



115

## Indice

<b>Introduzione .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Inquadramento trasportistico dell'area .....</b>	<b>2</b>
<b>2 Gli interventi previsti dal PRU nel sub-ambito 4 .....</b>	<b>3</b>
<b>3 Proposta del PRU ai fini trasportistici .....</b>	<b>5</b>
3.1 La composizione dello spazio stradale (sezione, fermate bus, sosta, percorsi pedonali) .....	5
3.2 La disciplina della circolazione .....	5
3.3 La disciplina degli accessi .....	6
3.4 Gli interventi al contorno .....	7
<b>4 Analisi degli impatti trasportistici .....</b>	<b>8</b>
4.1 Le condizioni di funzionamento della rete stradale .....	8
4.2 Gli impatti trasportistici connessi alla realizzazione degli interventi .....	9

### Allegati grafici

Tavola1 - Inquadramento territoriale e rete stradale dell'area  
Tavola2 - Proposta di intervento

PER COPIA CONFORME  
IL DIRIGENTE  
ING. ANTONIO CAMPORA





117

- quattro direttrici principali due con andamento est-ovest, la via dell'Epomeo e il Viale Traiano, che regolano l'attraversamento interno e due con andamento sud-ovest, via Cintia, e sud-est, via Giustiniano, che collegano il quartiere con quelli limitrofi (Fuorigrotta, Vomero, Pianura, Posillipo);
- tre percorsi secondari, di cui due collegano tra loro gli assi principali di attraversamento interno, ossia la via Antonino Pio – via Garzilli – via Paolo della Valle, e via Servio Tullio – via Cornelia dei Gracchi; mentre l'altro è costituito dall'asse storico di impianto parallelo ed a nord della via Dell'Epomeo (via Bottazzi, via Scherillo, via IV Novembre, via Risorgimento).

In particolare, l'area di intervento è attraversata nella direttrice est-ovest da via dell'Epomeo asse ad unica carreggiata, caratterizzato da una forte presenza di attività commerciali, collegata ad est tramite rotatoria con lo svincolo del Vomero della Tangenziale di Napoli ed a ovest con l'estremità nord di via Cinthia e l'estremità est via Montagna Spaccata. Nella direttrice opposta le principali arterie stradali sono via Giustiniano e via Cassiodoro entrambe ad unica carreggiata che collegano Soccavo con Fuorigrotta.

L'abitato di Soccavo è interessato, inoltre, dalla circumvallazione di Soccavo, asse stradale a due carreggiate e svincoli sfalsati collegante lo svincolo del Vomero della tangenziale di Napoli con via Montagna Spaccata e via Cinthia con svincolo intermedio su via Giovanni Canonico a nord dell'abitato di Soccavo.

*Rete su ferro.* L'area è servita dalla linea della Circumflegrea della SEPSA con terminali a Napoli – Montesanto e Torregaveta (Bacoli). Nel quartiere sono ubicate tre fermate, Piave in via Giustiniano, Soccavo in via Antonino Pio in prossimità dell'area di intervento e Traiano in via De Civitate Dei in prossimità dell'estremità ovest di via dell'Epomeo. In programmazione è l'anello di giunzione tra le linee Circumflegrea e Cumana che prevede come stazione di sciuntaggio quella di Soccavo e come nuova stazione, nel quartiere, quella di Monte Sant'Angelo in prossimità dell'Università.

*Trasporto pubblico su gomma.* Vi sono diverse linee di attraversamento che collegano il quartiere con gli altri quartieri, periferici, collinari e con la zona centrale di Napoli. Altresì nel piazzale che si genera dalla confluenza di Viale Traiano e via Tullio Ostilio, è ubicato lo stazionamento di ben quattro linee dell'ANM.

*Percorsi pedonali.* Si denota una quasi totale assenza, fatta eccezione ovviamente per i marciapiedi esistenti. Tuttavia vi è l'ipotesi, di pedonalizzare parte della via Dell'Epomeo.

## 2 Gli interventi previsti dal PRU nel sub-ambito 4

Il sub ambito 4 è composto da due aree di intervento separate dalla via Nerva. L'area è delimitata a nord dalla linea ferrata della circumflegrea, ad ovest dalla via Antonino Pio, a sud dal Viale Traiano e ad est dalla via Nerva e dalla via Tullio Ostilio.

