

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio

OGGETTO: PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito centrale". Nota di risposta a conferenza dei servizi istruttoria comma 1, ai sensi dell'art. 14 della legge 241/1990 e ss. mm. ii. (Rif. PG/2021/924192 del 20/12/2021)

Premesso e sottolineato che, il livello di progettazione presentato riferisce ad uno studio di fattibilità e quindi molte delle scelte progettuali sono condizionate da un livello di informazioni consono a questa fase di studio, si procede con la presente a rispondere alle osservazioni pervenute dall'ufficio di viabilità e traffico del Comune di Napoli.

STUDIO DI TRASPORTO

DEFINIZIONI

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

Con l'introduzione delle BIKELANE nel decreto rilancio e con il successivo aggiornamento del Codice della strada, si cerca di dare maggiore incentivo all'utilizzo della bicicletta come mezzo sostenibile per la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini. La bikelane in questo scenario viene inquadrata come una CORSIA CICLABILE, quindi, dedicata esclusivamente ai velocipedi ma ad un solo senso di marcia, nella stessa sede di altri veicoli. Citando il CdS art.3 12-bis): "Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede."

Premesso ciò, si chiarisce che, nell'ottica di garantire il più possibile la realizzazione di una rete ciclabile in un contesto già densamente urbanizzato come quello dell'ambito centrale di Napoli, è evidente che per alcuni brevi tratti o collegamenti puntuali, non è utilizzabile la sola carreggiata, dunque laddove è possibile e strettamente necessario, la scrivente ha ritenuto opportuno trasferire la bikelane anche su marciapiede. Tale scelta progettuale, si specifica, che è realizzabile a valle di una compatibilità degli spazi, quindi laddove è possibile garantire l'ampiezza di 2,00m del marciapiedi al netto della bikelane di progetto, così come previsto dal Regolamento Viario del comune attualmente vigente. In conclusione, se si vuole, una definizione più ampia potrebbe anche essere ravveduta nel percorso promiscuo ciclopedonale previsto dal D.M. 557/99 capo I art 4.

Nell'ottica di garantire la sicurezza degli utenti deboli, si è scelto in accordo alle richieste del Comune di Napoli, (mosse durante la revisione della FASE I dello studio di fattibilità) di separare la corsia ciclabile con un franco segnalato a mezzo striscia bianca orizzontale, di ampiezza pari a 0,50 m.

Via A.Balzico,50, 84013 Cava de' Tirreni (SA)
P. IVA 03772980656 tel. 089/8420196 fax 089/8422580
e-mail info@incoset.it
pec postmaster@pec.incoset.it

