

Spett.le Comune di Napoli

Servizio di mobilità sostenibile

Area viabilità e trasporto pubblico

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/2022/539264 del 13/07/2022 e PG/2022/635438 del 01/09/2022)

Premesso che, tutte le scelte sono stata ampiamente illustrate e motivate nelle note precedenti, con la presente si vogliono chiarire nuovamente le criticità e come esse sono state superate laddove possibile.

- 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.

La rimodulazione della carreggiata di Piazza Museo lascia inalterato il funzionamento del semaforo, che nel caso della pista ciclabile, vale allo stesso modo. L'eliminazione della sosta, è purtroppo una condizione imposta dalla scelta del percorso. La strada infatti, non consente diversa rimodulazione: o si garantisce il percorso ciclabile continuo e con i vincoli richiesti dall'Amministrazione, o si consente di mantenere la sosta per le auto. È chiaro ed evidente per tutti il disagio dei residenti, ma nell'ottica di promuovere la mobilità ciclistica e pedonale, la scelta è al quanto obbligata. Per le stesse motivazioni, non è stato possibile trovare altra soluzione per il tratto via Miano- Porta Piccola, che in una prima fase era stato lasciato non specializzato, proprio per la conformazione dell'infrastruttura. Dopo la richiesta dell'Ente di congiungere il percorso con Porta Piccola, si è per questo reso necessaria una rimodulazione delle corsie e degli spazi. Trovare accoglimento a tutte le esigenze in un contesto così fortemente urbanizzato, come il territorio della città di Napoli, è palesemente impossibile, per tanto si è ricercata una soluzione progettuale che sia ottimale ma che possa rappresentare un giusto compromesso.

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 - 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.

Tutte le osservazioni ricevute sono state analizzate e nella nota precedente è stata ampiamente illustrato quanto riportato

La lunghezza del tratto su via Cavour è di 380 m. All'art. 6 del DM citato:

Art. 6. Definizioni, tipologia e localizzazione

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

2. La pista ciclabile può essere realizzata:

a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sede sia fisicamente separata a quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;

b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;

c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.

Quindi considerando il punto b si rileva compatibilità con la deroga di riduzione per brevi tratti a 1,00 m di larghezza in quanto la corsia ciclabile (bike lane) è una pista monodirezionale in sede propria ricavata dalla carreggiata. Per quanto riguarda la possibilità di inserire la pista riservata su carreggiata, questa scelta è stata scartata in fase di progettazione perché avrebbe creato problemi di connessione con i tratti precedenti e successivi ed inoltre per le interferenze con le attività commerciali- ristorative presenti su via Foria.

In merito alla riduzione degli stalli di sosta, la norma contempla la riduzione della larghezza fino a 1,80 m. La perplessità sulle dimensioni degli stalli dedicati ai disabili, sussiste anche nella situazione dello stato di fatto, in quanto nessuno di essi è provvisto del franco posteriore, né delle dimensioni necessarie. Si ricorda inoltre, che i comuni, hanno comunque ampia discrezionalità riguardo le dimensioni dei parcheggi, in base alle caratteristiche specifiche di una strada.

IN. CO. SE. T. S.r.l. – a socio unico

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

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.

Per quanto concerne lo studio trasportistico, come già evidenziato, l'incarico ha per oggetto il PFTE e non già lo studio trasportistico che eventualmente andrebbe redatto in una fase precedente di programmazione e/o pianificazione (PGTU, PUMS, ...), in questa fase, quindi, non era prevista una campagna di conteggi dei flussi di traffico sul campo di portata tale da rispondere a quanto richiesto, inoltre, pur volendo effettuare in punti strategici tali rilievi, il PFTE è stato redatto durante la pandemia e quindi con livelli di mobilità non veritieri del reale funzionamento del sistema dei trasporti cittadino.

Si è proceduto, pertanto, a simulare i flussi mediante un modello di simulazione di traffico già disponibile e calibrato per l'area di studio, tra l'altro a vantaggio di sicurezza perché calibrato con dati di traffico del 2019, ovvero pre-pandemia. Nelle fasi successive di sviluppo del progetto potrà procedersi ad uno studio degli impatti trasportistici del Progetto basato su una estesa campagna di conteggio dei flussi di traffico nell'area.

Nello studio sono riportati, oltre all'indice di congestione IC, i seguenti indicatori di prestazione, indicativi della qualità della circolazione:

- Tempo speso su rete;
- Chilometri percorsi su rete;
- Velocità media su rete.

Il Livello di servizio è una misura qualitativa che descrive le condizioni operative del flusso veicolare su di un tronco stradale. Secondo l'Highway Capacity Manual (HCM) i fattori da prendere in considerazione per una stima sintetica e realistica del LOS sono:

- La velocità media di percorrenza di un tronco;
- Il rapporto tra portata e capacità su un tronco (indice di congestione).

Si ritiene, pertanto, che gli indicatori di prestazione calcolati siano rappresentativi del Livello di Servizio della rete nello scenario considerato.