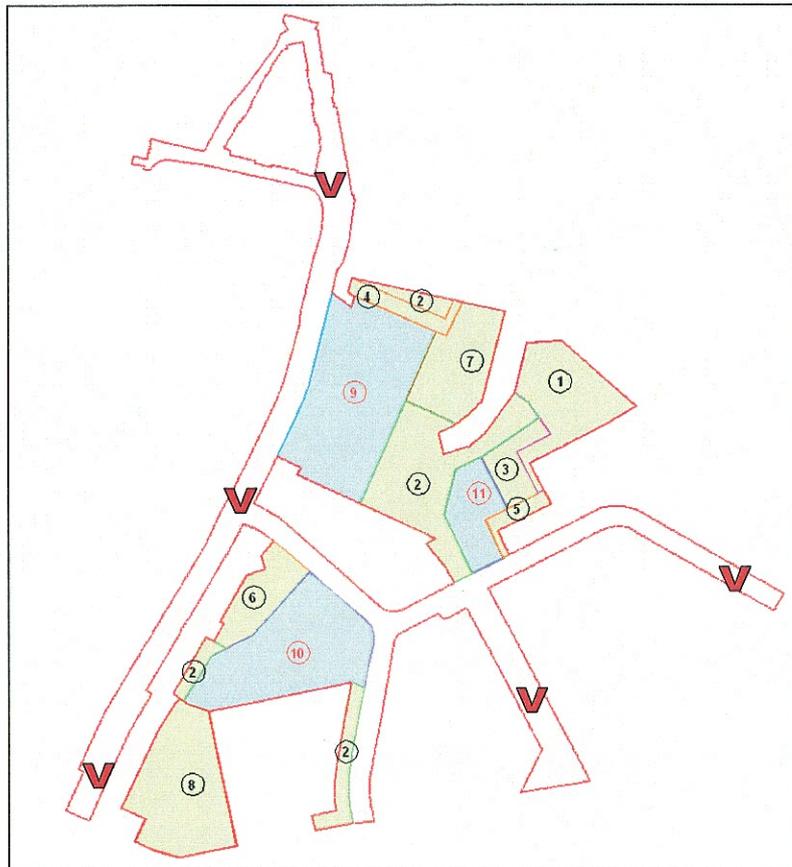
Gli interventi previsti dal Piano di Recupero perseguono i seguenti obiettivi:

- *riqualificazione del nuovo Rione Traiano e delle aree contigue, attraverso principalmente l'intervento sugli spazi aperti e la realizzazione di nuove attrezzature pubbliche;*
- *ristrutturazione urbanistica dell'intera area di intervento, con la localizzazione di nuove centralità terziarie da realizzare a cura di soggetti privati;*
- *riqualificazione e razionalizzazione del sistema viario, risolvendo le interconnessioni funzionali dei diversi tratti stradali esistenti, innalzando la qualità morfologica ed ambientale di ciascuno di essi;*

con l'intento di creare un *luogo collettivo* in cui si trovano attrezzature pubbliche e private nelle quali ritrovarsi o abitare; aree prive di barriere in cui l'uomo ha la possibilità di riconoscersi in un ambiente semplice, confortevole e sicuro.

L'area interessata dall'intervento si estende per una superficie complessiva pari a circa mq; gli interventi a realizzarsi sono schematicamente rappresentati in figura 2.1, in cui si tralasciano gli interventi sulle componenti della mobilità descritti, in dettaglio, nel capitolo successivo.

PER COPIA CONFORME  
IL DIRIGENTE  
ING. ANTONIO CAMPORA



**Legenda**

*Opere pubbliche*

- 1 Asilo/scuola materna
- 2 Parco urbano attrezzato e aree verdi
- 3 Area sportiva scoperta
- 4 Parcheggi a raso
- 5 Parcheggi a raso
- 6 Parcheggio a raso e entroterra
- 7 Parcheggio entro/fuori terra
- 8 Area mercatale

*Opere private*

- 9 Residenze
- 10 Terziario/supermercato e galleria commerciale
- 11 Terziario/palestra e ufficio a sportello

**V** Riqualificazione della viabilità esistente

**Figura 2.1** – Interventi previsti nel sub-ambito 4

In riferimento alla figura 2.1 si riportano, sinteticamente, nella tabella 2.1 le destinazioni previste dal piano e le relative superfici di intervento.

