la previsione progettuale di realizzare le stesse in contiguità con gli itinerari ciclabili e separate da questi ultimi da isole rialzate o salvagente, di larghezza molto probabilmente inadeguata, si ritiene necessaria un'analisi più approfondita, magari coinvolgendo il gestore del servizio anche per l'apposizione della segnaletica verticale, e, soprattutto, verificando ai fini della sicurezza stradale, l'opportunità di pervenire a restringimenti locali della carreggiata.

In tema di attraversamenti pedonali e ciclabili e di fermate bus, al pari degli spazi di sosta ed altri elementi viabilistici di interesse, visto che il progetto si sviluppa su un tracciato lungo vari chilometri in cui vengono intercettate numerose tipologie di allestimenti o caratteristiche di traffico delle sezioni, senza fornire precise indicazioni circa la preesistenza o meno degli stessi, appare opportuno che il progettista predisponga un apposito elaborato in cui vengano specificati e descritti tutti gli elementi oggetto di progettazione.

Evidentemente, le nuove composizioni degli spazi stradali interessati dalla realizzazione delle infrastrutture ciclabili in esame, le cui valutazioni non rientrano direttamente nelle competenze dello scrivente ma determinano forti impatti sulla disciplina della viabilità, dovranno rispettare tutte le normative di settore vigenti, tra cui il *“D.M. 2006 per la costruzione delle intersezioni stradali”*, il *“D.M. 2001 per la costruzione delle strade”*, il *“Nuovo Codice della Strada”*, il *“Regolamento di attuazione del NCdS”*, il *“Regolamento Viario del Comune di Napoli”*, il *“D.M. n.557/1999”*, ecc., oltre alle direttive ministeriali in materia di viabilità tra cui si segnalano, in maniera non esaustiva, la *“I e la 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 Ministero Infrastrutture e Trasporti del 2000 e del 2006 e la *“Direttiva per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani di traffico”* del Ministero dei LL.PP. del 1995.

Giova segnalare, inoltre, che il progetto prevede la rinuncia ad un considerevole numero di stalli di sosta di diversa tipologia, in zone caratterizzate da una forte domanda di parcheggio, al momento nemmeno del tutto soddisfatta, attesa la notevole presenza di residenze, uffici ed attività commerciali, senza l'esame della necessaria nuova collocazione, non soltanto delle classiche aree di sosta libera o a pagamento, ma anche di quelle riservate a particolari categorie, quali gli stalli personalizzati al servizio di persone diversamente abili, gli stalli per i veicoli atti alla movimentazione delle merci, quelli relativi ai bus turistici, ai motocicli, ai taxi, ai cassonetti per la raccolta dei rifiuti, ecc. Essa incide direttamente sulla fruibilità dei luoghi da parte dei cittadini e, in generale, sulla mobilità degli stessi e deve essere supportata da un'attenta analisi trasportistica e di impatto sul territorio oggetto dell'intervento che evidenzii i benefici e le criticità specifiche di ciascuna tipologia di sosta, che devono essere rese note all'Amministrazione. È del tutto evidente che tale analisi è di competenza dell'Area Programmazione della Mobilità alla quale si rimanda le valutazioni di competenza e la puntuale informazione degli impatti all'Amministrazione.

Per quanto attiene, in particolare, alle aree di sosta a pagamento senza custodia a disposizione dei cittadini e contrattualmente affidate in gestione all'ANM SpA, che è soggetta a controllo pubblico totalitario del Comune di Napoli e possiede i requisiti dell'*in house* ai sensi del D.Lgs. 175/2016 (Tusp), si evidenzia che la sottrazione di tali aree dalla disponibilità di ANM SpA, peraltro attualmente in regime di concordato preventivo in continuità ai sensi del decreto del Tribunale di Napoli, VII Sez. Fallimentare, RG n. 7624 del 09.12.19 proposto dalla ANM SpA ai sensi della L.F., non è, in generale, in linea con la D.C.C. n. 23 del 31/03/2017, relativa all'*“approvazione dell'aumento di capitale della ANM SpA con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding Srl e delle misure a supporto dello stabile di risanamento della ANM SpA”*. Infatti, la riduzione di stalli di sosta a pagamento senza custodia incide negativamente e direttamente sul bilancio della Società partecipata ANM SpA in esecuzione al Contratto di Servizio in essere, ricade sui cittadini stessi e, ai sensi dell'art. 21 del citato D.Lgs. 175/2016 (Tusp), si riflette direttamente sul bilancio dell'Ente proprietario. Si rinvia, pertanto, ad appropriate verifiche sulla domanda e sull'offerta di sosta da parte del progettista e degli Uffici competenti in materia di programmazione della mobilità.

Sulla base di quanto innanzi esposto in via preliminare e generale, si rappresentano le seguenti osservazioni specifiche per i n. 4 percorsi previsti dallo sviluppo del tracciato ciclabile, limitatamente ai soli ambiti di competenza dello scrivente Servizio, cioè le strade a *“rilevanza metropolitana”* ai sensi del Regolamento delle Municipalità approvato con Deliberazione di C.C. n. 68 del 21/9/2005 (mentre le restanti strade a *“valenza municipale”* rientrano nelle funzioni delle Municipalità competenti per territorio), escluso le zone al di fuori delle attuali carreggiate stradali (marciapiedi, scalinate, aree afferenti gli *“Interventi per lo*

sviluppo della mobilità pedonale, il miglioramento dell'accessibilità e la fruizione degli spazi pubblici" ecc.), nonché le aree corrispondenti ai varchi di accesso / passi carrabili di competenza di altri Servizi.

- PERCORSO 1

- Via Pessina (pista ciclabile bidirezionale in sede propria, lato destro direzione piazza Museo, di larghezza 2,50 m, divisa dalla carreggiata mediante cordolo di 0,50 m)

Tale soluzione implica la riconfigurazione delle corsie carrabili, con la riduzione ad una sola corsia in direzione piazza Dante e, pertanto, s'impone la necessità di effettuare verifiche approfondite. Inoltre, il progetto non rappresenta negli elaborati grafico-descrittivi che la corsia riservata ai mezzi di trasporto pubblico è vigente soltanto tra via Conte di Ruvo e via Broggia (cfr. Ordinanza Sindacale 1905/2006), mentre nei tratti di strada compresi tra piazza Dante e via Conte di Ruvo e tra via Broggia e piazza Museo la disciplina viabilistica di via Pessina attiene rispettivamente ad una strada a doppio senso di marcia con divieto di sosta solo sul lato destro e ad una strada a senso unico in direzione piazza Dante con divieto di sosta su ambo i lati. Dall'esame della sezione di riferimento non si evince la presenza di sosta.

Occorre, altresì, chiarire anche il significato della didascalia riportata nel grafico "V01" relativa al tratto tra via Pessina e l'intersezione tra le Vie Salvator Rosa - S.Teresa degli Scalzi "Breve tratto ad itinerario individuato mediante segnaletica verticale".

