



COMUNE DI NAPOLI

Area Viabilità e Trasporto Pubblico
Servizio Viabilità e Traffico

PG/860122
del 28/12/2020
L1054_008_03

ALL g

PG 2019-542938

NEL 20/6/10

Al Servizio Pianificazione Urbanistica Attuativa

Oggetto: Proposta di Piano urbanistico attuativo (PUA) di iniziativa privata per la realizzazione di una media struttura di vendita, di un impianto di distribuzione-carburante e area verde ad uso pubblico su un'area in via Pironti a Ponticelli. Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 241/90 in forma semplificata ed asincrona (Rif. PG/2019/365282 del 19/04/2019 e PG/2019/476276 del 30/05/2019).

Con riferimento alla nota indicata in oggetto, esaminata la documentazione reperita seguendo le indicazioni contenute nella nota stessa, lo scrivente Ufficio, relativamente alle sole strade classificate "di rilevanza metropolitana" ai sensi dell'allegato A della D.C.C. 68/2005, comunica le seguenti osservazioni.

Com'è noto, il Servizio Viabilità e Traffico, per esprimere il parere di competenza, necessita di specifica documentazione - relazione tecnica asseverata, fotografie, tavole di mobilità, grafici quotati di rilievo e di progetto, studi trasportistici, ecc. -, nella quale siano convenientemente approfonditi tutti gli aspetti relativi alle possibili interazioni viabilistiche tra la sede dei nuovi insediamenti previsti e la mobilità veicolare e pedonale relativa agli assi primari limitrofi di propria competenza (cc.dd. strade principali, come ad es. via Pacioli, via della Villa Romana, rotatoria), che in ogni caso occorre rappresentare opportunamente in ogni suo elemento (ad es. larghezza strade e marciapiedi, numero corsie, sensi di marcia, stalli di sosta, fermate autobus, presenza di segnaletica verticale e orizzontale, ecc.). L'impatto dell'incremento dei flussi di traffico che graviteranno sulla viabilità anzidetta ed ogni elemento trasportistico di dettaglio oggetto di studio dovranno eventualmente contemplare, a seconda dei casi, per evidenti motivi di sicurezza stradale e pedonale, in conformità alle disposizioni normative vigenti di settore, ipotesi progettuali di risoluzione delle problematiche riscontrate.

La relazione trasportistica presentata, invece, non riguarda tale scenario e, tralasciando le numerose approssimazioni rilevate, sembrerebbe tesa alla sola verifica della capacità di una non ben precisata sezione stradale di larghezza pari a 3,50 metri, evidentemente del tutto estranea alle strade precedentemente citate.

Per quanto concerne l'apertura del nuovo varco di collegamento tra via Pacioli e via vicinale Cupa Pironti (invero sulla via esiste una tabella toponomastica che indica "via Domenico Rea"), con conseguente costruzione di un nuovo tratto di strada per l'accesso alle strutture da realizzare e dismissione di un vecchio tronco stradale, lo scrivente Servizio non può fare a meno di rilevare che una nuova strada e una nuova intersezione stradale devono essere necessariamente progettate secondo le norme tecniche stabilite dal "DM 2006 per la costruzione delle intersezioni stradali" e dal "DM 2001 per la costruzione delle strade" mentre, nella documentazione presentata, esiste solo un semplice grafico architettonico.

Evidentemente, le questioni strutturali sono di competenza di altri Uffici dell'Amministrazione, mentre allo scrivente interessano gli aspetti viabilistici afferenti corsia di diversione della nuova strada, zona di scambio con i flussi veicolari in uscita dalla rotatoria, interferenze tra la nuova strada e una rampa preesistente, ubicata poco più avanti, avente la medesima funzione di collegare via Pacioli con Cupa Pironti.

Inoltre, non sono date indicazioni circa i sensi di marcia ed il verso di percorrenza sulla suddetta nuova strada di collegamento all'area PUA. In ogni caso, si ritiene opportuno precisare come tale rampa, cioè tronco stradale di collegamento tra rami di un'intersezione a livelli sfalsati, non possa essere concepita a doppio senso di marcia, per ragioni legate alla sicurezza stradale, vista la attuale struttura di via Pacioli, più simile ad una autostrada urbana che ad una strada di quartiere. La circolazione su tale rampa, pertanto, va prevista con senso unico da via Pacioli all'area PUA e va previsto un idoneo percorso per l'uscita dalla stessa.

Per quanto concerne i percorsi pedonali, la tavola pervenuta si limita a rappresentare gli stessi all'interno dell'area PUA. Non è stato per nulla considerato che una struttura di vendita ed un Parco Pubblico genereranno dei flussi pedonali in attraversamento di via Pacioli e delle strade circostanti, per i quali, vista la natura di dette strade, se ne sconsiglia, per sicurezza, l'attraversamento stesso.

Nella documentazione pervenuta, infine, non è stato fatto alcun riferimento alle dotazioni obbligatorie per le "medie e grandi strutture di vendita", di spazi ad uso pubblico, di cui almeno la metà destinati a zona verde, e degli spazi per la movimentazione delle merci, secondo quanto disposto dalla L.R. N°1/2014.

Pertanto, sulla base di tutto quanto sopra esposto, lo scrivente Ufficio, non esprime parere per carenza progettuale, ai soli fini della viabilità e della mobilità pedonale, in merito alla proposta di PUA di iniziativa privata specificata in oggetto, rinvia al RUP e al progettista incaricato le rispettive verifiche e attività di competenza nel rispetto delle normative vigenti di settore e rimanda al RUP stesso dell'intervento qualsiasi valutazione circa l'approvabilità del progetto in tale fase in assenza degli elaborati sostanziali, relativi alle criticità rilevate.

Tanto in adempimento.

L'Istruttore
p.a. A. D'Ambrosio



il Dirigente
ing. Giuseppe D'Alessio



Il Funzionario
ing. G. Annecchini





COMUNE DI NAPOLI

Area Viabilità e Trasporto Pubblico
Servizio Viabilità e Traffico

COMUNE DI NAPOLI

ALL h

2P45t. 2019. 0878737 31/10/2019 1
79 Mitt.: Servizio Viabilità e Traffico - ARVTIC
AREA: Pianificazione Urbanistica Attuativa -



Al Servizio Pianificazione Urbanistica Attuativa

Oggetto: Proposta di Piano urbanistico attuativo (PUA) di iniziativa privata per la realizzazione di una media struttura di vendita, di un impianto di distribuzione-carburante e area verde ad uso pubblico su un'area in via Pironti a Ponticelli. Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 241/90 in forma semplificata ed asincrona.
(Rif. PG/2019/736461 del 10/09/2019 e PG/2019/847291 del 21/10/2019)

Con riferimento alle note indicate in oggetto, esaminata la documentazione reperita seguendo le indicazioni contenute nella prima delle due note anzidette, lo scrivente Ufficio, ai soli fini della viabilità e della mobilità pedonale relativamente alle strade classificate "di rilevanza metropolitana" ai sensi dell'allegato A della D.C.C. 68/2005, comunica che nell'integrazione prodotta non tutte le prescrizioni contenute nel precedente parere di questo Servizio, trasmesso con nota PG/2019/542938 del 20/06/2019 ad ogni buon fine allegata alla presente, sono state adeguatamente recepite.

In primo luogo, in merito allo Studio Trasportistico integrativo (Rel. 14), oltre a rilevare che su via Pacioli non sono indicate le sezioni stradali a cui riferire i dati di traffico riportati nelle varie tabelle e su cui effettuare le verifiche di capacità e del livello di servizio della strada, sia per la campagna di conteggi relativi alla viabilità attuale sia per la previsione del traffico indotto dalla media struttura di vendita e dal distributore di carburante - infatti si parla genericamente di quantificazione dei veicoli sulle semicarreggiate di via Luca Pacioli "verso" Napoli e "da" Napoli -, non è stato analizzato l'impatto dei nuovi flussi generati dal PUA in progetto sulla viabilità di altri assi primari limitrofi, così come era stato richiesto, tra i quali si ritiene di segnalare almeno la rotonda che precede immediatamente l'apertura del nuovo varco su via Pacioli, che rappresenta un punto nevralgico della viabilità locale.

Inoltre, tale Studio Trasportistico continua a presentare numerose approssimazioni di calcolo tra i quali, a titolo esemplificativo, la somma dei flussi veicolari rilevati allo stato attuale sulle semicarreggiate "verso" e "da" Napoli, che in realtà sono separate da uno spartitraffico invalicabile, e in misura analoga anche la somma dei flussi massimi complessivi che si prevedono, sempre su via Pacioli, dopo la realizzazione del PUA, atteso che i veicoli in entrata nei nuovi insediamenti sembrerebbero computati su sezioni differenti rispetto ai veicoli in uscita. Non può trascurarsi anche la circostanza che i flussi scaturenti dalla campagna di conteggi del traffico su via Pacioli vengono prima definiti "auto equivalenti all'ora" (cfr. par. 4, pag. 7), salvo poi essere ulteriormente ripartiti per tipologia di veicolo e nuovamente riportati in "veicoli equivalenti" sulla base di percentuali di incidenza probabilmente reperite in letteratura (pag. 13).