Localizzazione area in figura 2,1	Destinazioni d'uso	Superfici coperta del lotto [mq]
1	Asilo/scuola materna	4500
2	Parco Urbano attrezzato ed aree verdi	8755 (8873)
3	Area sportiva scoperta	1500
4	Parcheggi a raso	988
5	Parcheggi a raso	662
6	Parcheggi a raso e entroterra	2355
7	Parcheggi entro/fuori terra	3858
8	Area mercatale	6398
9	Residenze	10200
10	Terziario/supermercato e galleria commerciale	7780
11	Terziario/palestra e ufficio postale	2420
<b>Totale</b>		<b>49416</b>

119

### 3 Proposta del PRU ai fini trasportistici

Gli interventi rientrano in un progetto complessivo del sistema della mobilità che mira ad una ristrutturazione del sistema viario per garantirne i necessari standard di sicurezza (riallocazione della segnaletica orizzontale e verticale), ad una riprogrammazione della sosta (con la previsione di parcheggi a raso) e ad una redistribuzione dell'uso degli spazi disponibili tra le varie componenti della mobilità.

In questo paragrafo si descrive la proposta scaturita dai criteri che hanno guidato l'elaborazione del PRU. Tali interventi sono finalizzati al miglioramento della qualità della circolazione, alla riqualificazione del sistema della viabilità e, soprattutto, al miglioramento della qualità ambientale in senso lato (sicurezza, possibilità di muoversi a piedi in un ambiente protetto, fruibilità del territorio, eccetera)

#### 3.1 La composizione dello spazio stradale (sezione, fermate bus, sosta, percorsi pedonali)

La progettazione della geometria del tracciato stradale è stata condotta riconfigurando la planimetria esistente (tracciato orizzontale dell'asse stradale e sezione trasversale), e nello specifico, riducendo le piattaforme esistenti con l'intento di creare e riqualificare gli spazi riservati ai pedoni (aree pedonali). In questo modo si restituisce ai cittadini la possibilità di camminare liberamente con tutti i benefici che ne conseguono, facilitando l'accesso ai servizi, alle attrezzature commerciali e al parco urbano.

*Caratteristiche geometriche della sezione stradale.* La sezione stradale prevista è costituita da un'unica carreggiata di larghezza pari a 8 metri e si compone di due corsie di larghezza pari a 3,50 metri ciascuna e banchine su ambo i lati della carreggiata di larghezza pari a 0,50 metri (cfr. Figura 3.1.1).

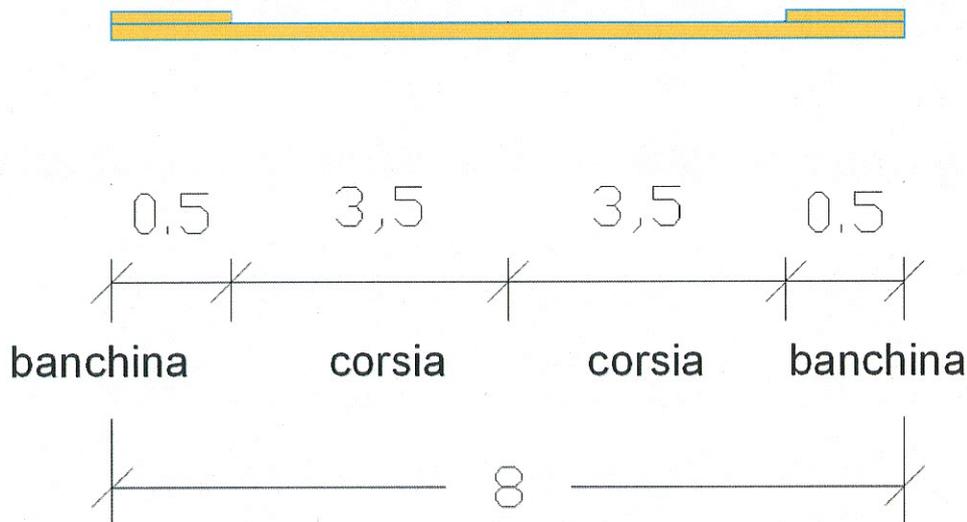


Figura 3.1.1 – Rappresentazione schematica della sezione trasversale tipo

*La sosta.* Gli interventi proposti dal PRU sono orientati a razionalizzare la disponibilità di sosta nelle strade e a migliorare e a potenziare l'offerta di sosta mediante l'individuazione di idonee aree.

#### 3.2 La disciplina della circolazione

La proposta di riassetto della circolazione stradale è riportata schematicamente nella figura 3.2.1.

**Il Dispositivo di Traffico** proposto, prevede:

- la trasformazione a senso unico di circolazione di via Tullio Ostilio in direzione nord-sud;
- la trasformazione a senso unico di circolazione di via Nerva, nel tratto compreso tra viale Traiano e via Adriano, in direzione sud-nord;
- l'istituzione del doppio senso di circolazione su tutto l'asse via Antonino Pio;

- l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato ai soli residenti e agli autorizzati su via Pacifico e traversa Antonino Pio.