www.incoset.it

ASSOCIATO
oice
Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica

CERTIFICAZIONE DEL SISTEMA
QUALITÀ

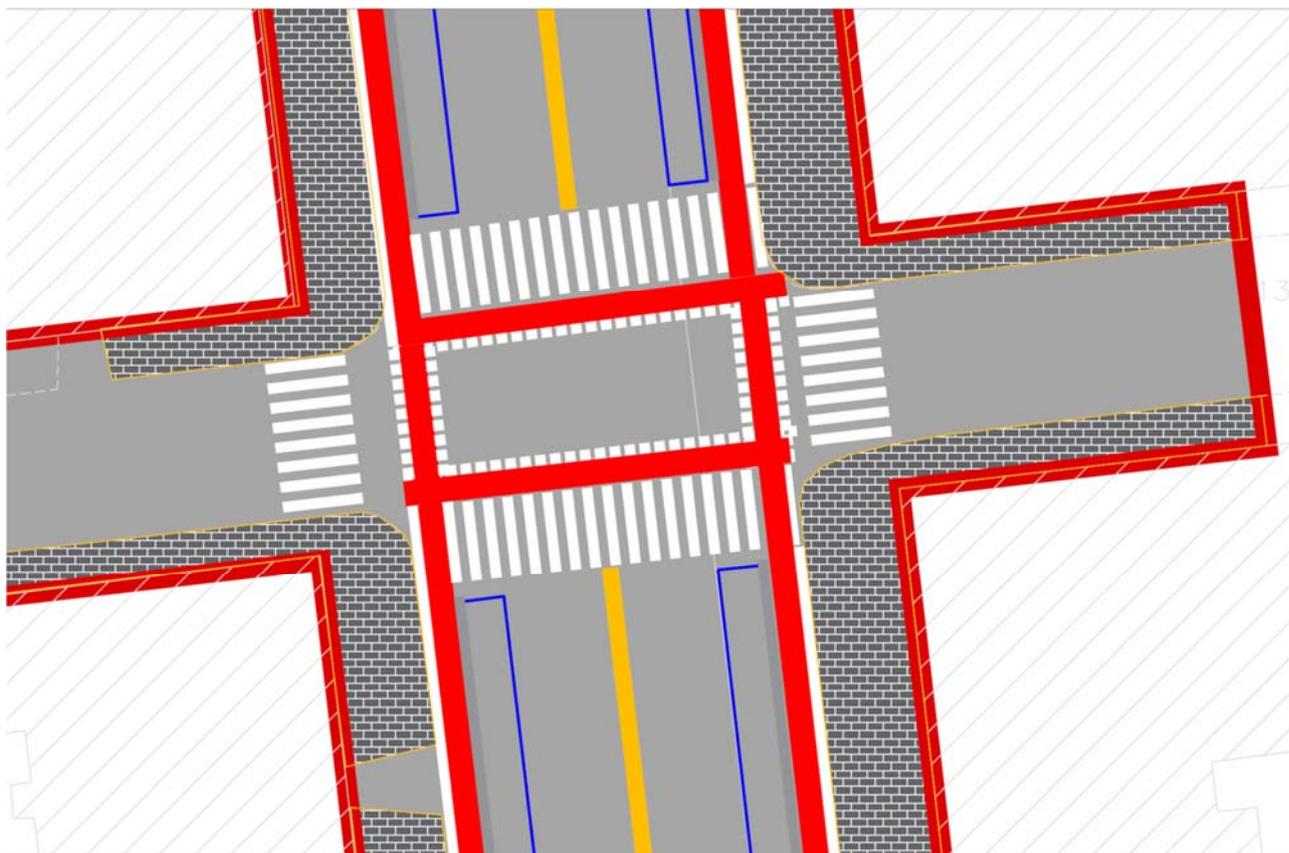


certificato n°IT274802

ATTRAVERSAMENTI CICLABILI ed INTERFERENZA CON TPL

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.

L'immagine a cui si fa riferimento contiene un refuso (2 attraversamenti pedonali sono stampati della stessa campitura del retino strada), ma allo stesso tempo è pertinente a quanto illustrato in didascalia e si riporta la configurazione in figura



Relativamente alla “probabile inadeguatezza” dell'ampiezza prevista per le isole di discesa/salita afferenti alle fermate di trasporto pubblico, si chiarisce che suddetta ampiezza è determinata innanzitutto in base alle esigenze di

Via A. Balzico, 50, 84013 Cava de' Tirreni (SA)
P. IVA 03772980656 tel. 089/8420196 fax 089/8422580
e-mail info@incoset.it
pec postmaster@pec.incoset.it