- Via Santa Teresa degli Scalzi e Corso Amedeo di Savoia (pista ciclabile bidirezionale in sede propria, lato destro direzione Capodimonte, di larghezza 2,50 m, divisa dalla carreggiata mediante cordolo di 0,50 m + pista ciclabile monodirezionale 1,50 m con franco di 0,50 m a separazione dalla carreggiata)

Si rileva, innanzitutto, che alcuni tratti di tale porzione del tracciato non sono rappresentati nei grafici e, pertanto, non è possibile comprendere quale sia l'intero sviluppo dell'itinerario ciclabile. Dall'esame delle sezioni di riferimento si evince la presenza di sosta soltanto nel tratto compreso tra piazza Museo e l'emiciclo di Capodimonte, sul lato destro in direzione piazza Museo, in fase di progetto. In realtà, sono istituite all'attualità aree di sosta di diversa tipologia su quasi tutto l'asse stradale in considerazione. Nel tratto relativo al ponte della Sanità, inoltre, attesa la sezione ristretta della carreggiata, è prevista una bikelane, di larghezza 1,25 m, con franco di 0,50 di separazione dalla carreggiata.

- Via Capodimonte (pista ciclabile bidirezionale in sede propria, lato sinistro direzione via Miano, di larghezza 2,50 m, divisa dalla carreggiata mediante cordolo di 0,50 m)

Questo breve tratto di tracciato ciclabile presenta alcune problematiche. In primo luogo, l'interferenza con la fermata TPL viene apparentemente risolta arretrando di qualche metro la fermata, cioè portandola più a monte della strada, e realizzando un'isola salvagente, dotata di scivoli, compresa tra la pista e la fermata. Questa soluzione, però, necessita di verifiche approfondite, in quanto non soltanto si registra un considerevole restringimento della carreggiata utile per il deflusso dei veicoli, a causa della traslazione verso il centro della carreggiata della fermata bus, che peraltro potrebbe generare di per sé rallentamenti o blocchi della circolazione, oltre a rappresentare situazioni di potenziale pericolo per la sicurezza stradale, vista la particolare conformazione del tratto di strada che poco più a monte disegna una curva "a gomito", ma l'avvicinamento della fermata a tale curva e la conseguenziale riduzione di larghezza della stessa potrebbe comportare anche notevoli difficoltà di transitabilità dei veicoli. Nondimeno, in tale area insiste un attraversamento pedonale semaforizzato. Dall'esame della sezione di riferimento non si evince la presenza di sosta.

Per quanto riguarda, invece, il tratto di strada compreso tra le due importanti intersezioni con via Capodimonte in direzione Porta Grande e con viale Colli Aminei/via Miano, caratterizzato da tre corsie di marcia di cui due relative alla preselezione dei veicoli in prossimità di entrambe le attestazioni, si evidenzia la sostituzione dell'intero marciapiede ubicato sul lato sinistro in direzione via Miano con il nuovo percorso ciclabile in sede propria. Si rinvia la verifica di tale soluzione al Servizio competente sulla base di un apposito studio di mobilità pedonale. Anche in questo caso, non si evince la presenza di sosta.

-Via Miano (pista ciclabile bidirezionale in sede propria, lato destro direzione Porta Piccola del Bosco di Capodimonte, di larghezza 2,50 m, divisa dalla carreggiata mediante cordolo di 0,50 m)

La soluzione proposta per il tratto di strada in esame sembra determinare una cospicua riduzione della larghezza delle due corsie, una per senso di marcia. Infatti, dall'esame della sezione di riferimento e del grafico in pianta non si evince la presenza di sosta. In realtà, con Ordinanza Dirigenziale n.939 del 25/09/2017, già trasmessa per le vie brevi a codesto Servizio, è istituita, sul lato destro in direzione via Capodimonte, la sosta dei veicoli a pagamento senza custodia con parcheggio parallelo al marciapiede a partire dal fronte del deposito denominato "Garitone", fino alle corsie di canalizzazione altezza incrocio con viale Colli Aminei (la sosta a pagamento è stata temporaneamente convertita in sosta libera con O.D. n. 458 del 28/05/20198).

- PERCORSO 2

- Piazza Museo (pista ciclabile bidirezionale in sede propria, lato destro direzione via Pessina, di larghezza 2,50 m, divisa dalla carreggiata mediante cordolo di 0,50 m)

In tale tratto stradale si verifica una riduzione della carreggiata, seppure a parità del numero di corsie (n. 3 per l'unico senso di marcia) e una riconfigurazione dell'area antistante l'ingresso principale del Museo dovuta alla traslazione verso il centro della strada della fermata TPL e alla realizzazione dell'isola salvagente a servizio della salita e discesa dei passeggeri dell'autobus. Dall'esame della sezione di riferimento e del grafico in pianta si evince soltanto la presenza della sosta a pagamento (strisce blu) e della sosta Taxi sul lato sinistro della carreggiata, ma in realtà è attualmente prevista anche un'area per la sosta dei bus turistici antistante il Museo per la quale non sembra sia prevista alcuna soluzione.

- **Pzza Cavour** (pista ciclabile monodirezionale 1,50 m con franco di 0,50 m a separazione dalla carreggiata + pista ciclabile bidirezionale in sede propria, lato sinistro in direzione Via Foria, di larghezza 2,50 m, divisa dalla carreggiata mediante cordolo di 0,50 m)

Tale soluzione, nel primo tratto, determina una riduzione della larghezza delle due carreggiate a senso unico, separate da spartitraffico (in sezione è specificata la presenza di due bikelane da 1,00 m), con diminuzione del numero di corsie da due ad una in direzione piazza Museo, mentre, nel secondo tratto, antistante l'ingresso al quartiere Sanità, si prevede l'utilizzo di una delle due strade a senso unico esistenti, conducenti entrambe direttamente all'intersezione tra piazza Cavour e via Mario Pagano e, in particolare, della strada principale, non adiacente ai fabbricati, destinata prevalentemente al movimento dei veicoli. Nel progetto, tale strada risulta interessata interamente dalla realizzazione della pista ciclabile e, pertanto, si esprimono forti perplessità al riguardo e si rinvia qualunque valutazione alle necessarie e approfondite verifiche trasportistiche anticipate in premessa. Dall'esame delle sezioni di riferimento le aree di sosta sono rappresentate in maniera incompleta.

- **Via Foria** (pista ciclabile o due bikelane monodirezionali 1,50 m su marciapiede + due bikelane monodirezionali 1,50 m, divise dalla carreggiata da un franco di 0,50 m)

Il progetto prevede nel primo tratto, compreso tra via Duomo e via Pontenuovo, la realizzazione di un tracciato ciclabile utilizzando i controviai esistenti, oggi inglobati all'interno del percorso pedonale, ed evidenziando la distinzione tra percorso ciclabile e percorso pedonale. A partire dall'intersezione di via Foria con via Pontenuovo fino a piazza Carlo III l'utilizzo dei controviai non risulta più percorribile a causa della presenza delle attività commerciali e, quindi, il progettista opta per l'occupazione delle due carreggiate per senso di marcia, separate da uno spartitraffico, attraverso la rimozione delle aree di sosta a pagamento attualmente esistenti su entrambi i lati, come si evince dall'esame della sezione di riferimento. Trattandosi di un tracciato di lunghezza pari a circa 500 m, tale soluzione deve essere motivatamente verificata dal progettista e da codesto Ufficio/Area come anticipato in premessa.