Il criterio seguito per la individuazione dei sensi di marcia delle strade dell'area è quello di evitare il transito nell'area che sarà impegnata dalle future residenze e dall'asilo dei flussi di *puro attraversamento* mediante la predisposizione di sensi unici "contrapposti".

Inoltre gli interventi del PRU hanno interessato anche l'adeguamento delle carreggiate con opportuna segnaletica verticale ed orizzontale finalizzata ad un più corretto e razionale uso degli spazi destinati alla circolazione dei veicoli e ad un miglioramento della sicurezza di marcia mediante canalizzazioni che evidenzino le manovre ammesse e su ciascuna delle quali sia verificata una visibilità più che sufficiente.

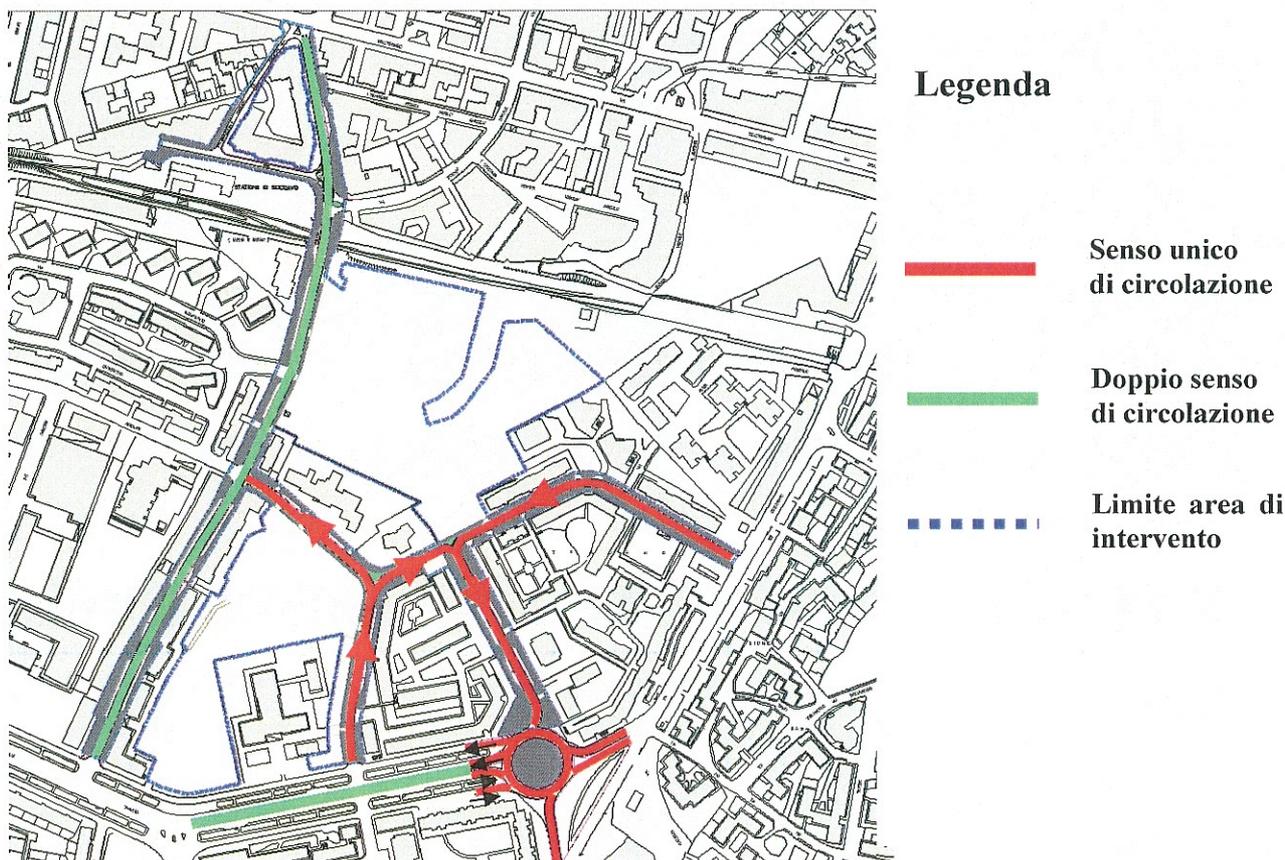


Figura 3.3.1 – Rappresentazione schematica dello schema di circolazione proposto

### 3.3 La disciplina degli accessi

Tutti gli accessi localizzati lungo le strade oggetto di intervento sono disciplinati ai sensi del Codice della Strada e del relativo Regolamento di attuazione come passi carrai.

Come già anticipato, infatti, le strade oggetto di intervento sono classificate, ai sensi del Codice della Strada (D.L.vo 285/92, DPR 495/92 e DPR 153/2006), come strade urbane di quartiere, ovvero tipologia "E" come normato dal D.M. 05/11/2001. Tale classificazione è contenuta sia negli strumenti di programmazione strategica del comune di Napoli: Piano della rete stradale primaria approvato dal consiglio comunale il 19/07/2002 con delibera n.244, sia nel Regolamento Viario del comune di Napoli approvato con Delibera di consiglio comunale n.210 del 21/12/2001.

Pertanto, la disciplina di tali accessi è quella prevista per i passi carrai su strade urbane di quartiere.

Art.44. Regolamento di Attuazione (Art. 22 Cod. str.)

Accessi in generale

Ai fini dell'articolo 22 del Codice, si definiscono accessi:

- le immissioni di una strada privata su una strada ad uso pubblico;
- le immissioni per veicoli da un'area privata laterale alla strada di uso pubblico.

Gli accessi di cui al comma 1 si distinguono in accessi a raso, accessi a livelli sfalsati e accessi misti. Per gli accessi a raso e per quelli a livelli sfalsati valgono le corrispondenti definizioni di intersezione di cui all'articolo 3 del Codice. Gli accessi misti presentano, al contempo, le caratteristiche degli accessi a raso e di quelli a livelli sfalsati.

Art. 46 Regolamento di Attuazione (Art. 22 Cod. str.)

Accessi nelle strade urbane. Passo carrabile

La costruzione dei passi carrabili e' autorizzata dall'ente proprietario della strada nel rispetto della normativa edilizia e urbanistica vigente.

Il passo carrabile deve essere realizzato osservando le seguenti condizioni:

- 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;
- deve consentire l'accesso ad un'area laterale che sia idonea allo stazionamento o alla circolazione dei veicoli;
- qualora l'accesso alle proprietà laterali sia destinato anche a notevole traffico pedonale, deve essere prevista una separazione dell'entrata carrabile da quella pedonale.

Nel caso in cui i passi carrabili, come definiti dall'articolo 3, comma 1, punto 37), del Codice, rientrino nella definizione dell'articolo 44, comma 4, del decreto legislativo 15 novembre 1993, n. 507, nella zona antistante gli stessi vige il divieto di sosta, segnalato con l'apposito segnale di cui alla figura II.78. In caso contrario, il divieto di sosta nella zona antistante il passo medesimo e il posizionamento del relativo segnale, sono subordinati alla richiesta di occupazione del suolo pubblico che, altrimenti, sarebbe destinato alla sosta dei veicoli, in conformità a quanto previsto all'articolo 44, comma 8, del citato decreto legislativo 507/93.

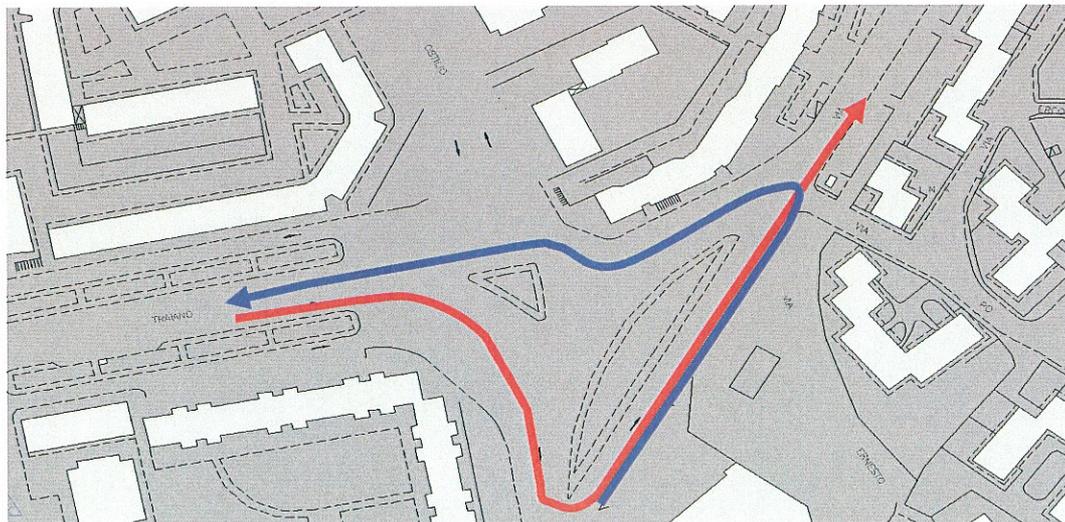
Qualora l'accesso dei veicoli alla proprietà laterale avvenga direttamente dalla strada, il passo carrabile oltre che nel rispetto delle condizioni previste nel comma 2, deve essere realizzato in modo da favorire la rapida immissione dei veicoli nella proprietà laterale. L'eventuale cancello a protezione della proprietà laterale dovrà essere arretrato allo scopo di consentire la sosta, fuori della carreggiata, di un veicolo in attesa di ingresso. Nel caso in cui, per obiettive impossibilità costruttive o per gravi limitazioni della godibilità della proprietà privata, non sia possibile arretrare gli accessi, possono essere autorizzati sistemi di apertura automatica dei cancelli o delle serrande che delimitano gli accessi. E' consentito derogare dall'arretramento degli accessi e dall'utilizzo dei sistemi alternativi nel caso in cui le immissioni laterali avvengano da strade senza uscita o comunque con traffico estremamente limitato, per cui le immissioni stesse non possono determinare condizioni di intralcio alla fluidità della circolazione.

E' consentita l'apertura di passi carrabili provvisori per motivi temporanei quali l'apertura di cantieri o simili. In tali casi devono essere osservate, per quanto possibile, le condizioni di cui al comma 2. Deve in ogni caso disporsi idonea segnalazione di pericolo allorquando non possono essere osservate le distanze dall'intersezione.

I comuni hanno la facoltà di autorizzare distanze inferiori a quelle fissate al comma 2, lettera a), per i passi carrabili già esistenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento di cui all'articolo 22, comma 2, del Codice.

#### 3.4 Gli interventi al contorno

Oltre agli interventi proposti dal PRU, è stata prevista la sistemazione dell'incrocio tra viale Traiano e Via Ostilio con la realizzazione di una rotatoria allo scopo di evitare i conflitti esistenti tra i flussi in transito e rendere più sicuro l'incrocio. La rotatoria proposta consente alle auto provenienti da viale Traiano di immettersi su via Giustiniano senza dover attraversare via Ostilio, mentre le auto provenienti da via Giustiniano possono dirigersi su Viale Traiano senza attraversare l'incrocio di via Giustiniano con via Ricci e via Po evitando maggiori percorrenze ai flussi.



122

Figura 3.4.1 – Schema di circolazione attuale nell'intersezione tra viale Traiano, via T. Ostilio e via Giustiniano

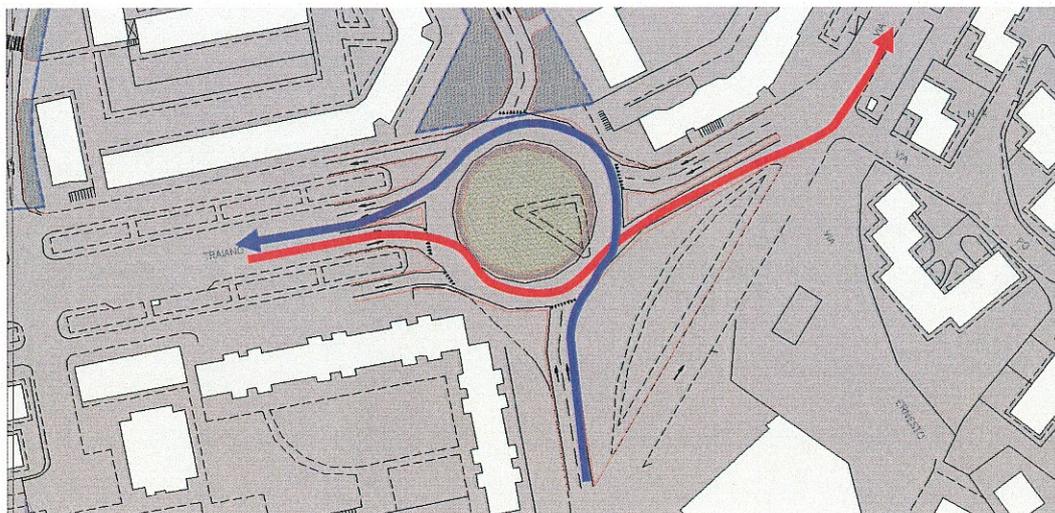


Figura 3.4.2 – Schema di circolazione futuro nell'intersezione tra viale Traiano, via T. Ostilio e via Giustiniano

#### 4 Analisi degli impatti trasportistici

##### 4.1 Le condizioni di funzionamento della rete stradale

Il funzionamento attuale della rete stradale cittadina si evince dall'analisi della distribuzione dei flussi veicolari su ogni arco stradale, ottenuti applicando un modello matematico di simulazione del traffico veicolare e dei relativi livelli di congestione, ovvero il rapporto tra il flusso che percorre l'arco e la capacità di quest'ultimo.

L'utilizzo del modello di simulazione ha consentito, da un lato, di verificare i risultati ottenuti, valutando sia il livello di congestione generale che le condizioni di traffico sui rami e nelle intersezioni, dall'altro di individuare le criticità del sistema attuale e verificare l'attendibilità globale del modello di previsione dei flussi di traffico alla luce della nuova domanda assegnata.

Le simulazioni si riferiscono allo stato del sistema nell'ora di punta della mattina e della sera di un giorno ferial medio, dove si ha il massimo carico giornaliero ed il massimo carico dovuto alle varie attività presenti in città. Nella figure 4.1.1 si riporta il valore dei flussi ed il grado di congestione delle singole strade, ovvero il rapporto tra il numero dei veicoli in transito e la capacità delle stesse nello scenario attuale.

Le simulazioni evidenziano, sia per l'ora di punta della mattina sia per l'ora di punta della sera, un carico della rete non elevato con rapporti tra flusso e capacità inferiori ad uno se non per un breve tratto di via Giustiniano all'incrocio con via Piave; via Nerva e via Ostilio sono caratterizzate da un flusso veicolare ridotto di tipo locale così come via Pacifico, mentre via Antonino Pio è utilizzata come asse di collegamento tra viale Traiano e Via dell'Epomeo.

PER COPIA CONFORME  
IL DIRIGENTE  
ING. ANTONIO CAMPORA



Figura 4.1.1 – Distribuzione dei flussi veicolari e relativo grado di congestione. Scenario di attuale. Ora di punta della mattina e della sera. Giorno feriale

4.2 Gli impatti trasportistici connessi alla realizzazione degli interventi  
 Gli interventi previsti dal Piano di Recupero sono stati esaminati valutando gli effetti che essi inducono sulla circolazione veicolare in ambito locale all'atto della sua realizzazione, simulando l'assegnazione dei flussi veicolari indotti sulla rete. Lo scenario di analisi descritto è stato sottoposto a verifica assegnando oltre alla domanda attuale, dell'ora di punta della mattina e della sera di un giorno feriale medio, quella stimata per i nuovi attrattori previsti nell'area di intervento (cfr. tabella.4.1.1)

Destinazioni d'uso
Asilo/scuola materna
Parco Urbano attrezzato ed aree verdi
Area sportiva scoperta
Area mercatale
Residenze
Terziario/supermercato e galleria commerciale
Terziario/palestra e ufficio postale

PER COPIA CONFORME  
 IL DIRIGENTE  
 ING. ANTONIO CAMPORA

Tabella 4.1.1 – Nuovi attrattori previsti nell'area di intervento

Lo scenario futuro è stato confrontato con la situazione attuale. Tale analisi ha richiesto, dunque, l'aggiornamento del modello della rete stradale relativamente allo scenario di analisi e l'aggiornamento della matrice Origine/Destinazione con la nuova domanda stimata. La valutazione degli impatti è stata effettuata confrontando le distribuzioni dei flussi di traffico ed i relativi livelli di congestione simulati dal modello per l'ora di punta della mattina e della sera.

Le simulazioni della situazione futura mostrano distribuzioni di flusso sostanzialmente uguali a quelle attuali; nel complesso, il sistema stradale proposto contribuisce a realizzare una maglia stradale meno fitta ma strettamente connessa con la viabilità primaria cittadina consentendo percorsi alternativi ai flussi oggi in transito nell'area di intervento, rendendo gli spostamenti più fluidi lungo le direttrici principali proposte e diminuendo gli impatti ambientali nelle zone residenziali interne all'area di intervento.

Complessivamente, il confronto tra lo scenario di intervento e quello attuale evidenzia dunque dei benefici connessi alla realizzazione di una maglia stradale di ricucitura del territorio offrendo alternative di percorso agli attuali flussi in transito sulla rete senza che questo comporti alcun peggioramento della circolazione sugli assi principali.

124



Figura 4.2.1 – Distribuzione dei flussi veicolari e relativo grado di congestione. Scenario futuro. Ora di punta della mattina e della sera. Giorno feriale

PER COPIA CONFORME  
IL DIRIGENTE  
ING. ANTONIO CAMPORA

**Legenda**

-  Autostrada, Tangenziale
-  Strada a doppia carreggiata e principali radiali
-  Viabilità pedonale nel comune di Napoli
-  Strade principali esterne al comune di Napoli
-  Linea ferroviaria
-  Metropolitana urbana
-  Fermetta linee ferroviarie nel comune di Napoli
-  Stazioni linee ferroviarie esterne al comune di Napoli
-  Aeroporti, Capoluoghi
-  Centri comunali
-  Area d'intervento

Scala 1:150000

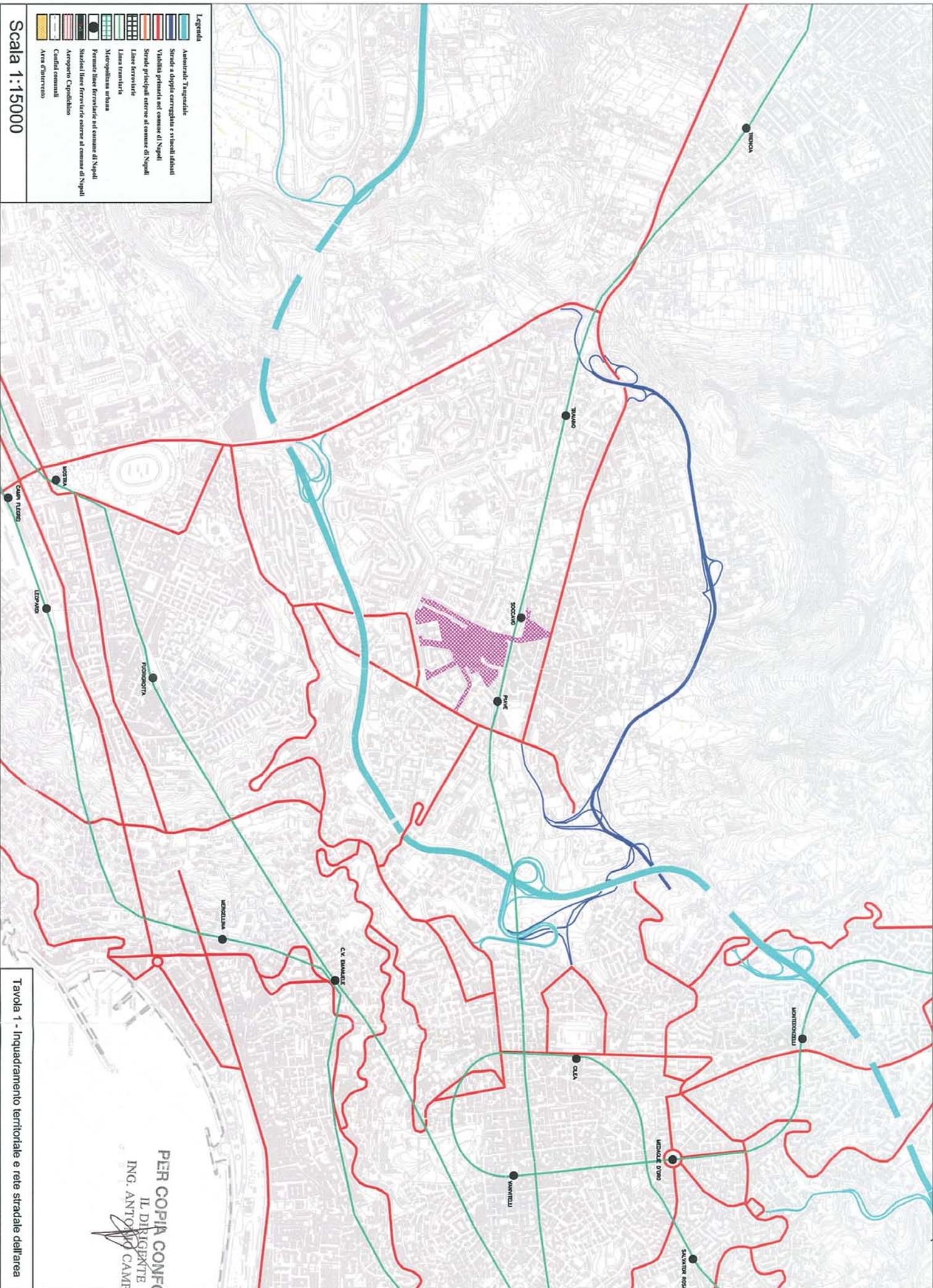


Tavola 1 - Inquadramento territoriale e rete stradale dell'area

**PER COPIA CONFORME**  
 IL DIRIGENTE  
 ING. ANTONIO CAMBORA

Scala 1:2000



Tavola 2 - Proposta d'intervento

PERIZIA CONTINENTE  
ING. ANTONIO DIAMORFA