www.incoset.it

ASSOCIATO
oice
Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica

CERTIFICAZIONE DEL SISTEMA
QUALITÀ

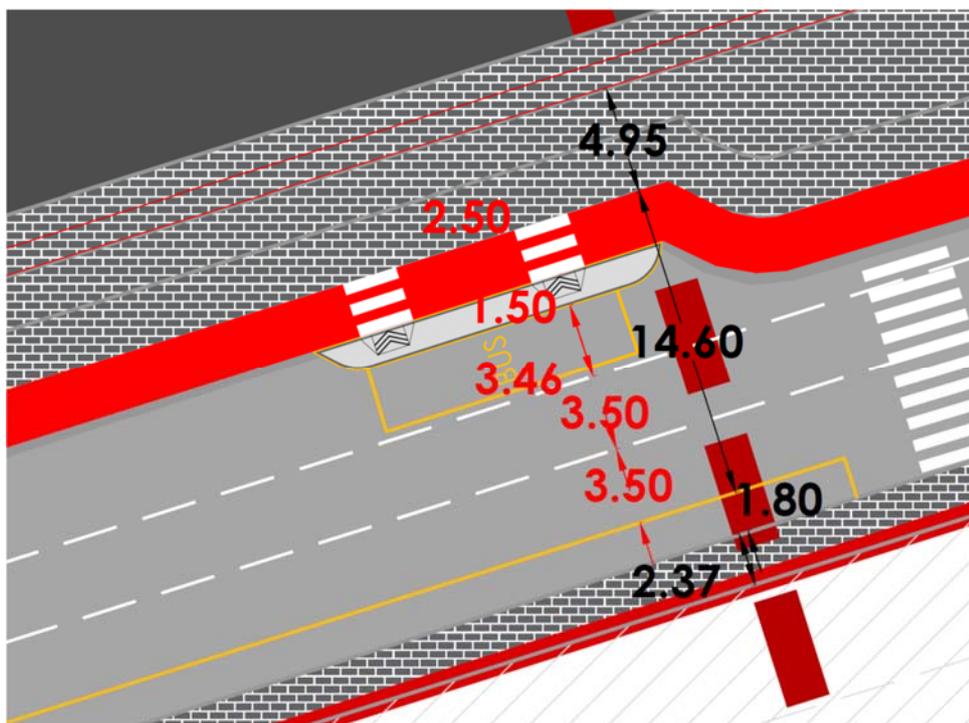


certificato n°IT274802

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio

abbattimento delle barriere architettoniche e quindi, sono dimensionate nel caso peggiore, al minimo compatibile con lo spazio necessario per ospitare una carrozzella. Nel caso di Piazza Museo ad esempio, l'isola è di 1,50 m, mentre nell'intersezione Via Miano-Via Capodimonte, per compatibilità con gli spazi della carreggiata, l'ampiezza dell'isola è di 1,10 m ma essa risulta lo stesso compatibile con le dimensioni di una carrozzella per disabili.



Per quanto concerne la necessità di approfondire con l'ente gestore del trasporto pubblico e di realizzare un elaborato specifico mirato al rilevamento e risoluzione delle interferenze, questa è una problematica con livello di dettaglio sicuramente maggiore rispetto ad un progetto di fattibilità tecnica ed economica e per tanto recepitibile in un secondo momento.

Via A. Balzico, 50, 84013 Cava de' Tirreni (SA)
P. IVA 03772980656 tel. 089/8420196 fax 089/8422580
e-mail info@incoset.it
pec postmaster@pec.incoset.it

www.incoset.it

ASSOCIATO
oice
Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica

CERTIFICAZIONE DEL SISTEMA
QUALITÀ

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



certificato n°IT274802

Società con fornitura di energia 100% verde certificata G.O. (Garanzia d'Origine) proveniente interamente da fonti rinnovabili

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio

SOPPRESSIONE DELLA SOSTA

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 evidenzia 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.

Come presentato in un'integrazione successiva, richiesta ex novo dal Comune, si riporta una stima approssimata degli stalli persi e recuperati. Ovviamente, essendo una stima di massima di un progetto di fattibilità tecnica ed economica, essa è da ritenersi orientativa e sicuramente migliorabile nel corso dell'avanzamento del progetto. Inoltre, a seguito di richiesta dell'Ente, è stata allegata una tabella riassuntiva alla relazione illustrativa.

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.

Per quanto concerne la parte strettamente economica relativa ai ricavi, questo al momento esula dallo studio corrente che pone il suo essere sull'implementazione di un sistema sostenibile di mobilità.

Via A. Balzico, 50, 84013 Cava de' Tirreni (SA)
P. IVA 03772980656 tel. 089/8420196 fax 089/8422580
e-mail info@incoset.it
pec postmaster@pec.incoset.it