Per quanto concerne gli aspetti infrastrutturali relativi all'apertura del nuovo varco di collegamento tra via Pacioli e via vicinale Cupa Pironti / via Domenico Rea e afferenti la progettazione di una corsia di uscita o diversione e di una nuova rampa stradale in pendenza per l'accesso alla strada sottostante e alle strutture, nonché la dismissione di un vecchio tratto stradale, secondo le norme tecniche stabilite dal "DM 2006 per la costruzione delle intersezioni stradali" e dal "DM 2001 per la costruzione delle strade", si ribadisce la competenza di altri Uffici dell'Amministrazione.

Tuttavia, nel riscontrare alcune perplessità in merito a tale progettazione incidenti sulla viabilità di via Pacioli e della rotonda antecedente, si ritiene di confermare la prescrizione, al momento disattesa, di verificare gli aspetti viabilistici afferenti la corsia di diversione della nuova strada, la zona di scambio con i flussi veicolari in uscita dalla rotonda e le interferenze tra la nuova corsia di diversione e la attuale corsia di decelerazione relativa ad una rampa ubicata poco più avanti, avente la medesima funzione di collegare via Pacioli con Cupa Pironti / Via Domenico Rea, che risulterebbe in progetto sensibilmente ridotta senza alcun tipo di verifica a supporto.

Occorre evidenziare, altresì, che nell'integrazione prodotta continua a permanere la problematica relativa ai percorsi pedonali già segnalata nel precedente parere. Infatti, anche la nuova tavola integrativa si limita a

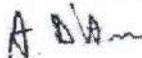
rappresentare i percorsi pedonali all'interno dell'area PUA senza considerare che una struttura di vendita ed un Parco Pubblico potranno generare dei flussi pedonali attrattivi in attraversamento di via Pacioli e di altre strade circostanti, per i quali, vista la natura di dette strade, seppur non risulta alcun divieto di accesso pedonale come erroneamente indicato in Rel. 14, par. 3, pag. 5, se ne sconsiglia, per sicurezza, su via Pacioli l'attraversamento stesso mentre sulle altre strade è da valutare con attenzione.

Infine, le relazioni tecniche prese in visione dallo scrivente Servizio non risultano opportunamente corredate di asseverazione del progettista sia in relazione alla conformità dello stato dei luoghi sia riguardo al rispetto della normativa vigente di settore.

Pertanto, sulla base di tutto quanto sopra esposto, lo scrivente Ufficio, ai soli fini della viabilità e della mobilità pedonale, non esprime parere per carenza progettuale in merito alla proposta di PUA di iniziativa privata specificata in oggetto, rinvia al RUP e al progettista incaricato le rispettive verifiche e attività di competenza nel rispetto delle normative vigenti di settore e rimanda al RUP stesso dell'intervento qualsiasi valutazione circa l'approvabilità del progetto in tale fase in assenza degli elaborati sostanziali, relativi alle criticità rilevate.

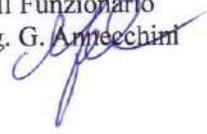
Tanto in adempimento.

L'Istruttore
p.a. A. D'Ambrosio



il Dirigente
ing. Giuseppe D'Alessio

Il Funzionario
ing. G. Amecchini





COMUNE DI NAPOLI

Area Viabilità e Trasporto Pubblico
Servizio Viabilità e Traffico

PG 2019 - 542938

NEL 20/6/10

Al Servizio Pianificazione Urbanistica Attuativa

Oggetto: Proposta di Piano urbanistico attuativo (PUA) di iniziativa privata per la realizzazione di una media struttura di vendita, di un impianto di distribuzione-carburante e area verde ad uso pubblico su un'area in via Pironti a Ponticelli. Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 241/90 in forma semplificata ed asincrona (Rif. PG/2019/365282 del 19/04/2019 e PG/2019/476276 del 30/05/2019).

Con riferimento alla nota indicata in oggetto, esaminata la documentazione reperita seguendo le indicazioni contenute nella nota stessa, lo scrivente Ufficio, relativamente alle sole strade classificate "di rilevanza metropolitana" ai sensi dell'allegato A della D.C.C. 68/2005, comunica le seguenti osservazioni.

Com'è noto, il Servizio Viabilità e Traffico, per esprimere il parere di competenza, necessita di specifica documentazione - relazione tecnica asseverata, fotografie, tavole di mobilità, grafici quotati di rilievo e di progetto, studi trasportistici, ecc. -, nella quale siano convenientemente approfonditi tutti gli aspetti relativi alle possibili interazioni viabilistiche tra la sede dei nuovi insediamenti previsti e la mobilità veicolare e pedonale relativa agli assi primari limitrofi di propria competenza (cc.dd. strade principali, come ad es. via Pacioli, via della Villa Romana, rotatoria), che in ogni caso occorre rappresentare opportunamente in ogni suo elemento (ad es. larghezza strade e marciapiedi, numero corsie, sensi di marcia, stalli di sosta, fermate autobus, presenza di segnaletica verticale e orizzontale, ecc.). L'impatto dell'incremento dei flussi di traffico che graviteranno sulla viabilità anzidetta ed ogni elemento trasportistico di dettaglio oggetto di studio dovranno eventualmente contemplare, a seconda dei casi, per evidenti motivi di sicurezza stradale e pedonale, in conformità alle disposizioni normative vigenti di settore, ipotesi progettuali di risoluzione delle problematiche riscontrate.

La relazione trasportistica presentata, invece, non riguarda tale scenario e, tralasciando le numerose approssimazioni rilevate, sembrerebbe tesa alla sola verifica della capacità di una non ben precisata sezione stradale di larghezza pari a 3,50 metri, evidentemente del tutto estranea alle strade precedentemente citate.

Per quanto concerne l'apertura del nuovo varco di collegamento tra via Pacioli e via vicinale Cupa Pironti (invero sulla via esiste una tabella toponomastica che indica "via Domenico Rea"), con conseguente costruzione di un nuovo tratto di strada per l'accesso alle strutture da realizzare e dismissione di un vecchio tronco stradale, lo scrivente Servizio non può fare a meno di rilevare che una nuova strada e una nuova intersezione stradale devono essere necessariamente progettate secondo le norme tecniche stabilite dal "DM 2006 per la costruzione delle intersezioni stradali" e dal "DM 2001 per la costruzione delle strade" mentre, nella documentazione presentata, esiste solo un semplice grafico architettonico.

Evidentemente, le questioni strutturali sono di competenza di altri Uffici dell'Amministrazione, mentre allo scrivente interessano gli aspetti viabilistici afferenti corsia di diversione della nuova strada, zona di scambio con i flussi veicolari in uscita dalla rotatoria, interferenze tra la nuova strada e una rampa preesistente, ubicata poco più avanti, avente la medesima funzione di collegare via Pacioli con Cupa Pironti.

Inoltre, non sono date indicazioni circa i sensi di marcia ed il verso di percorrenza sulla suddetta nuova strada di collegamento all'area PUA. In ogni caso, si ritiene opportuno precisare come tale rampa, cioè tronco stradale di collegamento tra rami di un'intersezione a livelli sfalsati, non possa essere concepita a doppio senso di marcia, per ragioni legate alla sicurezza stradale, vista la attuale struttura di via Pacioli, più simile ad una autostrada urbana che ad una strada di quartiere. La circolazione su tale rampa, pertanto, va prevista con senso unico da via Pacioli all'area PUA e va previsto un idoneo percorso per l'uscita dalla stessa.

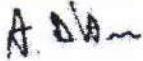
Per quanto concerne i percorsi pedonali, la tavola pervenuta si limita a rappresentare gli stessi all'interno dell'area PUA. Non è stato per nulla considerato che una struttura di vendita ed un Parco Pubblico genereranno dei flussi pedonali in attraversamento di via Pacioli e delle strade circostanti, per i quali, vista la natura di dette strade, se ne sconsiglia, per sicurezza, l'attraversamento stesso.

Nella documentazione pervenuta, infine, non è stato fatto alcun riferimento alle dotazioni obbligatorie per le "medie e grandi strutture di vendita", di spazi ad uso pubblico, di cui almeno la metà destinati a zona verde, e degli spazi per la movimentazione delle merci, secondo quanto disposto dalla L.R. N°1/2014.

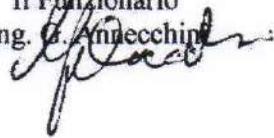
Pertanto, sulla base di tutto quanto sopra esposto, lo scrivente Ufficio, non esprime parere per carenza progettuale, ai soli fini della viabilità e della mobilità pedonale, in merito alla proposta di PUA di iniziativa privata specificata in oggetto, rinvia al RUP e al progettista incaricato le rispettive verifiche e attività di competenza nel rispetto delle normative vigenti di settore e rimanda al RUP stesso dell'intervento qualsiasi valutazione circa l'approvabilità del progetto in tale fase in assenza degli elaborati sostanziali, relativi alle criticità rilevate.

Tanto in adempimento.

L'Istruttore
p.a. A. D'Ambrosio



Il Funzionario
ing. G. Amecchini



(il Dirigente
ing. Giuseppe D'Alessio





COMUNE DI NAPOLI

AREA VIABILITÀ E TRASPORTO PUBBLICO
Servizio Viabilità e Traffico

COMUNE DI NAPOLI

2020. 2020. 0124722 11/02/2020 1
Mitt.: Servizio Viabilità e Traffico - ARVT10
Pianificazione Urbanistica Attuativa -
Fascicolo : 006.007



ALL i

Al Servizio Pianificazione Urbanistica Attuativa

Oggetto: proposta di Piano urbanistico attuativo (PUA) di iniziativa privata per la realizzazione di una media struttura di vendita, di un impianto di distribuzione-carburante e area verde ad uso pubblico su un'area in via Pironti a Ponticelli.
(Nota PG/2020/11412 del 08/01/2020)

Con riferimento all'oggetto, lo scrivente Ufficio comunica quanto segue.

Con nota PG 542938 del 20.06.2019 il Servizio Viabilità e Traffico, in riscontro ad una prima richiesta di parere (note PG/2019/365282 del 19/04/2019 e PG/2019/476276 del 30/05/2019), aveva rilevato le seguenti carenze:

- 1) La relazione trasportistica non riguarda lo scenario di progetto e sembrerebbe tesa alla verifica della capacità di una imprecisata sezione stradale di larghezza pari a metri 3,50;
- 2) L'apertura del nuovo varco di collegamento tra via Pacioli e via Vicinale Pironti con conseguente costruzione della nuova rampa, devono essere necessariamente progettate secondo i dettami del D.M. 2006 per la Costruzione delle intersezioni stradali e secondo il D.M. 2001 per la Costruzione delle strade - il mancato rispetto delle norme indicate incide sulla viabilità delle strade interessate;
- 3) Le questioni infrastrutturali sono di competenza di altri uffici dell'Amministrazione, mentre al Servizio servono gli aspetti viabilistici afferenti corsia di diversione della nuova strada, zona di scambio con i flussi veicolari in uscita dalla rotonda, interferenze tra la nuova strada e la rampa preesistente;
- 4) Non sono date indicazioni circa i sensi di marcia della nuova strada (comunque la circolazione va prevista a senso unico da via Pacioli all'area del PUA e va previsto quindi il percorso di uscita);
- 5) Per quanto riguarda i percorsi pedonali sono rappresentati solo quelli all'interno del PUA;
- 6) Non è stato fatto riferimento alle dotazioni obbligatorie per le medie e grandi strutture di vendita secondo quanto disposto dalla L.R. n. 1/2014.

e, pertanto, non era stato espresso parere per carenza progettuale.

In seguito ad una seconda richiesta di parere, da parte del Servizio in indirizzo (PG/2019/736461 del 10/09/2019 e PG/2019/847291 del 21/10/2019), lo scrivente Servizio aveva dato riscontro con nota PG/2019/878737 del 31.10.2019, con la quale si evidenziava che non tutte le prescrizioni espresse con il parere PG 542938 del 20.06.2019 erano state recepite nell'integrazione prodotta, e precisamente:

- 1) Non sono state indicate le sezioni stradali a cui riferire i dati di traffico riportati nelle tabelle per effettuare la verifica della capacità del livello di servizio della strada;
- 2) Non è stato analizzato l'impatto dei nuovi flussi generati dal PUA in progetto sulla viabilità di altri assi viari limitrofi tra i quali almeno la rotonda che precede immediatamente l'apertura del nuovo varco su via Pacioli;
- 3) Lo studio trasportistico continua a presentare numerose approssimazioni di calcolo tra i quali a titolo esemplificativo <<la somma dei flussi veicolari rilevati allo stato attuale sulle semicarreggiate "verso" e "da" Napoli e la somma dei flussi complessivi che si prevedono sempre su via Pacioli dopo la costruzione del PUA>> sembrerebbero computati su sezioni differenti;
- 4) I flussi scaturenti dalla campagna di conteggi del traffico su via Pacioli vengono prima definiti auto "equivalenti all'ora" poi vengono ripartiti per tipologia di veicoli e nuovamente riportati come "veicoli equivalenti"
- 5) Non è stata osservata la prescrizione, già data nel parere precedente, di verificare con idoneo studio di trasporto gli aspetti viabilistici afferenti la corsia di diversione della nuova strada, la zona di scambio con i flussi

Piazza Municipio, 1 - Palazzo San Giacomo - CAP 80132 Napoli - tel. (+39) 081 795 5331-37
e_mail: viabilita.traffico@comune.napoli.it - pec: viabilita.traffico@pec.comune.napoli.it

pag. 1/7

veicolari in uscita dalla rotonda e le interferenze tra la nuova corsia di diversione e la attuale corsia di decelerazione relativa alla esistente rampa ubicata più avanti, avente la funzione di collegare via Pacioli con via D. Rea, sensibilmente ridotta con il nuovo progetto senza alcuna verifica.

- 6) Per quanto concerne gli aspetti infrastrutturali relativi all'apertura del nuovo varco di collegamento tra via Pacioli e via Vicinale Pironti si ribadiva come la stessa dovesse essere progettata secondo il "D.M. 2006 per la Costruzione delle intersezioni stradali" in quanto una progettazione non conforme alla vigente normativa influenzerebbe in modo negativo la viabilità e, di conseguenza, il parere del Servizio Viabilità e Traffico.
- 7) La problematica relativa ai percorsi pedonali già segnalata nel precedente parere PG 542938 del 20.06.2019 non è stata prodotta nessuna integrazione;
- 8) Le relazioni tecniche non risultano opportunamente asseverate dal progettista.

Ancora una volta, il Servizio Viabilità e Traffico non era in grado di esprimere parere per carenza progettuale.

Durante il mese di novembre 2019 il tecnico incaricato, in una fase interlocutoria con il Servizio, ha consegnato preventivamente una proposta di integrazione che è stata esaminata approfonditamente dallo scrivente Ufficio al fine di dare puntuali indicazioni per la risoluzione delle criticità.

Di seguito le indicazioni fornite:

A - Riguardo allo studio di trasporto:

1) in merito alla campagna di conteggi del traffico, si legge alla pag. 10 che il rilievo "è stato effettuato contemporaneamente da 5 operatori di cui 4 posizionati ad ognuna delle uscite della rotonda e il 5° posizionato presso la corsia di immissione alla rotonda da via Luca Pacioli": questa corsia di immissione, rappresentata anche nel grafico sempre a pag. 10, non è più esistente ed è chiusa, ormai, da parecchi anni (vedi foto pag. 7 e anche Tav. 17 percorsi pedonali). L'errore generato dal conteggio di questi veicoli aggiuntivi, peraltro di entità rilevante perché tiene conto dei flussi di veicoli in uscita dall'ospedale del mare che, al contrario, non interessano affatto (cfr. anche pagg. 11 e 12 - punte serali in concomitanza della fine del secondo turno dell'orario di visite), inficia tutto lo studio di trasporto in esame. Occorre segnalare che quest'errore è stato evidenziato già dal primo momento in cui è stato posto in visione il progetto preliminare (circa 3 anni fa), tanto che furono depositati dal nostro Servizio e dalla Municipalità, in una riunione in Assessorato, documenti attestanti il reale stato dei luoghi, consistenti in un grafico illustrativo e nella O.D. n.198 del 14/03/2016 della Municipalità 6 disciplinante l'area in questione.

2) lo studio di trasporto effettua soltanto la verifica della capacità e del livello di servizio di una sezione di via Pacioli, mentre continua a mancare l'analisi dell'impatto dei nuovi flussi generati dal PUA in progetto sulla viabilità di altri assi primari limitrofi, tra i quali si ribadisce almeno la rotonda, punto nevralgico della viabilità della zona, che precede immediatamente l'apertura del nuovo varco su via Pacioli (cfr. richieste nei pareri anzidetti). In realtà tale studio è appena accennato fino alla quantificazione dei veicoli che transitano nella rotonda, di cui al prospetto a pag. 11, peraltro inficiato dall'errore detto in precedenza, ma poi non si rileva alcun seguito.

3) a pag. 12 viene riportato un prospetto relativo alla quantificazione dei veicoli in ingresso e in uscita dal solo Ospedale del Mare che in realtà non sembra attenere allo studio in esame in quanto questi veicoli non transitano direttamente nelle sezioni di rilievo.

4) a pag. 13, in previsione del traffico indotto dalla media struttura di vendita, si specifica che l'affluenza maggiore si verifica nel fine settimana con un decremento delle presenze di circa il 20% nei giorni feriali, ma a pag. 14 si riporta un valore dell'affollamento massimo tra le 19:00 e le 20:00 pari a 326 utenti nel giorno prefestivo e 165 utenti nel giorno feriale che rappresenta però circa il 50% del primo valore e non il 20%.

5) lo studio trasportistico in esame continua a sommare impropriamente i flussi veicolari rilevati allo stato attuale sulle carreggiate Nord e Sud di via Luca Pacioli, che in realtà sono separate da uno spartitraffico invalicabile, e i flussi veicolari previsti, sempre su via Pacioli (sembra solo presso la carreggiata Nord), per effetto della realizzazione dell'attività commerciale di vendita e del distributore di carburante/bar, sia in entrata sia in uscita da tali insediamenti. Si riportano di seguito, per meglio chiarire la questione, le motivazioni delle suddette scelte operate dal progettista che si ritiene di non condividere: (cfr. pag. 15) "il flusso massimo complessivo che si prevede su via Pacioli dopo la realizzazione del PUA si verifica nel giorno prefestivo tra le 19:00 e le 20:00 e deriva dai veicoli che allo stato di fatto la percorrono sia in

direzione Nord che Sud, dai veicoli previsti in ingresso alle nuove attività commerciali in progetto a cui si è ritenuto opportuno sommare anche quelli in uscita, in quanto essi percorreranno via Domenico Rea nel tratto che passa sotto la stessa via Luca Pacioli e poi davanti all'albergo dei familiari dei ricoverati, facente parte della struttura ospedaliera, per poi immettersi in viale delle Metamorfosi che si è considerato, per posizione e caratteristiche, un prolungamento di via Luca Pacioli, anche alla luce del fatto che una quota di tali veicoli invertirà il senso di marcia per rimettersi proprio su via Luca Pacioli"; (cfr. pag. 18) "si sono considerate anche le auto previste in uscita dalle attività progettate poiché esse dopo aver percorso via Domenico Rea confluiranno in viale delle Metamorfosi il quale non solo è un prolungamento di via Luca Pacioli, ma consente di tornare indietro e imboccare via Luca Pacioli in direzione Nord". Il risultato di tali operazioni, contrastanti con una corretta analisi trasportistica, è il valore del flusso massimo complessivo su entrambe le carreggiate di via Pacioli pari a 1692 auto eq./ora, che viene rapportato al valore della capacità di una sola carreggiata di via Pacioli pari a 5200 auto eq./ora. Il valore risultante pari a 0,33 appare del tutto avulso dallo studio.

6) la stima della domanda di mobilità attratta dai nuovi insediamenti progettati nel PUA (par. 5) è limitata alla struttura commerciale di vendita e al distributore di carburante/bar e non considera l'affluenza alla sola area a verde attrezzato di mq 771, assoggettata ad uso pubblico, parimenti facente parte delle nuove realizzazioni.

7) l'esame della sosta all'interno dell'area PUA (pag. 19) non attiene alle competenze di questo Servizio.

B - Riguardo alla realizzazione della rampa e alle interferenze sulla viabilità di via Pacioli

Innanzitutto, occorre ribadire che gli aspetti infrastrutturali relativi all'apertura del nuovo varco di collegamento tra via Pacioli e via vicinale Cupa Pironti / via Domenico Rea non rientrano nelle competenze del Servizio Viabilità e Traffico.

Tanto premesso, i chiarimenti del progettista in esame non sembrano ancora fornire giuste risposte alle prescrizioni espresse più volte da questo Servizio con le note indicate in premessa, le quali attengono, in particolare, alle seguenti verifiche: 1) aspetti viabilistici su via Pacioli afferenti la realizzazione della nuova strada o rampa tramite la corsia di diversione; 2) interferenze tra la corsia di diversione della nuova strada o rampa e i flussi veicolari in uscita dalla rotatoria; 3) interferenze tra la corsia di diversione della nuova strada o rampa e la attuale corsia di decelerazione della rampa preesistente ubicata più avanti, la quale, si ritiene opportuno ribadire, viene ridotta di lunghezza (circa della metà) proprio per realizzare la nuova rampa.

1) È necessario segnalare subito che dall'esame dei grafici presentati non si evince la presenza di una vera e propria corsia specializzata di uscita da via Pacioli, nonostante i vari calcoli effettuati al riguardo (cfr. Rel. 10), dal momento che i tratti elementari di "manovra" e di "decelerazione" che la compongono secondo norma, appaiono invece in gran parte coincidenti o sovrapposti con la rampa stessa. Infatti, ai soli fini viabilistici:

a) considerato che, ai sensi dell'art. 141, comma 3, del Regolamento di esecuzione e attuazione del NCdS, le strisce di margine della carreggiata di una strada devono essere discontinue in corrispondenza di una corsia di decelerazione, risulta che la corsia in esame è in realtà limitata al solo tratto, di lunghezza pari a circa 20 metri, compreso tra l'inizio della corsia di manovra (intersezione col bordo destro di via Pacioli) e il vertice dell'isola tratteggiata a raso. Già il tratto successivo, compreso tra il suddetto vertice e l'inizio del tratto in pendenza da via Pacioli a via vicinale Cupa Pironti/via Domenico Rea, non è più corsia di diversione essendo separato dalla carreggiata di via Pacioli non dalla linea di margine discontinua, come dovrebbe essere, ma tramite l'isola tratteggiata a raso, che necessita di formale istituzione con O.D. e su cui, com'è noto, è vietata la circolazione dei veicoli. Tale isola tratteggiata a raso, però, consente di individuare il corretto prolungamento della linea di margine di via Pacioli con l'inizio della corsia, il quale non si verificherebbe più se essa venisse eliminata, e cioè se in luogo del vertice di tale isola si considerasse il vertice del guard-rail preesistente che delimita la nuova rampa. In tale caso, infatti, è semplice verificare dai grafici di progetto che si determina un notevole disassamento.

b) atteso che nel progetto in questione non si evincono elementi a curvatura variabile ma solo tratti rettilinei, il tratto di decelerazione della corsia, senza entrare nel merito dei calcoli, rientra nel caso di tipologia in parallelo (par. 4.1, del D.M. 19 aprile 2006, fig. 5) e non può giammai coincidere con la rampa. Pertanto, poiché quest'ultima rappresenta, per definizione, il tronco stradale di collegamento tra i due rami di un'intersezione a livelli sfalsati (svincolo), l'intera corsia di diversione deve appartenere allo stesso piano stradale di via Pacioli, quindi deve necessariamente concludersi all'imbocco della rampa, piuttosto che essere parte integrante di questa e giungere addirittura fino alla strada sottostante.

Alla luce di quanto sopra, quindi, nell'ambito dell'intersezione di cui si tratta, più che di corsia di diversione sembra trattarsi di mera uscita concentrata conducente ad una rampa, in merito alla quale occorre effettuare specifiche verifiche viabilistiche sui punti di conflitto di diversione, cioè sull'eventuale disturbo arrecato da tale uscita alla corrente di traffico principale, che invece non si riscontrano nel progetto in esame atteso che il progettista ritiene quest'ultimo rispettoso delle norme vigenti in materia (cfr. par. 2, pag. 6).

2) In merito alle verifiche afferenti la zona di scambio tra le correnti di traffico uscenti dalla rotonda che proseguono diritto e quelle che si immettono verso la rampa, il progetto si limita ad affermare che la distanza tra l'inizio del tratto di manovra della corsia di diversione e la rotonda, il cui punto di raccordo con via Pacioli andrebbe misurato dalla corona esterna, è comunque maggiore di 12,00 metri, che è la distanza assunta come "distanza di sicurezza per le intersezioni". Dopo ampia ricerca in letteratura, non si è riscontrato questo valore, a meno che la manovra di diversione in esame non venga considerata alla stregua di una immissione in un passo carrabile. In questo caso l'art. 46, comma 2, lettera a) del NCdS stabilisce in effetti che il passo carrabile deve essere distante almeno 12 metri dalle intersezioni e, in ogni caso, deve essere visibile da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada medesima. A parere dello scrivente le due fattispecie sono profondamente differenti, tuttavia, anche in questo caso, non si riscontrano verifiche specifiche tese a dimostrare l'assunto anzidetto. In ogni caso, per dovizia di esposizione, si rappresenta che l'art. 22, comma 10, del NCdS, vieta l'apertura di accessi, tra cui rientrano i passi carrabili, lungo le corsie di accelerazione e di decelerazione preesistenti.

3) Per quanto riguarda le interferenze tra l'uscita della nuova strada o rampa e quella attualmente esistente qualche decina di metri più avanti, che tra l'altro conduce all'Ospedale del Mare, il progetto in esame intende dimostrare che l'inserimento della prima non inficia la funzionalità e la sicurezza della seconda, attraverso la verifica del rispetto delle norme di legge di quest'ultima, nonostante la cospicua riduzione di lunghezza. Ciò nonostante, sempre senza entrare nel particolare di tali verifiche, si rilevano anche in questo caso più o meno le stesse perplessità riscontrate in precedenza, laddove la lunghezza del "tratto di manovra" equivale a quella dell'intera corsia di diversione, che dovrebbe concludersi all'imbocco della rampa, e il "tratto di decelerazione" appare parte integrante della rampa medesima. Giova evidenziare che il presupposto sostanziale di questi calcoli di verifica è che la velocità di progetto del tratto di strada da cui provengono i veicoli in uscita, cioè di via Luca Pacioli, sia pari a 30 km/h. In realtà non si parla nemmeno di velocità di progetto, bensì si attesta addirittura che "il limite di velocità di via Luca Pacioli è di 30 km/h" (cfr. pagg. 8 e 9 della relazione di chiarimenti) e, nei vari grafici di progetto, si inserisce all'inizio di via Pacioli anche un segnale di limite di velocità 30 km/h (cfr. ad es. immagine grafica inclusa a pag. 5 della relazione e Tav. 17 percorsi pedonali). Invero, non esiste alcun limite di velocità su via Pacioli, ad eccezione di quello ex lege per le strade in ambito urbano, né risultano installati segnali di limite di velocità 30 km/h come risulta ad esempio dall'immagine estratta da google maps al maggio 2018 allegata alla presente. Al contrario, la velocità da prendere in considerazione nei vari calcoli anzidetti, secondo il Decreto Ministeriale vigente, è incontrovertibilmente quella di "progetto" della strada. Pertanto, anche in questo caso non si riscontrano specifiche verifiche viabilistiche tese ad individuare le eventuali interferenze funzionali tra le due intersezioni adiacenti.

Con riferimento alla velocità di via Pacioli, comunque, è interessante evidenziare che se nello studio di trasporto la capacità di tale strada viene determinata secondo le tabelle proposte dal manuale "Traffic Capacity of Urban Roads" assimilando la stessa al "Road Type", denominato UAP1, che prevede una strada a 6 corsie, tre per senso di marcia, con spartitraffico di separazione, restrizioni per la sosta, massimo 2 uscite a Km, ecc. e velocità comprese tra i 65 ed i 95 km/h (40 mph e 60 mph), nella parte che attiene ai calcoli delle corsie di diversione, con particolare riguardo alla verifica delle distanze di sicurezza tra la rampa esistente e quella in progetto, via Pacioli viene repentinamente ridotta a strada dove si marcia al massimo a 30 km/h.

In conclusione, visto che la richiesta circa le verifiche viabilistiche in esame da parte di questo Servizio risale al primo momento in cui è stato posto in visione il progetto preliminare (circa 3 anni fa) e a tutt'oggi non risultano ancora risolte, l'Ufficio, in linea con quanto sempre affermato anche dalla Municipalità 6 (vedi parere della Municipalità 6), ritiene di concordare con il suggerimento, almeno in alternativa alla soluzione che ci sta occupando, di ipotizzare un più comodo e fattibile ingresso a raso all'area PUA da via S. Francesco d'Assisi con immissione diretta su via vicinale cupa Pironti / via Domenico Rea.

C - Riguardo ai percorsi pedonali esterni all'area PUA

Il progettista ha integrato la tavola dei percorsi pedonali individuando possibili percorsi esterni all'area PUA relativi a flussi pedonali provenienti da varie direzioni tra cui viale delle Metamorfosi, via della Villa Romana, viale S. Francesco d'Assisi (Comune di Cercola) e naturalmente dall'Ospedale del Mare.

Pertanto il punto è stato risolto ma è necessario soltanto rilevare che l'attraversamento pedonale su via della Villa Romana risulta già regolarmente istituito con O.D., mentre per gli altri attraversamenti previsti sulle rimanenti strade confluenti nella rotatoria, non sono di competenza del Servizio Viabilità e Traffico pertanto il parere va richiesto ai Servizi competenti.

D - Riguardo all'asseverazione del progetto

Le relazioni tecniche del progetto ancora non risultano opportunamente corredate di asseverazione del progettista sia in relazione alla conformità dello stato dei luoghi attuale sia riguardo al rispetto di tutta la normativa vigente di settore nella predisposizione del progetto medesimo.

Con nota PG/2020/11412 del 08/01/2020, è stata ricevuta una terza richiesta di parere rispetto ad una nuova integrazione documentale, nella quale si chiedeva al Servizio Viabilità e Traffico di valutare un nuovo studio trasportistico ed una tavola relativa ai percorsi pedonali esterni all'area PUA.

Da tale integrazione si rileva che:

A - riguardo allo studio trasporto

1. il punto 1 è stato risolto perché è stato recepito il dato di fatto dell'impossibilità di accedere a via Pacioli dal suo interviale, in quanto non esiste nessun accesso aperto nello spartitraffico esistente e che i veicoli transitanti in detto interviale, passando davanti all'ingresso dell'Albergo dell'Ospedale del Mare, possono solo immettersi su Viale delle Metamorfosi, vista la continuità dello spartitraffico tra detta via Pacioli ed il suo interviale;
2. il punto 2 NON è stato risolto perché continua a mancare l'analisi dell'impatto dei nuovi flussi generati dal PUA in progetto sulla viabilità della rotatoria, punto nevralgico della viabilità della zona, che precede immediatamente l'apertura del nuovo varco su via Pacioli (cfr. richieste nei pareri anzidetti). Infatti, lo studio si limita alla quantificazione dei veicoli che transitano nella rotatoria ma mancano il calcolo della capacità della rotatoria e manca qualsiasi riferimento circa il livello di servizio, attuale e futuro, di detta infrastruttura.
3. il punto 3 è stato risolto perché i veicoli in uscita dall'Ospedale del Mare sono calcolati come transitanti su Viale delle Metamorfosi.
4. il punto 4 è stato risolto perché l'errore segnalato, relativo alla quantificazione in percentuale del decremento dei veicoli diretti al distributore di carburante previsti, è stato corretto come da segnalazione fatta.
5. il punto 5 è stato risolto perché, nello studio di trasporto, non sono stati sommati tra di loro i flussi di traffico circolanti sulle due semicarreggiate opposte di via Pacioli, separate da uno spartitraffico invalicabile.
6. il punto 6 NON è stato risolto perché la stima della domanda di mobilità attratta dai nuovi insediamenti progettati nel PUA (par. 5) è limitata alla struttura commerciale di vendita e al distributore di carburante/bar e non considera l'incremento di affluenza dovuto alla presenza dell'area a verde attrezzata di mq 771, assoggettata ad uso pubblico, parimenti facente parte delle nuove realizzazioni.
7. il punto 7, che riguarda aspetti relativi alla sosta all'interno dell'area PUA, non attiene alle competenze ascritte al Servizio Viabilità e Traffico.

- B - riguardo alla realizzazione della rampa e alle interferenze sulla viabilità di via Pacioli è stato allegato il parere rilasciato dal Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche, competente in materia di progettazione, realizzazione e manutenzione delle Strade (nota PG/2019/827643 del 14.10.2019) all'interno del quale non emerge se gli aspetti di cui al punto 1 - 1a - 1b - 2 - 3 della relazione sono stati affrontati e per il quale si demanda al RUP dell'intervento e al Servizio competente tutte le valutazioni sulle criticità segnalate.

C- riguardo ai percorsi pedonali esterni dell'area PUA

- il punto era stato risolto già con la tavola prodotta con l'integrazione sottoposta a verifica preventiva e, pertanto, vale quanto espresso precedentemente che qui si riporta. *(Attraversamento pedonale su via della Villa Romana risulta già regolarmente istituito con O.D., mentre per gli altri attraversamenti previsti sulle rimanenti strade confluenti nella rotonda, non sono di competenza del Servizio Viabilità e Traffico pertanto il parere va richiesto ai Servizi competenti (Municipalit 6° e Comune di Cercola).*

D - riguardo all'asseverazione del progetto

- si prende atto che in calce alla Relazione trasportistica è presente la formula asseveratoria, datata, timbrata e firmata dal Tecnico incaricato.

Alla luce di quanto esposto il parere può essere **favorevole solo a condizione** che siano verificati i seguenti punti ancora irrisolti:

A- riguardo allo studio di trasporto:

- punto 2 NON risolto (analisi dell'impatto dei nuovi flussi generati dal PUA in progetto sulla viabilità della rotonda, calcolo della capacità della rotonda e livello di servizio, attuale e futuro, di detta infrastruttura)

- punto 6 NON risolto deve essere considerata anche la stima della domanda di mobilità attratta dai nuovi insediamenti progettati nel PUA per l'area a verde attrezzato di mq 771, assoggettata ad uso pubblico, parimenti facente parte delle nuove realizzazioni.

B – riguardo gli aspetti strutturali relativi alla costruzione delle strade, relative alle criticità evidenziate nella relazione anzidetta. In particolare:

- punto 1 – 1a - 1b si rimanda al RUP e al Servizio competente qualsiasi valutazione. Sull'argomento, è necessario trasmettere al Servizio Viabilità e Traffico un elaborato dello stato dei luoghi e progettuale con l'indicazione di tutta la segnaletica orizzontale e verticale (anch'esso asseverato) al fine di consentire al Servizio Viabilità e Traffico di emettere apposita ordinanza dirigenziale di istituzione della modifica della segnaletica esistente.

- punto 2 devono essere effettuate le verifiche puntuali afferenti la zona di scambio tra le correnti di traffico uscenti dalla rotonda che proseguono diritto e quelle che si immettono verso la rampa (di competenza del Servizio Viabilità e Traffico)

- punto 3 deve essere dimostrato che le interferenze tra l'uscita della nuova strada o rampa e quella attualmente esistente sono verificate con la velocità di progetto della strada (via Pacioli) e non con una velocità imposta dal progettista 30 Km/h.

Il dato della velocità di progetto della strada esistente (Via Pacioli), necessario per effettuare la verifica della proposta di modifica per il PUA, deve essere richiesto al Servizio competente dell'Amministrazione comunale (Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche).

C- riguardo ai percorsi pedonali esterni dell'area PUA

- *devono essere verificati gli altri due attraversamenti previsti sulle rimanenti strade confluenti nella rotonda, di competenza del Servizio della Municipalità 6° e del Comune di Cercola.*

D - riguardo all'asseverazione del progetto

che sia verificata da parte del Responsabile del Procedimento la corretta asseverazione per tutti gli elaborati.

Si rinvia al RUP dell'intervento la verifica di tutti i punti ancora evidenziati.

Nel caso non sia possibile risolvere tutte le criticità rilevate si suggeriscono le seguenti soluzioni alternative:

1. **di ipotizzare un più comodo e fattibile ingresso a raso all'area PUA da via S. Francesco d'Assisi con immissione diretta su via vicinale cupa Pironti / via Domenico Rea e suggerita anche nel parere della Municipalità 6 PG 469045 del 29.05.2019;**
2. **la soluzione ancora più semplice è quella di verificare l'utilizzazione della esistente rampa di accesso dotata già di corsia di decelerazione per accedere all'area del PUA. In questo modo non è necessaria alcuna verifica per le strade primarie.**

Istruttoria eseguita da I.T. A. D'Ambrosio

Il Responsabile della P.O.

"Pianificazione attuativa in materia di viabilità e traffico"

ing. Francesco Addato



il Dirigente
ing. Giuseppe D'Alessio





AREA VIABILITÀ E TRASPORTO PUBBLICO
 Servizio Viabilità e Traffico

COMUNE DI NAPOLI
 15P00t. 2020. 0529818 04/08/2020
 Mitt.: Servizio Viabilità e Traffico - ARVT10
 ARUB: Pianificazione Urbanistica Attuativa -
 Fascicolo : 006.007



Al Servizio Pianificazione Urbanistica Attuativa

pc

Al Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche

Alla Direzione Municipalità VI

Oggetto: proposta di Piano urbanistico attuativo (PUA) di iniziativa privata per la realizzazione di una media struttura di vendita, di un impianto di distribuzione-carburante e area verde ad uso pubblico su un'area in via Pironti a Ponticelli. Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 241/90 in forma semplificata ed asincrona.
 (Nota PG/2020/492968 del 20/072020)

Con riferimento all'oggetto, facendo seguito a quanto già espresso con propria nota PG/2020/124722 del 11/02/2020, lo scrivente Ufficio rileva quanto segue.

Con nota detta nota, il Servizio Viabilità e Traffico aveva comunicato che il proprio parere era favorevole solo a condizione che fossero state verificate e risolte le problematiche emerse nel corso dell'esame dell'integrazione documentale prevenuta con PG/2020/11412 del 08/01/2020.

Di tali problematiche, tutte elencate nella già nominata nota PG/2020/124722 del 11/02/2020, non risultano ancora risolte, dalla documentazione prodotta ad ulteriore integrazione, quelle di seguito indicate:

1. **Capo B punto 1** - non è stato trasmesso allo scrivente il richiesto elaborato, dello stato dei luoghi e progettuale, con l'indicazione di tutta la segnaletica orizzontale e verticale, asseverato dal progettista;
2. **Capo B punto 2** - non sono state effettuate le verifiche puntuali afferenti la zona di scambio, che verrebbe a determinarsi per l'effetto dell'apertura della nuova rampa, tra le diverse correnti di traffico uscenti dalla rotatoria, cioè quelle che proseguono diritto in direzione Autostrade e quelle che intendono immettersi nel varco di nuova apertura;
3. **Capo B punto 3** - le verifiche relative alle interferenze tra l'uscita della nuova strada o rampa e quella attualmente esistente, di accesso all'ospedale del Mare, sono state effettuate considerando una ipotetica velocità consentita, desunta dalla classificazione delle strade prevista dal Codice della Strada e del Regolamento viario del Comune di Napoli, invece di considerare la velocità di progetto della strada, così come previsto dalla vigente normativa (DM 2006 - Costruzione delle intersezioni stradali - par. 4.2 e par. 4.3).

Nella nota PG/2020/124722 del 11/02/2020 si suggeriva che il dato della velocità di progetto della strada esistente (Via Pacioli), necessario per effettuare la verifica della proposta di modifica per il PUA, poteva essere richiesto al Servizio competente dell'Amministrazione comunale (Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche).

Con particolare riguardo a questo ultimo punto, non si può fare a meno di segnalare che anche per i calcoli relativi alla nuova rampa non è stata considerata la velocità di progetto ma una ipotetica velocità consentita.

Pertanto, si segnala ancora una volta la necessità di sottoporre specifici quesiti in merito alle velocità di progetto da utilizzare nel calcolo, all'Ufficio dell'Amministrazione competente in materia di "progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture stradali e di interventi di riqualificazione e di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture stradali", che è il Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche.

Inoltre, per quanto riguarda il **Capo D relativo** all'asseverazione della intera documentazione e cioè

- Rel. 5 – STUDIO TRASPORTISTICO
- Tav_22 – PROGETTAZIONE CORSIE DI USCITA – COROGRAFIA
- Tav_23 – PROGETTAZIONE CORSIE DI USCITA – STATO DI FATTO
- Tav_24 – PROGETTAZIONE CORSIE DI USCITA – STATO DI PROGETTO

la formula asseveratoria utilizzata, che di seguito si riporta integralmente "...le informazioni e i dati contenuti nello studio succitato, costituito dai seguenti elaborati predisposti dalla società sono stati elaborati sulla base di norme, metodologie, modelli di calcolo e dati scientifici usualmente adottati nella pratica..." sembrerebbe riguardare solo i metodi utilizzati per giungere alle conclusioni esposte e non contiene alcuna assunzione di responsabilità riguardo alla rispondenza del contenuto degli elaborati e delle citate conclusioni alle vigenti norme di Legge e regolamentari, precisamente: D.M. 2001 per la costruzione delle strade, D.M. 2006 per la costruzione delle intersezioni stradali, Codice della Strada, Regolamento d'attuazione ed esecuzione del CdS, Regolamento viario del Comune di Napoli e pertanto deve essere specificato e asseverato che il progetto è rispondente alle predette normative.

Si rinvia al RUP dell'intervento la verifica di tutte le carenze ancora evidenziate.

Il presente parere è reso, sulla scorta dell'esame dei grafici allegati alla richiesta e trasmessi dal Servizio in epigrafe con nota PG/2020/492968 del 20/07/2020, ai soli fini della viabilità di cui al Codice della Strada, al Regolamento di attuazione e al Regolamento viario e a tutta la normativa vigente.

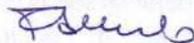
Pertanto, ai fini del procedimento di autorizzazione, il presente parere lascia impregiudicato da parte del Responsabile del Procedimento lo svolgimento delle attività istruttorie in merito alla correttezza amministrativa degli atti ai sensi della 241/90 e ss.mm.ii., nonché gli ulteriori compiti spettanti al titolare del provvedimento di autorizzazione.

Istruttoria eseguita dal. P.A. A. D'Ambrosio

Il Responsabile della P..O

"Pianificazione attuativa in materia di Viabilità e traffico"

ing. Francesco Addato



Il Dirigente
ing. Giuseppe D'Alessio





COMUNE DI NAPOLI

Area Viabilità e Trasporto Pubblico
 Servizio Viabilità e Traffico

COMUNE DI NAPOLI

6P00t. 2020. 0724642 02/11/2020 1
 78Mitt: Servizio Viabilità e Traffico - ARVT10
 ARV05: Pianificazione Urbanistica Attualiva -



Al Servizio pianificazione urbanistica attuativa

p.c.

Al Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche

Alla Direzione Municipalità 6

Oggetto: proposta di Piano urbanistico attuativo (PUA) di iniziativa privata per la realizzazione di una media struttura di vendita, di un impianto di distribuzione-carburante e area verde ad uso pubblico su un'area in via Pironti a Ponticelli. Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 241/90 e ss.mm.ii., da svolgersi in forma semplificata ed asincrona secondo le disposizioni dell'art. 14 bis. (Nota PG/2020/613540 del 21.09.2020 e successiva integrazione PG/2020/709769 del 27.10.2020)

In riferimento al PUA di cui all'oggetto, il Servizio Viabilità e Traffico con l'ultima nota PG/2020/529818 del 04/08/2020 aveva rilevato le seguenti criticità:

1. Capo B punto 1 - non è stato trasmesso allo scrivente il richiesto elaborato, dello stato dei luoghi e progettuale, con l'indicazione di tutta la segnaletica orizzontale e verticale, asseverato dal progettista;

2. Capo B punto 2 - non sono state effettuate le verifiche puntuali afferenti la zona di scambio, che verrebbe a determinarsi per l'effetto dell'apertura della nuova rampa, tra le diverse correnti di traffico uscenti dalla rotonda, cioè quelle che proseguono diritto in direzione Autostrade e quelle che intendono immettersi nel varco di nuova apertura;

3. Capo B punto 3 - le verifiche relative alle interferenze tra l'uscita della nuova strada o rampa e quella attualmente esistente, di accesso all'ospedale del Mare, sono state effettuate considerando una ipotetica velocità consentita, desunta dalla classificazione delle strade prevista dal Codice della Strada e del Regolamento viario del Comune di Napoli, invece di considerare la velocità di progetto della strada, così come previsto dalla vigente normativa (DM 2006 - Costruzione delle intersezioni stradali- par. 4.2 e par. 4.3).

Ciò premesso, si comunica che in relazione alla documentazione tecnica prodotta con le integrazioni indicate in epigrafe, volta al superamento di dette criticità, lo scrivente Servizio rileva che sono state recepite le prescrizioni relative alla viabilità, contenute nei punti 1) e 2) di detta nota.

Poiché nella tavola progettuale relativa alla segnaletica, mancano alcuni segnali necessari come, ad esempio, i segnali di senso unico frontale e di direzione vietata all'ingresso ed all'uscita delle due rampe, si ritiene sufficiente che il RUP dell'intervento richieda al proponente di impegnarsi, all'atto dell'apposizione della segnaletica (la quale sarà oggetto di apposite Ordinanze Dirigenziali del Servizio Viabilità e Traffico e del Servizio Attività Tecniche della Municipalità 6 ognuno per le strade di propria competenza o di un'unica ordinanza congiunta), ad accettare eventuali richieste relative all'aggiunta di segnaletica necessaria.

Inoltre, per quanto riguarda il punto 3) della Nota PG/2020/613540 del 21/09/2020 relativo agli aspetti strutturali non di competenza di questo Servizio, si prende atto che nei calcoli per la verifica della corrispondenza alle norme vigenti in materia di costruzione di strade ed intersezioni stradali si continua a non tener conto della velocità di progetto, di cui al DM 2006 e DM 2001, e si fa riferimento a “velocità di ingresso” e “velocità di uscita” (Rel.5 – Studio trasportistico con asseverazione – par. 5.1 – pag da 9 a 11) e si demanda al RUP qualsiasi altra valutazione in merito.

Istruttoria eseguita dal P.A. A. D'Ambrosio
il Responsabile della P.O.

“Pianificazione attuativa in materia di Viabilità e traffico”
ing. Francesco Addato

F. Addato

~~Il Dirigente~~
ing. Giuseppe D'Alessio



ALL n

Comune di Cercola

- Provincia di Napoli -
V RIPARTIZIONE e IV RIPARTIZIONE

Spett.le
Comune di Napoli – servizio di Pianificazione Urbanistica Attuativa
Area Urbanistica
Arch. Alessandro Barletta
Urbanistica.attuativa@pec.comune.napoli.it

Oggetto: *Proposta di piano urbanistico attuativo (PUA), strada vicinale Cupa Pironti*
Riscontro nota p.llo PG/2019/428025 del 15/05/2019, trasmissioni osservazioni

Con riferimento all'oggetto, in seguito ad una attenta disamine degli elaborati progettuali, lo scrivente ufficio allega alla presente uno schema esemplificativo in merito ad alcune criticità funzionali riscontrate e, pertanto, alcune osservazioni in merito alla proposta inoltrata.

Il progetto, se ben definisce le opere che insistono sulla via vicinale Pironti, strada di accesso all'area di ricadenza dell'intervento, nulla formula in merito alle molteplici criticità, tra l'altro note, che sussistono sulla strada intercomunale di via Censi dell'Arco, tant'è che non risulta alcuna report grafico in merito alla stato dei luoghi, su quanto già eseguito ed incorso di realizzazione lungo il confine con il Ns Comune. Nel grafico allegato, volutamente sono state individuate due zone critiche: il primo è relativo ad uno slargo esistente, il secondo ad un restringimento della sede stradale via Censi dell'Arco. Criticità che già condizionano fortemente la viabilità della zona, ed in seguito all'attuazione del P.U.A. in esame, risulteranno ancora più aggravate. Pertanto, si ritiene che l'intervento proposta non debba unicamente analizzare i flussi ricadenti sul territorio del Comune di Napoli, bensì, debba essere estesa anche sul versante della via Censi dell'Arco, a confine con lo scrivente Comune. All'uopo si è provveduto ad individuare, sempre nell'allegato grafico, appositi interventi, nell'ottica di una rivisitazione dei flussi veicolari dell'intera area, e che si possono così sintetizzare:

- a) Media Struttura, lato via Censi dell'Arco: allargamento sede stradale con realizzazione di adeguato marciapiede pubblico, da prolungare verso nord, in modo da poter creare un senso continuo di percorrenza;*
- b) Media Struttura, lato via Censi dell'Arco: realizzazione di una connessione pedonale e carrabile tra via Censi e vicinale Pironti, ad un senso di marcia;*
- c) Allargamento sede stradale con realizzazione di adeguato marciapiede pubblico, da prolungare verso nord, in modo da poter creare un senso continuo di percorrenza;*
- d) Zona distributore carburanti: prolungamento della sede pedonale lungo via Censi dell'Arco;*

e) *Area Comune di Napoli prospiciente via San Francesco: allargamento della sede stradale con realizzazione di adeguato marciapiede pubblico;*

Nell'ottica di una attuazione dei suddetti interventi, parallelamente, risulterà plausibile, da parte del Comune di Cercola, l'allargamento dell'esistente slargo con ampliamento della sede stradale, al fine di migliorare la linea di flusso (cfr grafico). Altresì, risulterebbe attuabile la istituzione di appositi sensi unici di marcia, per alcuni tratti, al fine di decongestionare la viabilità su via Censi dell'Arco, ovvero, si potrebbe ipotizzare:

- 1. Tratto iniziale di via Censi dell'Arco, fino all'altezza dello slargo, a doppio senso di circolazione: occorre all'uopo che il Comune di Napoli prolunghi lo spartitraffico di via San Francesco sino alla rotatoria prospiciente all'Ospedale del Mare;*
- 2. Secondo tratto di via Censi dell'Arco, senso unico a uscire (direttrice via San Francesco);*
- 3. Secondo rotatorio circoscrivente l'area della media struttura, oraria.*

Dalla casa Comunale.

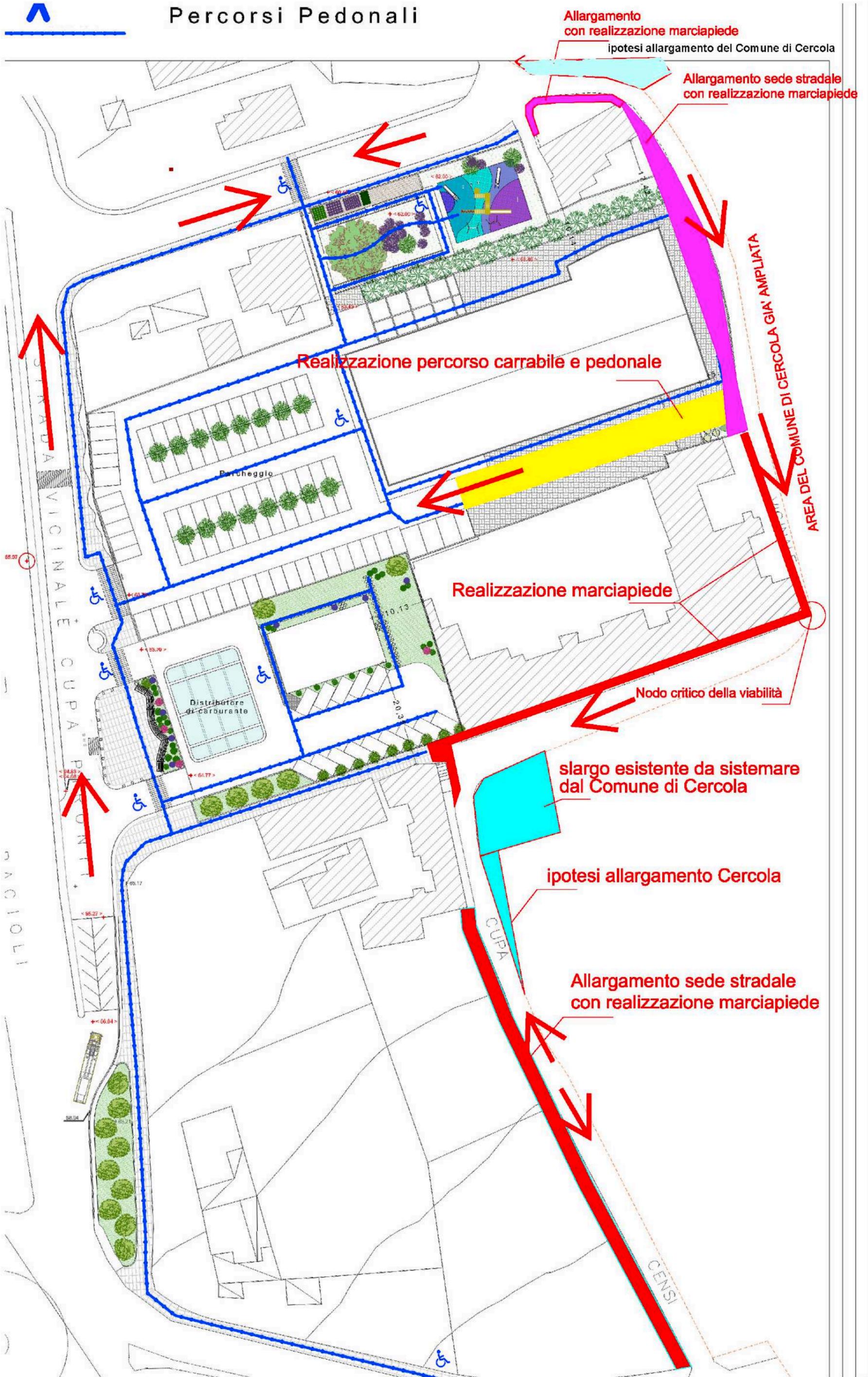
Cercola il 27.05.2019

Il Responsabile del Servizio Tecnico

Lorenzo ing. D'Alessandro



Percorsi Pedonali



29 MAG. 2019

Area Urbanistica
Servizio Pianificazione urbanistica Attuativa

PG/2019/463045

OGGETTO: piano urbanistico attuativo di iniziativa privata per la realizzazione di una media struttura di vendita, di un impianto di distribuzione-carburante e area verde ad uso pubblico su un'area in via Pironti a Ponticelli

- Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 14 L. 241/90 e ss.mm.ii. da svolgersi in forma semplificata secondo le disposizioni dell'art. 14 bis

Con riferimento alla nota PG/2019/365282 del 19/04/2019, relativa all'approvazione del piano urbanistico attuativo di iniziativa privata per la realizzazione di una media struttura di vendita, di un impianto di distribuzione-carburante e area verde ad uso pubblico su un'area in via Pironti, compresa nel quartiere di Ponticelli, che ricade come area d'intervento nell'ambito 18-Ponticelli, per la quasi totalità in sottozona "Bb espansione recente" della variante al PRG del Comune di Napoli, esaminati gli elaborati di progetto presentati, si rileva che l'area oggetto dell'intervento è delimitata dalla sede stradale di via L. Pacioli, strada primaria e da una strada secondaria denominata via Censi dell'Arco, le opere che saranno realizzate, ad eccezione degli edifici e loro pertinenze, saranno consegnate a questa amministrazione comunale ovvero alla Municipalità 6 e consistono in aree a verde, una porzione di viabilità a servizio del parcheggio, oltre al parcheggio stesso, per complessivi mq 3.030,00.

In merito al progetto si osserva che tra le opere previste ci sono le aree a verdi, tenuto conto delle difficoltà per l'amministrazione di assicurare una costante manutenzione delle stesse, nonché della circostanza ricorrente e frequente di atti di vandalismo, si propone di valutare la possibilità di dare in gestione dette aree, in modo da rendere effettivamente usufruibili, anche in considerazione delle esigue risorse economiche e del personale assegnate a questa Municipalità.

Innanzitutto è bene premettere che l'ipotesi progettuale complessiva, dipartendo dall'interesse principale che è quello legato alla realizzazione di un supermercato ed attrezzature secondarie (impianto di distribuzione carburanti), sottovaluta l'obiettivo generale che riguarda la riqualificazione di un'area, allo stato fortemente degradata, che, anche oltre i confini del lotto propriamente detti, produca come effetto una riconfigurazione e rivitalizzazione sul quartiere.

Particolare attenzione dovrà porsi nella progettazione delle strade e delle intersezioni con la rete viaria esistente, infatti dall'analisi progettuale presentata si rileva che sia l'uscita che l'entrata all'area in questione sarà la via Luca Pacioli già congestionata per la presenza dell'Ospedale del Mare.

Lo scrivente, suggerisce l'ipotesi di realizzare una strada che si immette su via Censi Dell'arco e successivamente su via Francesco D'Assise strada che potrà essere realizzata su area di proprietà di questa Amministrazione.

Infine per quanto riguarda i materiali da usare su suolo pubblico, essi dovranno essere della stessa tipologia di quelli esistenti in zona, per facilitare ed economizzare sui futuri interventi di manutenzione.

La proposta di Piano particolareggiato presentata risulta rispondente agli obiettivi in quanto, oltre a realizzare un nuovo e modesto insediamento di nuovi spazi commerciali al minuto per attività di vicinato, prevede anche opere di riqualificazione delle urbanizzazioni primarie esistenti volte a migliorare la rete di viabilità locale mediante la razionalizzazione dei flussi veicolari.

Per quanto sopra rappresentato, lo scrivente ufficio, esprime parere favorevole alle opere progettate nel piano urbanistico, ma manifesta ragionevoli e fondate perplessità per la viabilità per i motivi suesposti.

Il Tecnico
ing. Pasquale Ciccarelli



Il Direttore
d.ssa Maria Grazia Blasio



Area Programmazione della mobilità

Servizio Pianificazione strategica della mobilità e PUMS

COMUNE DI NAPOLI

SPABt. 2019. 0469445 29/05/2019
La Mob. Servizio Pianificazione Strategica d
ARABs Pianificazione Urbanistica Attuativa

Al Servizio Pianificazione urbanistica attuativa



e p.c.

All'Assessore alle Infrastrutture e al Trasporto

All'Assessore ai Beni comuni e all'Urbanistica

Oggetto: proposta di piano urbanistico attuativo di iniziativa privata per la realizzazione di una media struttura di vendita, di un impianto di distribuzione carburante e di area verde a uso pubblico su un'area in via Pironti a Ponticelli – parere di competenza.

Si riscontra la nota n. 365282 del 19 aprile 2019 con la quale codesto Servizio ha chiesto agli uffici interessati di formulare il parere di competenza sulla proposta di piano in oggetto e sui progetti preliminari delle opere di urbanizzazione in esso previste.

Il piano interessa un'area nel quartiere di Ponticelli con accesso all'attualità dal tratto cieco di via Cupa Pironti. Esso prevede la realizzazione di una media struttura di vendita, di un distributore di carburante con annesso bar e di una piccola area a verde attrezzato di pertinenza della struttura commerciale. Al fine di garantire l'accesso al lotto prevede, altresì, la realizzazione di un nuovo varco di accesso che da via Luca Pacioli consenta l'immissione sul tratto interessato di via Cupa Pironti.

Tanto premesso, esaminata la documentazione progettuale disponibile sul sito istituzionale del Comune, si evidenzia quanto segue.

Con specifico riferimento al progetto di piano si evidenzia che gli elaborati presentati non riportano dati dimensionali atti a verificare l'idoneità della sezione stradale e le caratteristiche dimensionali e tipologiche dei marciapiedi, né tali elementi sono riportati in una apposita relazione che descriva nel dettaglio l'intervento di realizzazione del nuovo varco di accesso da via Luca Pacioli a via Cupa Pironti.

L'unico elemento dimensionale di tale nuovo tratto stradale emerge nell'elaborato *Relazione trasportistica* in cui è riportata una sezione stradale, nel punto di maggior restringimento della carreggiata, pari a 3,50 metri.

Nel ritenere, pertanto, necessario un approfondimento in tal senso, si precisa che la carreggiata dovrà essere dimensionata secondo quanto previsto dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti n. 6792 del 5 novembre 2001 e dal *Codice della strada*.

Analogamente è necessario che venga verificata la dimensione di tutti i percorsi pedonali compreso il marciapiedi che conduce verso via della Villa romana costeggiando l'area di sosta a servizio del bar e quello che conduce verso l'area destinata a verde di pertinenza della struttura commerciale, che dovranno essere dimensionati secondo quanto previsto dal *Regolamento viario* del Comune di Napoli.

In considerazione, altresì, del dislivello, pari a 1,67 metri, che il suddetto nuovo tratto stradale di raccordo tra via Luca Pacioli e via Cupa Pironti deve superare, si ritiene necessario che gli elaborati chiariscano la pendenza di tale tratto stradale e, conseguentemente dei relativi marciapiedi, al fine di assicurarne la fruizione a qualunque tipo di utenza.

Si fa presente, infine, che la Giunta comunale, con deliberazione n. 220 del 16 maggio

2019, ha approvato il Documento di indirizzo alla progettazione relativo all'intervento denominato *Interventi infrastrutturali con sistemazione aree verdi e realizzazione tram o BRT* ricompreso tra quelli inseriti nel *Patto per lo sviluppo della Città metropolitana di Napoli*. Il suddetto intervento, per il quale è in procinto di essere avviata la procedura per l'affidamento della progettazione, prevede un sistema di mobilità innovativo e sostenibile destinato a migliorare la connessione tra il nodo di piazza Garibaldi e la zona orientale e, nello specifico, l'area dell'Ospedale del mare. I percorsi interessati dal tracciato, tra cui è ricompresa anche via Luca Pacioli, verranno ripensati come una *green way* urbana in cui troveranno spazio percorsi lineari verdi attrezzati, piste ciclabili, corsie dedicate al trasporto pubblico, sistemi intelligenti di comunicazione agli utenti, soluzioni tecniche volte all'incremento della sicurezza stradale, fermate e pensiline dedicate, e soprattutto un sistema di alberature e verde pubblico in grado di restituire una nuova immagine urbana per queste aree in attesa di nuova identità.

Si chiede, pertanto, nelle successive fasi progettuali del piano in esame, di tener conto di tutti quegli elementi che possano contribuire, insieme con l'intervento suddetto, a potenziare l'obiettivo di riqualificare e ridare identità all'area in esame.

In conclusione, per tutto quanto sopra esposto, si esprime parere favorevole con le prescrizioni sopra riportate.

Il dirigente
Ignazio Leone