- **Piazza Carlo III** (pista ciclabile monodirezionale 1,50 m, con franco di 0,50 m di separazione dalla carreggiata e dalle aree di sosta laterali)

La proposta progettuale di piazza Carlo III ricalca quella di via Foria su carreggiata con l'unica differenza che, in questo caso, le aree di sosta presenti verranno conservate, come si evince dall'esame della sezione di riferimento. Inoltre, val la pena di evidenziare che al centro della piazza, in corrispondenza della carreggiata a senso unico in direzione via Foria, il progetto prevede, fino all'esistente attraversamento pedonale, due bikelane ambo i lati aventi lo stesso senso di marcia, che si ricongiungono, a valle delle strisce, in un'unica bikelane ubicata a destra, mentre, sulla carreggiata opposta vi è una sola bikelane ubicata sul lato sinistro in direzione via Gussone. In ogni caso si verifica un notevole restringimento delle carreggiate, particolarmente evidente in quella avente direzione via Foria per la quale si osserva una riduzione delle corsie previste da n.3 a n.2.

È il caso di rimarcare, altresì, che il previsto attraversamento di Piazza Carlo III in direzione via Gussone da parte della bikelane proveniente da via Foria, che si nota nel grafico in pianta, non sembra essere rispondente alla normativa vigente in quanto non è stato rappresentato il relativo attraversamento ciclabile, il quale, in ogni caso, per essere istituito con Ordinanza Dirigenziale dovrà essere supportato da idonee e approfondite verifiche sia viabilistiche che di sicurezza stradale sulla base delle normative vigenti di settore.

- **Via Gussone - Largo Caduti dei Vigili del Fuoco - Via Arenaccia** (pista ciclabile monodirezionale 1,50 m, con franco di 0,50 m di separazione dalla carreggiata e dalle aree di sosta laterali + pista ciclabile bidirezionale in sede propria, lato sinistro in direzione Calata Capodichino, di larghezza 2,50 m, divisa dalla carreggiata mediante cordolo di 0,50 m)

Innanzitutto, si segnala che in Largo Caduti dei Vigili del Fuoco è in corso di progettazione, a cura del Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche, un intervento di riqualificazione infrastrutturale (rotatoria) che prevede modifiche anche in corrispondenza delle vicine via Gussone e via Arenaccia. Appare opportuno, pertanto, che il progettista provveda a rimodulare il progetto del tracciato ciclabile in esame in modo che lo stesso tenga conto della futura configurazione dei luoghi.

Allo stato attuale, comunque, il progetto in esame rappresenta in via Gussone un naturale proseguimento delle bikelane provenienti da piazza Carlo III. Tuttavia, esso non tiene conto, negli elaborati grafico-descrittivi, della presenza di aree di sosta libera e a pagamento e di aree di fermata dei mezzi del Trasporto pubblico di linea urbana ed extraurbana anche su gran parte del lato destro della carreggiata in direzione largo Caduti dei V.V.F. (ad eccezione del tratto dove insiste l'edificio della Polizia stradale in cui vige il divieto di sosta).

In largo Caduti dei V.V.F. e in via Arenaccia, invece, si ritorna alla pista ciclabile bidirezionale in sede propria. Dall'esame della sezione di riferimento e del grafico in pianta non si evince la presenza all'attualità di diversi elementi di interesse viabilistico, tra i quali si cita la esistente corsia riservata ai mezzi di trasporto pubblico da Piazza Ottocalli a Largo Caduti dei Vigili del Fuoco, istituita con Ordinanza Sindacale n. 250/2008, nonché le fermate bus in essa presenti, altezza civici 295 e 263, anch'esse istituite con la predetta Ordinanza. Parimenti, non sono stati rappresentati e considerati gli attraversamenti pedonali esistenti e tutta la sosta libera e riservata a particolari categorie ubicata sul lato destro della strada in direzione calata Capodichino. Al riguardo, appare necessario un approfondimento sostanziale del progetto.

- Piazza Ottocalli

Non risulta descritta, né sufficientemente rappresentata nei grafici, alcuna soluzione adottata per l'attraversamento della piazza.

- Via Nicola Nicolini

La realizzazione della pista ciclabile nella strada in esame è rappresentata sommariamente in via grafica nella Tav. V09, ma non risulta nessuna citazione descrittiva nell'elaborato R01-Relazione illustrativa. Essa non sembra far parte del percorso in esame, ma di un sub ambito futuribile AC05 (cfr. pag. 2 dell'elaborato R03).

- Calata Capodichino (pista ciclabile bidirezionale in sede propria, lato sinistro in direzione viale U. Maddalena, di larghezza 2,50 m, divisa dalla carreggiata mediante cordolo di 0,50 m)

La soluzione ipotizzata per tale strada è la stessa di quella rappresentata per via Arenaccia. Invero, si ravvisano le medesime problematiche riguardo alle fermate bus, agli attraversamenti pedonali e alla sosta, tra cui le interferenze con alcuni distributori di carburanti, e, inoltre, si registrano anche per calata Capodichino, come per via S. Teresa degli Scalzi, varie interruzioni grafiche del tracciato ciclabile. Non è stato rappresentato, altresì, in nessuna tavola di dettaglio, né risulta descritto nella Relazione Illustrativa, il tratto di collegamento tra Calata Capodichino e Viale Umberto Maddalena, dal momento che, come si osserva nella tav. T03 di inquadramento generale dei percorsi, esso sembra essere posto all'altezza del muro di cinta del Presidio psichiatrico "Leonardo Bianchi", ma, nella realtà, appare inesistente ovvero di proprietà privata.

- PERCORSO 3

- Viale Comandante Umberto Maddalena (pista ciclabile bidirezionale in sede propria, lato sinistro in direzione Calata Capodichino, di larghezza 2,50 m, su marciapiede + pista ciclabile bidirezionale in sede propria, lato sinistro/destro in direzione Calata Capodichino, di larghezza 2,50 m, divisa dalla carreggiata mediante cordolo di 0,50 m)

Si fa presente che è in corso di approvazione un progetto di riqualificazione di Viale Umberto Maddalena, curato dal Servizio Strade e Reti Tecnologiche e, pertanto, sarebbe opportuno rimodulare il progetto di tracciato ciclabile in modo che lo stesso tenga conto della futura configurazione dei luoghi. Non appare utile, pertanto, esprimere considerazioni per il progetto in questione, tuttavia si condivide l'ipotesi di realizzare la pista ciclabile su marciapiede, laddove possibile, mentre nel tratto in cui occorrerà occupare una porzione della sede stradale, sarà necessario effettuare approfondite verifiche di viabilità, tenendo conto che viale Maddalena è un'arteria stradale di primaria importanza, è interessata giornalmente da notevoli volumi di traffico e presenta una sezione stradale poco ampia.

- PERCORSO 4

- Corso Novara - Via S. Alfonso dei Liguori (pista ciclabile monodirezionale 1,50 m, in accosto al marciapiede, con cordolo di 0,50 m di separazione dalle aree di sosta)

Per le strade in questione, si esprimono forti perplessità in merito alla soluzione anzidetta, in quanto potrebbe rendere difficoltosa e pericolosa la discesa dei passeggeri delle auto in sosta, costretti ad impegnare la corsia ciclabile o l'esiguo cordolo di separazione, oltre ad esporre i ciclisti ad incidenti dovuti all'apertura degli sportelli dei veicoli. Tuttavia si rinvia ad apposite verifiche viabilistiche e di sicurezza stradale da parte dell'ufficio competente in mobilità pedonale e del progettista. Quest'ultimo ha ritenuto, si ritiene in maniera superficiale e immotivata, "fattibile" tale soluzione. Analoghe verifiche dovranno interessare anche la riduzione delle corsie di marcia attuali per la realizzazione del cordolo e della pista e l'eliminazione degli stalli di sosta. Si rappresenta, altresì, che all'intersezione tra via S. Alfonso dei Liguori e piazza Carlo III sono previsti due attraversamenti pedonali/ciclabili, ancorché allo stato attuale risulta istituito un solo attraversamento pedonale.

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 normativa vigente di settore.

Istruttoria eseguita dal Per. Agr. A D'Ambrosio

Il Funz. Resp.P.O.
ing. G. Amecchini



Il Dirigente
ing. Giuseppe D'Alessio



Piazza Municipio, Palazzo S. Giacomo - CAP 80132 Napoli - tel. (+39) 081 795 55331 - 5337
PEC: viabilita.traffico@pec.comune.napoli.it - e-mail: viabilita.traffico@comune.napoli.it



COMUNE DI NAPOLI

Area Programmazione della mobilità
Servizio Pianificazione strategica della mobilità e PUMS

PG/2021/913899
del 21/12/2021.

Al Sviluppo della mobilità sostenibile

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 241/1990, da svolgersi in forma semplificata e modalità asincrona – parere di competenza

Con nota prot. n. 800405 del 05 novembre 2021, codesto Servizio ha indetto una conferenza di servizi, in forma semplificata e modalità asincrona, tesa all'acquisizione di valutazioni e pareri ai fini dell'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento in oggetto.

Il progetto trasmesso prevede la realizzazione di una pista ciclabile che collega piazza Dante con il Real bosco di Capodimonte da un lato e Via Foria con Viale Comandante Umberto Maddalena dall'altro, attraversando i territori delle Municipalità 2,3,4 e 7.

Ai fini della formulazione del parere di competenza, si è provveduto a verificare la coerenza dell'intervento con le previsioni, le scelte strategiche e i principi contenuti nei seguenti strumenti di pianificazione dei trasporti approvati dall'Amministrazione comunale o *in itinere*:

- Piano comunale dei trasporti, approvato dal Consiglio comunale con deliberazioni nn. 90 e 91 del 18 marzo 1997;
- Piano della rete stradale primaria, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 244 del 18 luglio 2002;
- Piano delle 100 stazioni, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 60 del 18 dicembre 2006;
- Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), adottato dalla Giunta comunale con deliberazione n. 415 del 13 agosto 2021.

Sul tema della mobilità ciclabile, il PUMS prevede di creare una rete di itinerari diffusi sull'intero territorio comunale. Più in generale, il PUMS, al fine di incentivare la mobilità dolce, propone la realizzazione di un sistema organico di percorsi ciclabili e di zone 30, in maniera tale da garantire continuità alle infrastrutture ciclabili esistenti, ampliare l'offerta di percorsi ciclabili a servizio dell'intero territorio comunale e garantire l'interconnessione con le altre modalità di trasporto.

L'intervento proposto risulta in linea con i macro-obiettivi del PUMS; in particolare, la realizzazione di piste ciclabili contribuisce a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema di mobilità puntando al riequilibrio modale e alla riduzione della congestione.

In tema di sostenibilità energetica ed ambientale, gli interventi proposti risultano in linea con gli obiettivi di riduzione del consumo di carburante da fonti fossili, di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione dell'inquinamento acustico.

Il progetto proposto individua percorsi da realizzarsi utilizzando diverse tipologie di piste ciclabili o *bike lane*. Sul punto, nelle successive fasi progettuali, dovranno essere approfonditi aspetti costruttivi atti a garantire visibilità, omogeneità e sicurezza delle

soluzioni ciclabili proposte, anche coordinando l'intervento di cui si tratta con gli interventi di estensione della rete ciclabile proposti per l'ambito nord-occidentale e settentrionale-Scampia.

Il progetto risulta, infine, in linea con gli obiettivi specifici di *migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale e aumentare le alternative di scelta modale* ampliando i chilometri di rete stradale serviti da piste ciclabili, e *migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti*, attraverso la separazione dei flussi veicolari e ciclabili.

Con riferimento ai percorsi proposti, occorre anzitutto evidenziare che il PUMS individua 12 itinerari suddivisi in prioritari, secondari e vie verdi e 26 zone 30. Gli itinerari si sviluppano in modo radiale rispetto al centro cittadino, creando collegamenti con i quartieri periferici della città, interessando i principali poli attrattori (cerniere di mobilità, aeroporto, stazioni ferroviarie e metropolitane, scuole, sedi universitarie, ospedali, uffici pubblici e parchi) e garantendo il collegamento con i Comuni contermini offrendo la possibilità di ulteriori sviluppi della rete ciclabile su scala provinciale e regionale.

In particolare, il percorso 1 *Via Pessina - Via Santa Teresa degli Scalzi - Via Milano* interessa parzialmente l'itinerario 4 che ha la funzione di collegare la Cerniera di mobilità n.2 "Chiaiano" prevista dal PUMS con il centro della Città, e mettere in collegamento i quartieri ed i rioni di Chiaiano, Capodimonte, Materdei, Avvocata, quartieri Spagnoli e Chiaia.

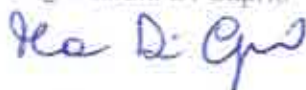
Il percorso 2 *Piazza Museo - Piazza Cavour - Via Foria - Via Arenaccia - Calata Capodichino* interessa l'intero itinerario 10 e parte dell'itinerario 3 assicurando il collegamento tra il quartiere Arenella ed il quartiere San Carlo all'Arena, da un lato, e il collegamento tra i quartieri di Scampia, Secondigliano, Poggioreale, Arenaccia e Vasto, dall'altro.

Il percorso 3 *Viale Comandante Umberto Maddalena* e il percorso 4 *Via Novara* interessano anch'essi l'itinerario 3.

Con riferimento ai percorsi ciclabili inseriti lungo Calata Capodichino e Viale Comandante Umberto Maddalena si evidenzia che la società *Ente Autonomo Volturno srl* ha predisposto il progetto degli interventi relativi alle sistemazioni superficiali connesse alla realizzazione della tratta Piscinola-Di Vittorio della linea metropolitana 1. Il progetto, in fase di approvazione, prevede, in una successiva fase realizzativa, un percorso ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, da Piscinola fino a viale Umberto Maddalena, utilizzabile anche dai veicoli per le operazioni di manutenzione e in condizioni di emergenza. Si ravvede, pertanto, la necessità che il progetto proposto si ponga in continuità con il progetto predisposto dall'*EAV* prevedendo il prolungamento dei percorsi ciclabili su Calata Capodichino e Viale Comandante Umberto Maddalena fino alla piazza Di Vittorio.

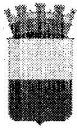
Per quanto sopra evidenziato si esprime *parere favorevole* con le indicazioni anzidette da recepire nei successivi livelli di progettazione.

Il funzionario P.O.
ing. Marzia Di Caprio



Il dirigente
arch. Ignazio Leone





POSTA IN USCITA

Prot. n. PG/2021/905364

del 16/12/2021

Al Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile
cod. 39.2.0.0.0

Oggetto: progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza dei servizi istruttoria, ai sensi dell'art. 14, comma 1, 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.
Parere di competenza

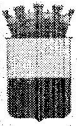
Facendo seguito alla nota PG/2021/800405 del 05/11/2021, con la quale è stata indetta la conferenza di servizi in forma semplificata ed asincrona per l'acquisizione dei pareri di competenza sulla proposta in oggetto,

VISTI:

- il D.M. n. 236 del 14.06.1989 e ss. mm. e ii.;
- la normativa C.N.R. - "CATALOGO DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI";
- il D.P.R. n. 503/96 del 14/07/1996 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
- il D.M. n. 6792 del 05.11.2001 - "NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA COSTRUZIONE DELLE STRADE" e ss. mm. e ii.;
- normativa UNI EN 13201:2016 "Illuminazione stradale - Parte 2: Requisiti prestazionali - Parte 3: Calcolo delle prestazioni - Parte 4: Metodi di misurazione delle prestazioni fotometriche", UNI 11248:2016 "Illuminazione stradale - Selezione delle categorie illuminotecniche";
- la Legge Regionale n. 12/2002 "Norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso e del consumo energetico da illuminazione esterna pubblica e privata a tutela dell'ambiente per la tutela dell'attività svolta dagli osservatori astronomici professionali e non professionali e per la corretta valorizzazione dei centri storici";
- il Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 27 settembre 2017;
- il Regolamento Viario del Comune di Napoli (D.C.C. n.210/2001);

VISTA la Disposizione del Direttore Generale n. 9 del 06/03/2019;

relativamente all'infrastruttura stradale primaria, si premette che, per alcune strade interessate dalla proposta, sono in corso appalti che ne modificheranno, in alcuni casi, lo stato dei luoghi e in particolare:



COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture

Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche

- per l'emiciclo Caduti Vigili del Fuoco è prevista la realizzazione di una rotatoria fissa e l'allargamento dei marciapiedi esistenti;
- per Viale Umberto Maddalena è previsto l'inserimento di due nuove rotatorie, la riconfigurazione e ripavimentazione dei marciapiedi;
- per via di Miano e via Capodimonte sono previsti interventi manutentivi sugli strati, anche profondi, della pavimentazione di capostrada e marciapiede;
- su piazza Carlo III, via G. Gussone ed il tratto terminale di via Foria (di fronte all'ex albergo dei poveri) sono in corso lavori di ripavimentazione del capostrada con cubetti di porfido.

Tanto sinteticamente premesso, appare evidente che le successive fasi progettuali dovranno essere sviluppate tenendo conto delle modifiche allo stato dei luoghi che si concretizzeranno nei prossimi mesi.

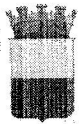
Si rimandano, inoltre, alle successive fasi progettuali, le valutazioni sulle pavimentazioni stradali.

Per gli aspetti connessi alla illuminazione pubblica si rappresenta quanto segue.

La progettazione di dettaglio dei percorsi ciclabili dovrà prevedere in ogni caso, in conseguenza della diversa articolazione delle carreggiate, una valutazione delle prestazioni illuminotecniche al fine di verificare il soddisfacimento dei parametri fissati dalla normativa vigente. Qualora tali valutazioni evidenzino la necessità di eseguire interventi di adeguamento ovvero di integrazione dell'impianto esistente, la progettazione degli stessi dovrà avvenire nel rispetto degli indirizzi e prescrizioni operative allegati. Nello specifico è opportuno evidenziare che, date le caratteristiche dell'impianto cittadino (dotato prevalentemente di alimentazione in serie) e considerato l'ormai avanzato stato di attuazione del piano di efficientamento energetico dell'impianto pubblico, gli eventuali interventi dovranno prevedere l'installazione di apparecchiature a led idonee (dotate di raddrizzatore a bordo come da specifiche tecniche allegate) e della medesima tipologia di quelle esistenti al fine di assicurare l'uniformità delle prestazioni oltre che una più efficiente gestione dell'impianto stesso. A tale proposito si rappresenta fin d'ora la disponibilità di questo Servizio a fornire ai progettisti ogni utile informazione relativa all'impianto esistente.

Dalla documentazione trasmessa non si evincono interferenze tra i nuovi percorsi ciclabili e l'impianto esistente. Tuttavia, qualora dalla successiva fase di approfondimento progettuale derivi la necessità di delocalizzare, anche puntualmente, sostegni ovvero pozzetti afferenti all'impianto, nell'ambito degli interventi di realizzazione dei percorsi ciclabili dovrà essere prevista la realizzazione di tutte le opere civili (compresi eventuali nuovi tratti di canalizzazioni, nuovi pozzetti e blocchi di fondazione) ed elettriche necessarie.

Tutto quanto sopra premesso, e facendo esclusivo riferimento alle competenze dello scrivente Servizio, si esprime parere favorevole a condizione che nei successivi stadi progettuali si tenga conto di quanto sopra rappresentato.



COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture

Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche

Si precisa, infine, che il presente parere è rilasciato per quanto di precipua competenza di questo Servizio, pertanto, la sua efficacia è subordinata, comunque, ad ogni altra concessione, autorizzazione, permesso, parere o nulla osta che l'istante sia tenuto a richiedere ad altri Servizi di questo Ente, altri Enti o Amministrazione in base alle normative vigenti, la cui assenza rende il presente inefficace.

LD
MTG

Il Dirigente
ing. Edoardo Fusco



COMUNE DI NAPOLI

Area Infrastrutture

Servizio Arredo Urbano

Al servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

Oggetto: progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza dei servizi istruttoria, ai sensi dell'art. 14, comma 1, 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 – Parere di competenza

Con riferimento all'oggetto, si riscontra la nota PG/2021/800405 come segue.

Visti gli elaborati progettuali proposti, con esclusivo riferimento agli aspetti relativi agli elementi di arredo urbano, si esprime nulla osta all'intervento proposto, rinviando ai successivi livelli di progettazione eventuali aspetti di dettaglio.

Altrettanto dicasi per l'intervento analogo relativo all'ambito nord occidentale.

Sottoscritta digitalmente da

Il dirigente Valeria Palazzo

La firma, in formato digitale, è stata apposta sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 7/3/2005, n. 82 e s.m.i. (CAD). La presente nota è conservata in originale negli archivi informatici del Comune di Napoli, ai sensi dell'art.22 del D.Lgs. 82/2005.

FW: progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza dei servizi istruttoria, ai sensi dell'art. 14, comma 1, della legge 241/1990 e ss.mm.ii., da svolgersi in

PG/2021/887486
del 10/12/2021

Da fiber.network.sud@pec.fastweb.it <fiber.network.sud@pec.fastweb.it>

A sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it
<sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it>

Data giovedì 9 dicembre 2021 - 23:25

Buonasera

in allegato la planimetria dei sottoservizi con la legenda per maggiore comprensione

Distinti saluti

From: sviluppo.sostenibile <sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it>

Sent: martedì 7 dicembre 2021 10:37

To: e-distribuzione <e-distribuzione@pec.e-distribuzione.it>; aolnapoli <aolnapoli@pec.telecomitalia.it>; windtreitaliaspa <windtreitaliaspa@pec.windtre.it>; polonapoli <polonapoli@pec.italgasreti.it>; segreteriagenerale <segreteriagenerale@abcnapoli.telecompost.it>; fiber.network.sud <fiber.network.sud@pec.fastweb.it>; openfiber <openfiber@pec.openfiber.it>; aot-napoli <aot-napoli@pec.terna.it>

Subject: progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza dei servizi istruttoria, ai sensi dell'art. 14, comma 1, della legge 241/1990 e ss.mm.ii., da svolgersi in for

Si trasmette documentazione in allegato.

PG_2021_880221-Sollecito conferenza servizi INCOSET-signed.pdf
SOTTOSERVIZI SOCCAVALO - V.LE AUGUSTO.pdf



LEGENDA

- Infrastruttura FASTWEB
- Infrastruttura TIM
- Infrastruttura WIND
- Infrastruttura EAV
- Infrastruttura COMUNALE
- Infrastruttura PRIVATA

Spett.Le

Comune di Napoli
Area Programmazione della Mobilità
Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile
sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it

Oggetto: Progetto "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale" - Conferenza dei Servizi istruttori art. 14bis L. 241/1990

In riferimento alla Vs nota prot. 800405/PG/2021 del 05.11.2021 ed in particolare ai sensi dell'art. 14bis della L. n. 241/90 la scrivente Compagnia Trasporti Pubblici di Napoli dichiara di essere interessata al progetto indicato in epigrafe sia per il servizio automobilistico che per quello filoviario in concessione.

A carattere generale, lungo tutti i tracciati dei percorsi della rete ciclabile in fase di progettazione, si articolano gli itinerari di ingresso al centro città delle diverse autolinee aziendali che assolvono al collegamento tra i comuni a nord dell'area metropolitana di Napoli con il capoluogo. In dettaglio la rete aziendale, dal nodo di p.zza Di Vittorio a quello di p.zza Carlo 3, si sviluppa lungo i seguenti percorsi:

- Calata Capodichino-p.zza Ottocalli-via Arenaccia-via Gussone (**ciclopercorso 2**)
- v.le U. Maddalena-l.go S. Maria del Pianto-via Don Bosco

Inoltre, da p.zza Carlo 3 fino ai capolinea aziendali a ridosso di p.zza Garibaldi (p.zza San Francesco e c.so Novara) gli itinerari cittadini impegnano con gran parte del servizio via S. A. Maria dei Liguori, p.zza Poderico e c.so Novara (**ciclopercorso 4**). Una residuale quota di servizi impegna in partenza da Napoli p.zza San Francesco via C. Rosaroll e via Foria in direzione p.zza Carlo 3.

Riguardo la presenza di impianti fissi aziendali lungo i tracciati si segnala:

- lungo l'arteria di v.le Umberto Maddalena (**ciclopercorso 3**) oltre il predetto servizio automobilistico, vi è la presenza dell'impianto fisso della rete filoviaria di proprietà aziendale per il quale la CTP è l'unico soggetto deputato all'esecuzione di lavori su di esso direttamente o per tramite di ditta specializzata già contrattualizzata e vincitrice di gara (Sogena s.r.l.) che ne cura la manutenzione ordinaria e straordinaria. Tra l'altro la predetta arteria stradale è già interessata da un complesso progetto di riqualificazione, a cura del Comune di Napoli, e per il quale è stato avviato in queste settimane analogo percorso procedurale in merito ad apposita Conferenza dei Servizi. Pertanto, se il progetto prevede interventi che impattano sulla struttura della rete filoviaria va anche definito e quantificato l'ammontare dei costi per l'esecuzione dei lavori in economia di adeguamento dell'infrastruttura filoviaria alla nuova configurazione progettuale dell'asse stradale. Tali lavori dovranno essere oggetto di uno specifico contratto con la stazione appaltante. Per la valutazione dei costi la scrivente si rende disponibile a collaborare con i Progettisti dell'intera opera.
- per l'intersezione via C. Rosaroll con via Foria dove la rete filoviaria di CTP si interconnette con quella della società ANM (che impegna l'intera via Foria - **ciclopercorso 2**) valgono le medesime considerazioni del punto precedente (cifr. V.le U. Maddalena)

Si resta a disposizione per qualsiasi esigenza di chiarimento sui dati e le informazioni fornite e si porgono cordiali saluti.



Sede Legale
c.so D'Amato, 51
80022 Arzano (Na)
telefono 081 7001111
telefax 081 7005101

P.IVA e R.I. 01569570631
C.C.I.A.A. Napoli n. 543571
Capitale Sociale i.v.
€ 4.829.425,00
www.ctp.na.it



fl

Il Direttore di Esercizio Filoviario
Ing. Luigi Di Mattia



Spett.le COMUNE DI NAPOLI
AREA PROGRAMMAZIONE DELLA MOBILITA'
Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile
sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it

Allegati:

Oggetto: progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'estensione della rete ciclabile cittadina: ambito settentrionale-Scampia - Vs nota prot. 858430 del 29/11/21

In relazione alla Vs richiesta di parere relativo al tema in oggetto, riportiamo che la progettazione presentata risulta sostanzialmente compatibile con il sistema della rete di trasporto e sosta di superficie. Eventuali interferenze che dovessero insorgere localmente con fermate/pensiline aziendali saranno risolte caso per caso come avvenuto per il passato

In merito al progetto della pista ciclabile in ambito centrale, invece, è necessario un approfondimento specifico, vista la presenza di aree di sosta a pagamento nei tratti interessati alla realizzazione della pista ciclabile.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

IL DIRETTORE GENERALE
Ing. Francesco MASCOLO

ANM S.p.A.
via G. Marino, 1 - 80125 Napoli

T 081.7631111 anmspa@pec.anm.it
F 081.7632070 www.anm.it



Società a Socio Unico soggetta, fermo l'indirizzo e il controllo del Comune di Napoli, a direzione e coordinamento di Napoli Holding srl

C.F. e P.IVA Napoli 06937950639
Capitale sociale euro 13.431.059.00 i.v.
REA Napoli n. 539416

Prot. PG/2021/ 852838 del 25/11/2021

Al Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 34 della legge 241/1990 e ss.mm.ii. da svolgersi in forma semplificata e asincrona secondo le disposizioni di cui all'art. 14/bis della medesima legge 241/1990 – Emissione del parere di competenza

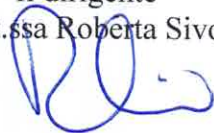
Con riferimento all'oggetto, si rappresenta quanto segue.

Con note PG/2021/807669 del 09/11/2021 e PG/2021/829411 del 17/11/2021 lo scrivente Servizio ha rimesso alla società A.S.I.A. Napoli S.p.A. la nota PG/2021/800405 del 05/11/2021 afferente la documentazione di cui in oggetto per l'acquisizione del parere di competenza.

Con comunicazione acquisita a PG/2021/841230 del 22/11/2021, la partecipata ha trasmesso allo scrivente Servizio i risultati delle valutazioni condotte e delle prescrizioni da adottare, evidenziando, nelle conclusioni, che il cordolo di delimitazione dell'istituenda pista ciclabile rispetto alla carreggiata stradale determina una serie di interferenze con le attività di igiene urbana, costituendo ostacolo alla movimentazione di qualunque tipologia di contenitore (sia in modo manuale, sia con sistemi semiautomatici), nonché rendendo inattuabili gli interventi di spazzamento meccanizzato a causa dell'interdizione all'accesso ed al transito delle spazzatrici nell'area delimitata dal cordolo.

Per quant'innanzi, si invita il Servizio in indirizzo, proponente l'intervento *de quo*, ad apportare le opportune variazioni progettuali atte ad eliminare le descritte interferenze con le attività di igiene urbana.

Il dirigente
Dott.ssa Roberta Sivo





Spett.: **COMUNE DI NAPOLI**
Servizio Igiene della Città
igiene.citta@pec.comune.napoli.it
c.a. Dott.ssa Roberta Sivo

Prot. n.48264 /21

Napoli, 22 /11/2021

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di “ Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale”. Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 34 della legge 241/1990 e ss.mm.ii. da svolgersi in forma semplificata e asincrona secondo le disposizioni di cui all'art.14/bis della medesima legge 241/1990. Riscontro

Si fa riferimento alla richiesta di parere inoltrata dal Servizio Igiene (nota PG/2021/807669 del 09/11/2021 e successiva PG/2021/829411 del 17/11/2021) rispetto al progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di “*Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale*” (nota PG/2021/800405 del 05/11/2021 di pari oggetto) con cui viene indetta una conferenza di servizi asincrona.

Si riportano di seguito le considerazioni tecniche della scrivente, predisposte in riferimento alla richiesta di parere verificando gli elaborati di progetto - Nella fattispecie:

Percorso 1

Tratto 1

Il tratto Via Pessina - Santa Maria degli Scalzi prevede la realizzazione di una Pista Ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata mediante la realizzazione di un cordolo di 0,50 m, la pista ciclabile avrà una larghezza di 2,50 m.

Questa soluzione si ritiene assolutamente incompatibile con il sistema di raccolta differenziata dei rifiuti attualmente presente sulla linea Corso Amedeo di Savoia – via S. Teresa degli Scalzi, dove è presente un sistema di raccolta con cassonetti stazionari, a carico laterale per il non riciclabile ed a carico dall'alto (campane) per le frazioni secche riciclabili. Questo tipo di attrezzature richiede, per l'aggancio e la movimentazione, un accostamento del mezzo al contenitore, manovra che sarebbe impedita dalla presenza del cordolo. Si evidenzia inoltre che la collocazione dei contenitori è vincolata anche dalla installazione, avvenuta successivamente alla attivazione del sistema di raccolta, della linea filoviaria, che ha imposto già vincoli molto stringenti. Infine, essendo anche presente una raccolta dell'umido con contenitori movimentati manualmente, il cordolo impedirebbe il lavoro degli addetti, che non potrebbero in alcun modo scavalcarlo per accostare i carrellati al mezzo.

In via E. Pessina è invece presente la raccolta porta a porta integrale, per cui in corrispondenza di ogni civico dovrebbe essere garantito il passaggio dei carrellati, che risulta impedito dal cordolo.

Comune di Napoli
Data: 22/11/2021, PG/2021/0841230



S.I.A. • Azienda Servizi Igiene Ambientale - Napoli S.p.A.

Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento del Comune di Napoli

Uffici Legale e Direzionale: 80146 Napoli • via Ponte dei Francesi 37/D

tel +39 081 7351583 • Fax +39 081 7351577 • e-mail: segreteria.generale@asianapoli.it • www.asianapoli.it • C.F. e P.Iva 07494740637

pag 1 di 4



Tratto 2

Dal Ponte di Santa Maria degli Scalzi fino al tondo di Capodimonte si prevede la realizzazione di due bike lane monodirezionali, larghezza 1,50 m, nel senso di marcia divise dal careggiata da un franco di 0,50 m.

In questo tratto, per quanto sopra enunciato, si evidenzia la sistematica invasione della pista ciclabile da parte dei mezzi adibiti alla raccolta, che avviene di notte o nelle prime ore del mattino per i cassonetti stazionari, nel pomeriggio per la raccolta dell'umido.

Tratto 3

Prima di arrivare alle Scale dei Giardini della Principessa Iolanda il percorso torna nuovamente ad essere una pista ciclabile bidirezionale in sede propria con cordolo separatore di 0,50 m, tale soluzione proseguirà anche su Via Capodimonte, dove però tale soluzione prevede una piccola riduzione del marciapiede, riduzione che garantirà ad 1,50 m l'ampiezza del percorso pedonale.

Si ripetono identiche le considerazioni del tratto 1

Tratto 4

Una volta giunti in cima, direzione Nord, nel primo tratto di Via Miano, fino all'intersezione con Via Colli Aminei è stata operata una riconfigurazione dell'intera sezione stradale, in quanto vi è la necessità di mantenere le due corsie di preselezione in entrambi i sensi di marcia. Al fine di garantire il collegamento ciclabile, collocandoci in direzione nord, il marciapiede in sinistra, che oggi presenta una sezione ridotta è stato rimosso, dando spazio alla realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria con cordolo separatore di 0,50, garantendo in destra un percorso pedonale sempre di 1,50 m e una corsia per senso di marcia con possibilità di preselezione al disopra di 5,50 m ciascuna.

Dopo l'intersezione con Via Colli Aminei fino alla porta Piccola del parco di Capodimonte la pista ciclabile bidirezionale in sede propria con cordolo separatore di 0,50 si sposta sulla destra mentre il percorso pedonale oggi esistente sulla sinistra verrà ridimensionato ad 1,50 m di larghezza per garantire una sezione stradale costante complessiva, con corsie minime di 3,75 m in base all'andamento dell'asse.

In questo tratto non si ravvisano particolari interferenze.

Percorso 2

Tratto 1

L'area antistante P.zza Museo prevede la realizzazione di una Pista Ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla careggiata mediante la realizzazione di un cordolo di 0,50 m, la pista ciclabile avrà una larghezza di 2,50 m.

Comune di Napoli
Data: 22/11/2021, PG/2021/0841230



S.I.A. • Azienda Servizi Igiene Ambientale - Napoli S.p.A.

azienda soggetta alla attività di direzione e coordinamento del Comune di Napoli

sede Legale e Direzionale: 80146 Napoli • via Ponte dei Francesi 37/D

tel +39 081 7351583 • Fax +39 081 7351577 • e-mail: segreteria.generale@asianapoli.it • www.asianapoli.it • C.F. e P.Iva 07494740637

pag 2 di 4

...

Per P.zza Cavour si prevede la realizzazione di due bike lane monodirezionali, larghezza 1,50 m, nel senso di marcia divise dal careggiata da un franco di 0,50 m.

Proseguendo, nel tratto iniziale di via Foria, antistante l'ingresso al quartiere Sanità, sarà utilizzata la contro strada esistente

Si proseguirà con la realizzazione di un percorso ciclabile utilizzando i controviai esistenti, oggi inglobati all'interno del percorso pedonale. Tale percorso sarà segnalato mediante l'impiego di segnaletica orizzontale, evidenziando una netta distinzione tra percorso ciclabile e percorso pedonale.

A metà di Via Foria, all'altezza dell'intersezione con via Pontenuovo, l'utilizzo dei controviai non risulta più essere una strada percorribile, nonostante l'ampiezza dei marciapiedi questi vengono occupato in pianta stabile dalle attività commerciali presenti, ragion per cui si è optato per la realizzazione di due bike lane monodirezionali, larghezza 1,50 m, nel senso di marcia divise dal careggiata da un franco di 0,50 m. Tale soluzione renderà impossibile la presenza della sosta che dovrà essere rimossa, che verrà invece conservata in corrispondenza di P.zza Carlo III

In questo tratto non si ravvisano particolari interferenze.

Tratto 2

Quest'ultima soluzione proseguirà fino all'intersezione con Via Arenaccia, eccezione fatta per la sosta, successivamente si ritornerà alla realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla careggiata mediante la realizzazione di un cordolo di 0,50 m, per tutto lo sviluppo di via Arenaccia e di Via calata Capodimonte fino all'intersezione con l'ex tracciato dell'alifana che fungerà da collegamento con Viale Comandante Umberto Maddalena.

Lungo via Arenaccia è attivo un sistema di raccolta stradale simile a quello di via Santa Teresa degli Scalzi – Corso Amedeo di Savoia, per cui la presenza del cordolo risulta assolutamente incompatibile con gli attuali sistemi di raccolta.

Lungo Calata Capodichino è attivo un servizio di raccolta differenziata misto “porta a porta” ed a campana; per tale motivo la presenza del cordolo risulta assolutamente incompatibile con le manovre di avvicinamento e movimentazione di contenitori, campane e carrellati.

Percorso 3

Tratto unico

Partendo da nord, subito dopo il collegamento con l'ex-Alifana, sarà prevista una Pista Ciclabile bidirezionale in sede propria realizzata però su una porzione del marciapiede esistente vista l'ampiezza del percorso pedonale. All'altezza dello svincolo della Tangenziale la pista continuerà ad essere bidirezionale in sede propria ma, occuperà una porzione della sede

stradale. L'occupazione della sede stradale sarà possibile con il ridimensionamento, in questo ultimo tratto, dei marciapiedi esistenti, assicurando, così, un'adeguata dimensione delle corsie carrabili.

Lungo Viale Comandante Umberto Maddalena è attivo il servizio di porta a porta integrale; considerando però l'ampiezza dei marciapiedi non si ravvisano particolari criticità.

Percorso 4

Il percorso 4 presenta una sezione stradale abbastanza regolare. Le soluzioni proposte non sono state scelte, in quanto la stazione appaltante ha chiesto la valutazione di una terza proposta, la quale, in seguito a verifiche, è risultata essere fattibile. La soluzione scelta prevede la realizzazione di piste ciclabili monodirezionali in accosto al marciapiede con divisione dalla sosta esistente mediante l'inserimento di cordolo di 0,50 m.

Tratto 1 – (tavola V09)

Via Nicola Nicolini è servita con un sistema misto “porta a porta” e stradale; nel tratto in cui la pista ciclabile è al centro, non si ravvisano interferenze. Nel tratto in cui la pista ciclabile è laterale, valgono le considerazioni sulla impossibilità di movimentazione dei contenitori in presenza del cordolo.

Tratto 2 – (tavola V10)

Via S. Alfonso Maria dei Liguori è servito con sistema di raccolta stradale con campane e cassonetti movimentati a mano; Corso Novara è servito con sistema stradale con campane e cassonetti stazionari; valgono le considerazioni sopra riportate e quindi, la pista ciclabile con cordolo risulta assolutamente incompatibile.

Conclusioni

In generale, l'istituzione di una pista ciclabile con cordolo di delimitazione determina serie interferenze con le attività di igiene urbana; infatti laddove è collocata sui margini laterali delle strade, il cordolo impedisce la movimentazione di qualunque tipologia di contenitore, sia manuale sia con sistemi semiautomatici. Inoltre, rende sempre impossibile gli interventi di spazzamento meccanizzato impedendo l'accesso ed il transito delle spazzatrici.

Si resta a disposizione per qualunque ulteriore chiarimento e si porgono

Distinti saluti

Amministratore Delegato
Dott. Claudio Crivaro



S.I.A. • Azienda Servizi Igiene Ambientale - Napoli S.p.A.

Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento del Comune di Napoli

Sede Legale e Direzionale: 80146 Napoli • via Ponte dei Francesi 37/D

tel +39 081 7351583 • Fax +39 081 7351577 • e-mail: segreteria.generale@asianapoli.it • www.asianapoli.it • C.F. e P.Iva 07494740637

pag 4 di 4

SC/PG/ 823705

DEL 15.11.2021



COMUNE DI NAPOLI
Area Ambiente
Servizio Verde della Città

ED. 722/21

tot. Pag. 2

Al Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

OGGETTO: riscontro Conferenza dei Servizi ex L. 241/90 – richiesta osservazioni/indicazioni su progetto di fattibilità tecnica-economica "estensione della rete ciclabile: ambito centrale".

In esito alla nota PG 800405 del 05/11/21 di codesto rispettabile Servizio e con riferimento all'oggetto, si riportano di seguito le osservazioni di quest'Ufficio.

Analogamente a quanto già rappresentato in merito al progetto di fattibilità relativo alla rete ciclabile dell'ambito settentrionale Scampia, la vigente normativa di tutela delle alberature cittadine, costituita dall'Ordinanza Sindacale n. 1243/05 e dall'art. 57 della Variante di Salvaguardia al P.R.G., impone un'attenta valutazione dell'eventualità che gli alberi ubicati nelle aree d'intervento o in prossimità di esse, possano essere danneggiati durante l'esecuzione dei lavori.

A tal proposito si fa rilevare che lo specifico paragrafo della Relazione Illustrativa (R01) prodotta non contempla la possibilità di interferenze tra i lavori a farsi e gli apparati radicali dei soggetti arborei costituenti le alberature stradali dei percorsi previsti, che tenga conto delle loro peculiarità.

Date le tipologie di opere da realizzare, con potenziali effetti dannosi per le radici di alberi pre-esistenti, appare necessario che nella successiva fase di progettazione venga prodotto specifico elaborato, a firma di un professionista agronomo, che prenda in considerazione detta tipologia di interferenze.

Dovrà essere descritta la consistenza di tutti i soggetti arborei aventi diametro del fusto superiore a 10 cm, nonché palme con stipite di altezza maggiore di 1 m: presenti lungo i tracciati, a ridosso dell'area di intervento. Detti alberi dovranno essere individuati univocamente anche su planimetria e repertoriati fotograficamente.

Considerato che la suddetta Ordinanza Sindacale vieta in linea generale il danneggiamento degli alberi e degli apparati radicali e non consente il tranciamento di radici a distanza inferiore a tre volte la circonferenza del fusto, dovrà essere chiaramente indicato per ciascun soggetto arboreo se la loro conservazione *in situ*, in sicurezza, sia compatibile con i lavori a farsi.

Dovrà essere inoltre evidenziato che i lavori a farsi non risulteranno peggiorativi delle preesistenti condizioni di arieggiamento e permeabilità all'acqua dei suoli.

Qualora i professionisti incaricati constatino l'impossibilità di procedere alla conservazione di uno specifico soggetto arboreo, dovranno essere evidenziate le interferenze e/o motivazioni progettuali che ne impongono l'abbattimento e dovrà essere attestata l'impossibilità di porre in essere opere alternative.

Per quanto attiene le sistemazioni a verde previste, si rimanda la valutazione alle fasi definitiva/esecutiva auspicando che i relativi progetti siano redatti con il contributo specialistico di un agronomo.

Distinti saluti



Il Dirigente
dott. agr. T. Bastia