www.incoset.it

ASSOCIATO
oice
Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica

CERTIFICAZIONE DEL SISTEMA
QUALITÀ



certificato n°IT274802

Conteggio posti auto	STATO DI FATTO							STATO DI PROGETTO							VARIAZIONI		
	Posti tariffati	Posti non tariffati	Posti riservati polizia	Posti diversamente abili	Taxi	Carico-scarico	Altro	Posti tariffati	Posti non tariffati	Posti riservati polizia	Posti diversamente abili	Taxi	Carico-scarico	Altro	Δ tariffati	Δ no tariffati	Δ disabili
Piazza Museo (ovest-est) da intersez. via Pessina fino a intersez. via Santa Maria di Costantinopoli	9				9			9				9			0	0	0
Piazza Cavour (ovest-est) da intersez. via Santa Maria di Costantinopoli fino a intersez. via Duomo	10	14		3				10	14		3				0	0	0
Piazza Cavour (est-ovest) da intersez. via Duomo fino a intersez. via Santa Maria di Costantinopoli	4			1				14			1				"+10"	0	0
Via Foria (direz. ovest-est) da intersez. via Duomo fino a fine Orto botanico	37	10		1		10		49	13		1				"+12"	"+3"	0
Via Foria (est-ovest) da Orto botanico fino a intersez. Via Duomo	95			8		3		59			5				"-36"	0	"-3"
Piazza Carlo III (ovest-est)	15							15							0	0	0
Piazza Carlo III (est-ovest) da Bernardo Tanucci fino a Orto Botanico	50				8			57			8				"+7"	0	0
Via Giovanni Gussone (est-ovest) da Bernardo Tanucci fino a rotonda con via Arenaccia															0	0	0
Via Giovanni Gussone (ovest-est) da rotonda con via Arenaccia fino a Bernardo Tanucci															0	0	0
Via Arenaccia da rotonda fino a via Astore Ludovico Antonio								30							"+30"	0	0
Via Arenaccia (nord-sud) da Calata Capodichino (zona ASL) a intersez. via Astore Ludovico Antonio			4			3				4		3			0	0	0
Via Arenaccia (sud-nord) da intersez. via Astore Ludovico Antonio a Calata Capodichino (zona ASL)				3		4	2	36			3		4	2	"+36"	0	0
Viale Comandante Umberto Maddalena															0	0	0
Via Nicola Nicolini (sud-nord)			5	4		2		36		5	4	2			"+36"	0	0
Via nicola Nicolini (nord-sud)								33							"+33"	0	0
Via S. Alfonso Maria de Liguori (nord-sud) da p.zza Carlo III a intersez. via Arenaccia (p.zza Luigi Poderico)											0				0	0	"-1"
Via S. Alfonso Maria de Liguori (sud-nord) intersez. via Arenaccia (p.zza Luigi Poderico) a P.zza Carlo III								33							"+33"	0	0
Via Arenaccia (nord-sud) da p.zza Luigi Poderico a p.zza Garibaldi	40			2	3	1		90			2	3	1		"+50"	0	0
Via Arenaccia (sud-nord) da p.zza Garibaldi a p.zza Luigi Poderico	55					2	1	97				2	1		"+42"	0	0
Via S. Teresa degli Scalzi e Corso Amedeo di Savoia (sud-nord) da intersez. p.zza Museo a Tondo di Capodimonte				12							0						-12
Via S. Teresa degli Scalzi e Corso Amedeo di Savoia (nord-sud) da Tondo di Capodimonte a intersez. p.zza Museo				12		2		65			12		2		"+65"	0	0
Via Miano																	

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio

- 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.

Per quanto concerne il tratto di via Pessina a sud rispetto a Piazza Museo, si precisa che l'ambito di pertinenza progettuale pertinente alla scrivente, termina all'inizio di Piazza Dante, per cui le osservazioni fatte devono essere recepite dal progettista incaricato. Relativamente al tratto di nostra competenza, si chiarisce che l'ampiezza della corsia riconfigurata è compatibile con quanto previsto dalla normativa vigente e per tanto al livello progettuale attuale risulta performante. In relazione al tratto di via Pessina direzione nord, la scelta progettuale rispetta le prescrizioni e che la presenza della sosta è stata recepita in sede dell'integrazione presentata dopo la richiesta del Comune. In riferimento alla dicitura di "breve tratto ad itinerario individuato mediante segnaletica verticale" si precisa che, data la particolare configurazione dell'intersezione Via Santa Teresa degli Scalzi – Via Francesco Saverio Correrà, non è stato possibile garantire un continuum propriamente ciclabile senza penalizzare il traffico veicolare.

Data l'estensione dell'ambito centrale risulta impossibile restituire graficamente una planimetria globale così dettagliata da risultare leggibile e completa che riporti l'intera estensione del tracciato.

Per il Ponte della Sanità si è rimodulata l'ampiezza delle corsie ai sensi del DM 5/11/2001 garantendo i 3,50 m per senso di marcia.

Via A. Balzico, 50, 84013 Cava de' Tirreni (SA)
P. IVA 03772980656 tel. 089/8420196 fax 089/8422580
e-mail info@incoset.it
pec postmaster@pec.incoset.it

www.incoset.it

ASSOCIATO
oice
Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica

CERTIFICAZIONE DEL SISTEMA
QUALITÀ



certificato n°IT274802

Società con fornitura di energia 100% verde certificata G.O. (Garanzia d'Origine) proveniente interamente da fonti rinnovabili

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio

- 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).

La risoluzione dell'interferenza con la fermata TPL invero riduce sicuramente l'ampiezza attuale della corsia in direzione Capodimonte, ma complessivamente consente, come previsto dalla normativa, il passaggio sia del veicolo che del bus anche quando quest'ultimo è in fase di fermata. Invero, volendo citare la norma, sono necessari 3,50 m per carreggiata a senso unico mentre 4,50 m se la carreggiata è a doppio senso, pertanto l'ampiezza di progetto della corsia ridotta a 4,90 m è assolutamente compatibile con quanto previsto dalla normativa vigente. La presenza della curva a gomito con la configurazione di progetto influisce né più né meno di quanto faccia allo stato attuale in quanto l'arretramento della fermata è distante più di 12 m dall'intersezione come prescrive la normativa.

Il tratto in direzione Porta Grande è stato stralciato dalla progettazione.

La progettazione di pertinenza termina a Porta Piccola Via Miano. Nel tratto di progetto in tale strada, di fatto, riduce le corsie di scarsi 2,00 m per senso di marcia, riportandole ad un'ampiezza di 3,50 m come previsto da normativa.

Via A. Balzico, 50, 84013 Cava de' Tirreni (SA)
P. IVA 03772980656 tel. 089/8420196 fax 089/8422580
e-mail info@incoset.it
pec postmaster@pec.incoset.it

www.incoset.it

ASSOCIATO
oice
Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica

CERTIFICAZIONE DEL SISTEMA
QUALITÀ



certificato n°IT274802

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio

- 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.

- **Piazza 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.

L'ampiezza di Piazza Museo nell'area antistante ad esso consente di rimodulare secondo normativa vigente, le corsie lasciandone inalterato il numero. Per l'interferenza con la fermata bus vedere quanto già illustrato in precedenza. La sosta bus non è stata rilevata e sarà recepita nella prossima fase di progettazione.

Per quanto concerne la strada adiacente Piazza Cavour ad intersezione con Via Mario Pagano, si precisa che la strada non verrebbe inglobata dalla pista ciclabile, ma ridotta da 10,21 m ad una corsia di 3,50 che consenta il normale transito più 2,00 m di sosta attualmente presente. Tale modifica consentirà di garantire un percorso in pista ciclabile esclusiva e separata dal traffico veicolare di evidente sicurezza per gli utenti alla guida di velocipedi.

Nel tratto di Via Foria a Piazza Carlo III non è possibile trovare una compatibilità tra tutte le variabili richieste senza penalizzare qualcosa, in quanto, l'infrastruttura non ha ampiezza sufficiente per ospitare in sicurezza tutti i veicoli, i pedoni e la sosta.

Via A. Balzico, 50, 84013 Cava de' Tirreni (SA)
P. IVA 03772980656 tel. 089/8420196 fax 089/8422580
e-mail info@incoset.it
pec postmaster@pec.incoset.it

www.incoset.it

Società con fornitura di energia 100% verde certificata G.O. (Garanzia d'Origine) proveniente interamente da fonti rinnovabili

ASSOCIATO
oice
Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica

CERTIFICAZIONE DEL SISTEMA
QUALITÀ



certificato n° IT274802

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio

- 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 VV.F. (ad eccezione del tratto dove insiste l'edificio della Polizia stradale in cui vige il divieto di sosta).

Tutti gli attraversamenti sono stati progettati secondo la norma, purtroppo per errori di grafica a video, non sono ben rappresentati come è possibile vedere dalle figure riportate a seguire.

Per quanto concerne Largo Caduti dei Vigili del Fuoco, le opere in fase di progettazione non sono reperibili in sede di rilievo topografico né sono pervenute alla scrivente comunicazioni riportanti tali opere a farsi, pertanto, l'osservazione non può essere recepita senza un'adeguata preparazione in merito all'effettiva configurazione dell'infrastruttura. Relativamente alla sosta, a partire dalla fine della caserma della Polizia, la sosta risulta non demarcata da nessuna striscia che ne connoti la distinzione tra a pagamento o libera, pertanto si è preferito, in questa fase, non tenerne conto a favore della continuità della rete ciclabile, fermo restando che l'ampiezza della strada con la configurazione di progetto consente di prevedere modifiche.

Via A. Balzico, 50, 84013 Cava de' Tirreni (SA)
P. IVA 03772980656 tel. 089/8420196 fax 089/8422580
e-mail info@incoset.it
pec postmaster@pec.incoset.it

www.incoset.it

ASSOCIATO
oice
Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica

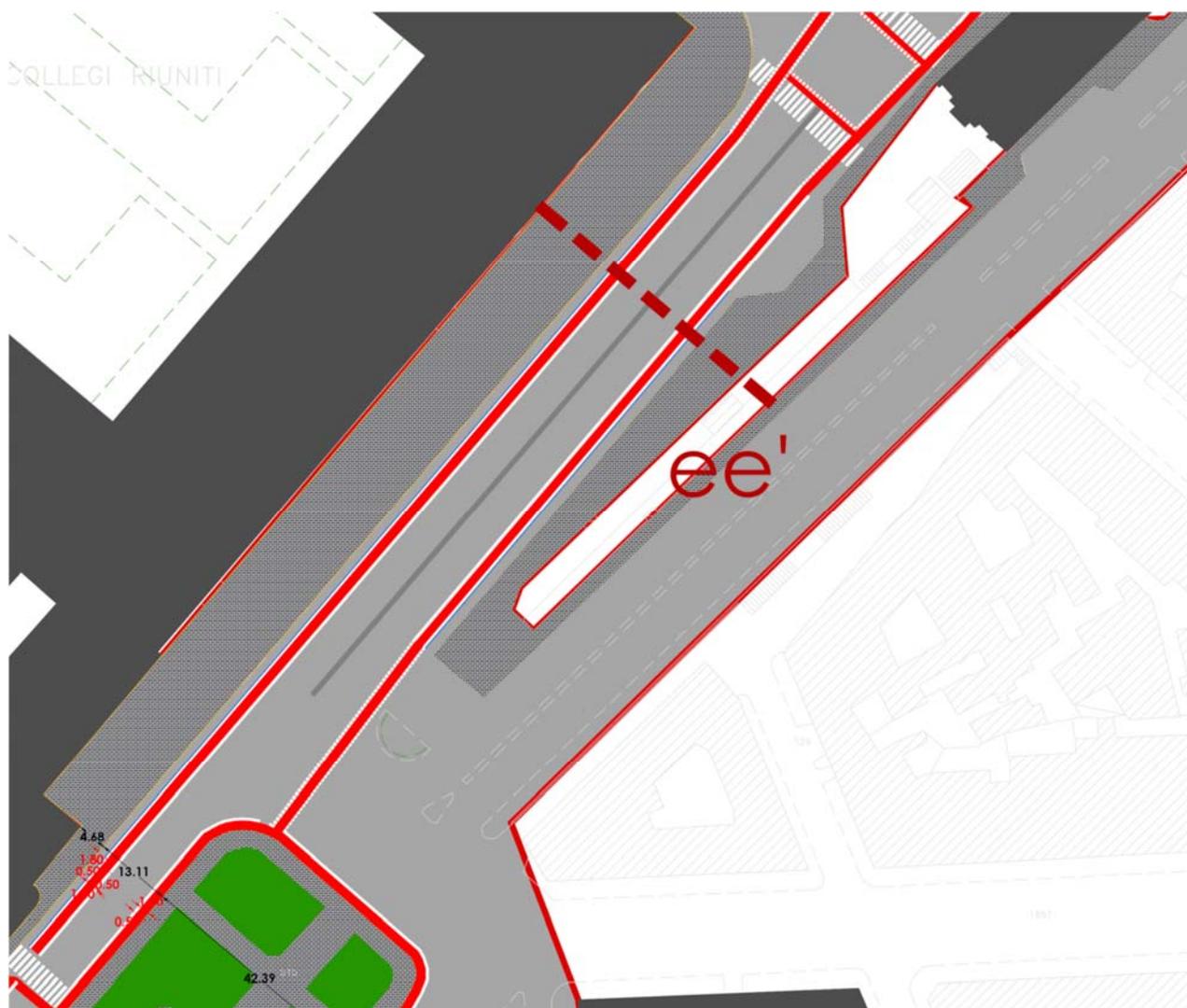
CERTIFICAZIONE DEL SISTEMA
QUALITÀ



certificato n°IT274802

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio



Via A. Balzico, 50, 84013 Cava de' Tirreni (SA)
P. IVA 03772980656 tel. 089/8420196 fax 089/8422580
e-mail info@incoset.it
pec postmaster@pec.incoset.it
www.incoset.it

ASSOCIATO
oice
Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica

Società con fornitura di energia 100% verde certificata G.O. (Garanzia d'Origine) proveniente interamente da fonti rinnovabili

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio

In largo Caduti dei VV.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.

PIAZZA OTTOCALLI : la soluzione consiste nel dare continuità al percorso ciclabile proveniente da via Arenaccia, prevedendo il ripristino dell'area sosta bus nell'asola esistente attualmente impegnata dalla sosta selvaggia e da cassonetti fuori segnaletica ed eliminando l'attuale stallo posto a destra dell'isola salvagente al centro della piazza.

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio



Via Nicola Nicolini è stata oggetto di progettazione ma a causa della presenza di numerosi cantieri all'epoca del rilievo, non è stato possibile approfondire alcune questioni, ad esempio l'interferenza con le stazioni di rifornimento. Per quanto detto, le osservazioni in merito saranno recepite nella prossima fase del progetto.

Per il collegamento tra Calata Capodichino e Viale Umberto Maddalena si è presentata l'ipotesi della realizzazione di un tratto di pista ciclabile nell'area di sedime dell'ex Alifana. Suddetta area, di proprietà EAV e riportata alla particella 105 c. t. , è già oggetto di progettazione di un intervento di riqualificazione. La possibilità di deviare il traffico ciclo pedonale in quell'area è l'unica soluzione possibile per garantire le condizioni di transito in sicurezza degli utenti deboli, che altrimenti sarebbero costretti a percorrere il tratto da piazza Di Vittorio in carreggiata e ad interfacciarsi con la pericolosa immissione del flusso proveniente dall'Asse Mediano.

Via A. Balzico, 50, 84013 Cava de' Tirreni (SA)
P. IVA 03772980656 tel. 089/8420196 fax 089/8422580
e-mail info@incoset.it
pec postmaster@pec.incoset.it

www.incoset.it

ASSOCIATO
oice
Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica

Società con fornitura di energia 100% verde certificata G.O. (Garanzia d'Origine) proveniente interamente da fonti rinnovabili

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio

- 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, enendo 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.

Per le opere in fase di progettazione non rilevabili allo stato di fatto si rimanda a quanto già detto prima.

Per corso Novara e Via sant'Alfonso dei Liguori si premette che il cordolo di separazione è stato espressamente richiesto dal Comune in sede di osservazioni della FASE I e che comunque la sosta affiancata alla corsia ciclabile è prevista da normativa purché separata da essa da un franco di 0,50 m equiparabile al cordolo di cui sopra.

Via A. Balzico, 50, 84013 Cava de' Tirreni (SA)
P. IVA 03772980656 tel. 089/8420196 fax 089/8422580
e-mail info@incoset.it
pec postmaster@pec.incoset.it

www.incoset.it

ASSOCIATO
oice
Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica