

**Area Programmazione della Mobilità**  
*Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile*

**ESTENSIONE DELLA RETE CICLABILE CITTADINA:  
AMBITO ORIENTALE**



Progettista



**Interprogetti Srl**  
**dott. ing. Giampiero Martuscelli**  
[www.interprogettisrl.com](http://www.interprogettisrl.com)  
@: [info@interprogettisrl.com](mailto:info@interprogettisrl.com)

**Napoli**  
Via Benedetto Brin, 63 - 80142  
tel +39 081 5757989 pbx  
fax +39 081 5750528

**Torino**  
corso Svizzera, 185 - 10149  
tel +39 011 7410602 pbx  
fax +39 011 043305

**Milano**  
viale Achille Papa, 30 - 20149  
tel +39 02 45440304 pbx

Livello progettazione

**PFTE**

Disciplina

**GENERALI**

Titolo elaborato

**Relazione illustrativa generale**

Codice elaborato

**PF EG 02**

Nome file

rev.	descrizione	scala	data	formato	elaborato da	controllato da	approvato da
0	EMISSIONE	-	23/01/2023	A4	ARCH. L. SIRICA	ING. F. TRAPANESE	ING. G. MARTUSCELLI
1	REVISIONE	-	27/01/2023	A4	ARCH. L. SIRICA	ING. F. TRAPANESE	ING. G. MARTUSCELLI
2	REVISIONE	-	08/03/2023	A4	ARCH. L. SIRICA	ING. F. TRAPANESE	ING. G. MARTUSCELLI
3	REVISIONE	-	11/08/2023	A4	ARCH. L. SIRICA	ING. F. TRAPANESE	ING. G. MARTUSCELLI

<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>L'INQUADRAMENTO .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>INQUADRAMENTO URBANISTICO.....</b>	<b>5</b>
2.1.1	<i>Cartografia .....</i>	6
2.1.2	<i>Aree di zonizzazione .....</i>	7
2.1.3	<i>Ambiti PUA – variante al Prg 323/2004 .....</i>	8
2.1.4	<i>Perimetro del centro edificato .....</i>	9
2.1.5	<i>Aree destinate ad attrezzature.....</i>	10
2.1.6	<i>Attrezzature interventi diretti.....</i>	11
2.1.7	<i>Spazi pubblici .....</i>	11
2.1.8	<i>SIN siti potenzialmente inquinati di interesse nazionale.....</i>	12
2.1.9	<i>Fabbricati .....</i>	12
2.1.10	<i>Vincoli art.142 Dlgs 42/2004.....</i>	13
2.1.11	<i>Rischio idraulico.....</i>	14
2.1.12	<i>Rispetto ferrovie.....</i>	14
2.1.13	<i>Rischio autostrade .....</i>	15
<b>3</b>	<b>ANALISI DELLO STATO DI FATTO.....</b>	<b>16</b>
3.1	NAPOLI EST .....	17
3.1.1	<i>STRADE INTERESSATE DALL'INTERVENTO.....</i>	18
<b>4</b>	<b>PROGETTO.....</b>	<b>42</b>
4.1	OBIETTIVI E CRITERI GENERALI DELLA PROGETTAZIONE.....	42
4.2	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	43
4.3	PROPOSTA PROGETTUALE.....	45
4.4	CARATTERISTICHE TECNICHE E COSTI DELLA TIPOLOGIA DI PISTA CICLABILE SCELTA.....	46
4.4.1	<i>Pista ciclabile in sede propria .....</i>	46
4.4.1.1	<i>Segnaletica orizzontale.....</i>	48
4.4.1.2	<i>Segnaletica verticale .....</i>	48
4.4.2	<i>Pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede .....</i>	49
4.4.2.1	<i>Segnaletica orizzontale.....</i>	49
4.4.2.2	<i>Segnaletica verticale .....</i>	49
4.4.3	<i>Percorso promiscuo ciclopedonale .....</i>	50
4.4.4	<i>Zona 30.....</i>	51
4.5	DETTAGLI PISTA CICLABILE DI PROGETTO .....	54
4.5.1	<i>Via Marina dei Gigli .....</i>	55

<b>4.5.2</b>	<b>Stradone Vigliena .....</b>	<b>56</b>
<b>4.5.3</b>	<b>Via Vigliena_tratto I .....</b>	<b>57</b>
<b>4.5.4</b>	<b>Via Vigliena_tratto II .....</b>	<b>59</b>
<b>4.5.5</b>	<b>Via Strada Comunale Ottaviano .....</b>	<b>59</b>
<b>4.5.6</b>	<b>Via Pazzigno .....</b>	<b>60</b>
<b>4.5.7</b>	<b>Vico I Pazzigno .....</b>	<b>61</b>
<b>4.5.8</b>	<b>Via Ferrante Imparato.....</b>	<b>62</b>
<b>4.5.9</b>	<b>Via Murelle .....</b>	<b>62</b>
<b>4.5.10</b>	<b>Corso Nicolangelo Protopisani .....</b>	<b>63</b>
<b>4.5.11</b>	<b>Viale 2 giugno .....</b>	<b>64</b>
<b>4.5.12</b>	<b>Strada comunale Taverna del Ferro.....</b>	<b>66</b>
<b>4.5.13</b>	<b>Via Domenico Atripaldi .....</b>	<b>67</b>
<b>4.5.14</b>	<b>Via Repubbliche Marinare.....</b>	<b>69</b>
<b>4.5.15</b>	<b>Via Chiaromonte.....</b>	<b>70</b>
<b>4.5.16</b>	<b>Via Mastellone .....</b>	<b>73</b>
<b>4.5.17</b>	<b>Viale delle Metamorfosi.....</b>	<b>74</b>
<b>4.5.18</b>	<b>Via Ponte Cavalcavia Ponticelli .....</b>	<b>76</b>
<b>4.5.19</b>	<b>Via Volpicella .....</b>	<b>77</b>
<b>4.5.20</b>	<b>Via Bartolo Longo.....</b>	<b>79</b>
<b>4.6</b>	<b>ATTREZZATURE URBANE .....</b>	<b>80</b>
<b>4.6.1</b>	<b>Ciclostazioni .....</b>	<b>82</b>
<b>4.6.2</b>	<b>Pensiline.....</b>	<b>82</b>
<b>4.6.3</b>	<b>Rastrelliere.....</b>	<b>83</b>
<b>4.7</b>	<b>POSSIBILI ESTENSIONI .....</b>	<b>83</b>
<b>4.8</b>	<b>CONCLUSIONI.....</b>	<b>85</b>

## 1 **PREMESSA**

La presente Relazione Tecnica Illustrativa è parte integrante del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica per gli interventi rivolti all' "**estensione della rete ciclabile cittadina: ambito orientale**".

La società Interprogetti S.r.l., con sede alla Via B. Brin n. 63 Napoli 80142 p.i. 05799950638 incaricata per la suddetta prestazione, a seguito di una sistematica serie di sopralluoghi ed analisi, ha delineato un quadro informativo circa gli aspetti tecnici e vincolistici finalizzato all'individuazione dell'itinerario e delle tipologie di pista più idonee per attuare l'intervento.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato elaborato con gli obiettivi di:

- **individuare l'itinerario e le tipologie di pista;**
- **individuare gli interventi** da intraprendere;
- **quantificare i tempi di esecuzione** degli interventi;
- **delineare un quadro economico** per attuare il progetto;
- **pianificare un cronoprogramma** per portare a compimento il progetto.

Il progetto di fattibilità fonda le basi sugli obiettivi e gli indirizzi progettuali definitivi nel "Documento di Indirizzo alla Progettazione" redatto dall'Area Programmazione della Mobilità – Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile, in sede di gara per l'affidamento dei servizi.

Gli obiettivi primari dell'intervento sono:

- garantire un collegamento, per mezzo di pista ciclabile, tra la sede o più sedi delle università presenti sul territorio comunale e uno o più nodi ferroviari o metropolitani a servizio del medesimo territorio;
- implementazione della rete ciclabile cittadina;
- collegamento di tratti esistenti o programmati della rete ciclabile tra loro;
- connessione con i parcheggi di interscambio;
- realizzazione, a supporto del sistema ciclabile, di rastrelliere e, ove necessario, di alcune velostazioni attrezzate.



## 2 L'INQUADRAMENTO

L'aria orientale di Napoli occupa una vasta porzione del territorio comunale, è l'area pianeggiante ai bordi della città consolidata, di facile accessibilità che, dal periodo dell'espansione industriale di fine Ottocento ad oggi, si è configurata attraverso una serie di successive stratificazioni.

L'area orientale, che separa la città storica dall'area vesuviana interna e da quella costiera, presenta oggi caratteri fortemente eterogenei: insediamenti residenziali, si alternano ad aree produttive, ad insediamenti industriali dismessi, a capannoni, serre e aree libere. Il tessuto urbanistico appare frammentato, "tagliato" dalle numerose infrastrutture viarie e ferroviarie che costituiscono spesso insormontabili barriere tra le diverse aree.

Questa parte della città, cruciale nelle strategie di sviluppo urbano, è destinata dal Prg a trasformarsi in parte **integrante** e **propulsiva** del territorio cittadino. A tal fine è prevista la riconversione della vecchia zona industriale in insediamenti urbani integrati, costituiti da impianti per la produzione di beni e servizi e da residenze, attrezzature e spazi pubblici attraverso una riforma del sistema infrastrutturale che garantisca nuove condizioni di accessibilità.

In questa ottica si colloca il progetto dell'*estensione della rete ciclabile nell'ambito orientale*, una nuova infrastruttura ciclabile a servizio di una porzione di territorio tra i quartieri di **Ponticelli**, **Barra** e **S. Giovanni a Teduccio**.

La *nuova infrastruttura ciclabile*, collegandosi con la rete esistente di Via Marina, interrotta nei pressi dell'ex edificio della Dogana, in via Ponte dei Granili, si estende in direzione Ospedale del Mare raggiungendo con il suo itinerario il percorso previsto dalla BREST.

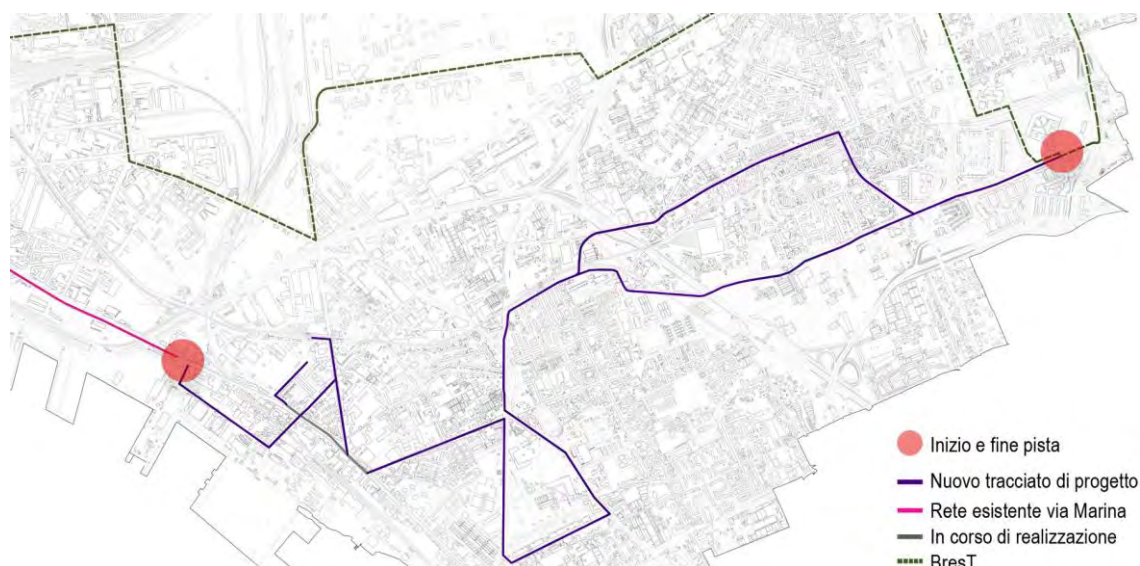
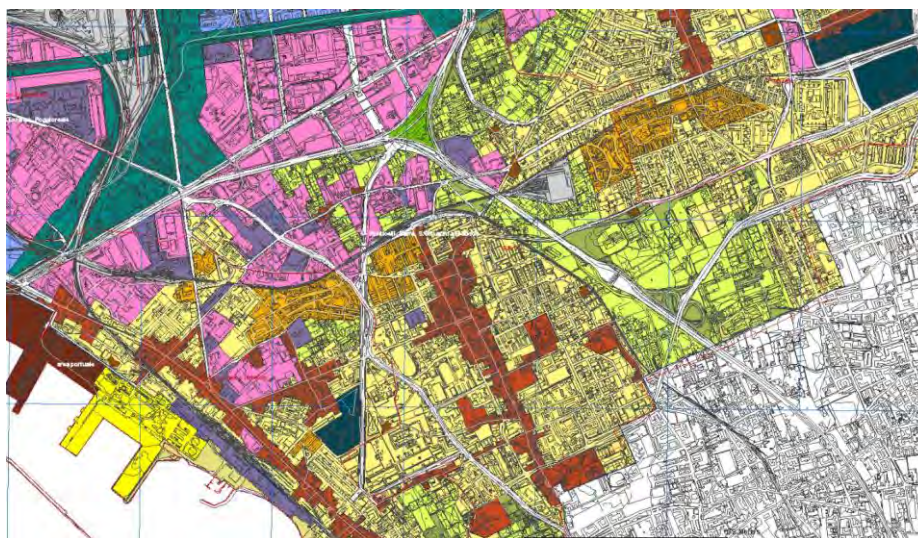


Figura 1 - Inquadramento planimetrico

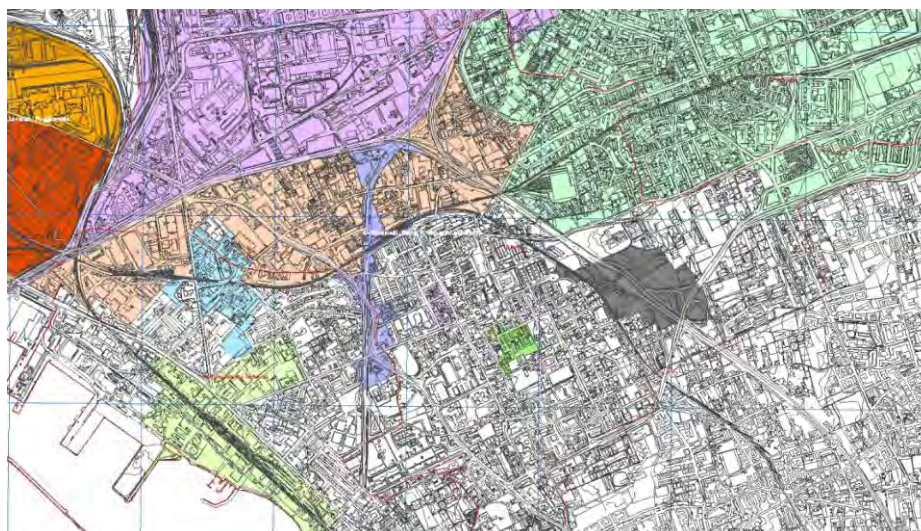
## 2.1 INQUADRAMENTO URBANISTICO

Nell'area interessata dal progetto, lo strumento urbanistico vigente è rappresentato dalla Variante al Piano Regolatore Generale per il centro storico, la zona orientale e la zona nord-occidentale del Comune di Napoli, approvata con decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania n.323 dell'11 giugno 2004.



*Figura 2 - L'area orientale nella zonizzazione della Variante Generale al Prg di Napoli (2004)*

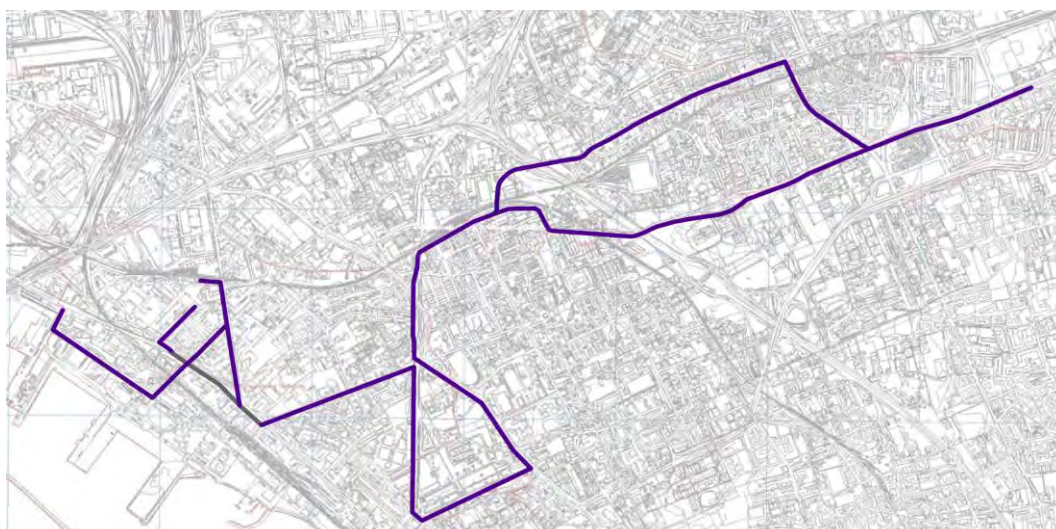
Nell'area orientale, il Prg fa ampio ricorso all'attuazione indiretta mediante la redazione di piani esecutivi, in ragione della complessità di tale area. Oltre all'ambito 13, infatti, sono assoggettate a Piani Attuativi l'area della Cirio-Corradini (ambito n. 14), ambito 16 - rione Baronessa - rione Villa, ambito 15 - serre Pazzigno; ambito 18 – Ponticelli.



*Figura 3 – Ambiti PUA – variante al Prg 323/2004*



### 2.1.1 Cartografia

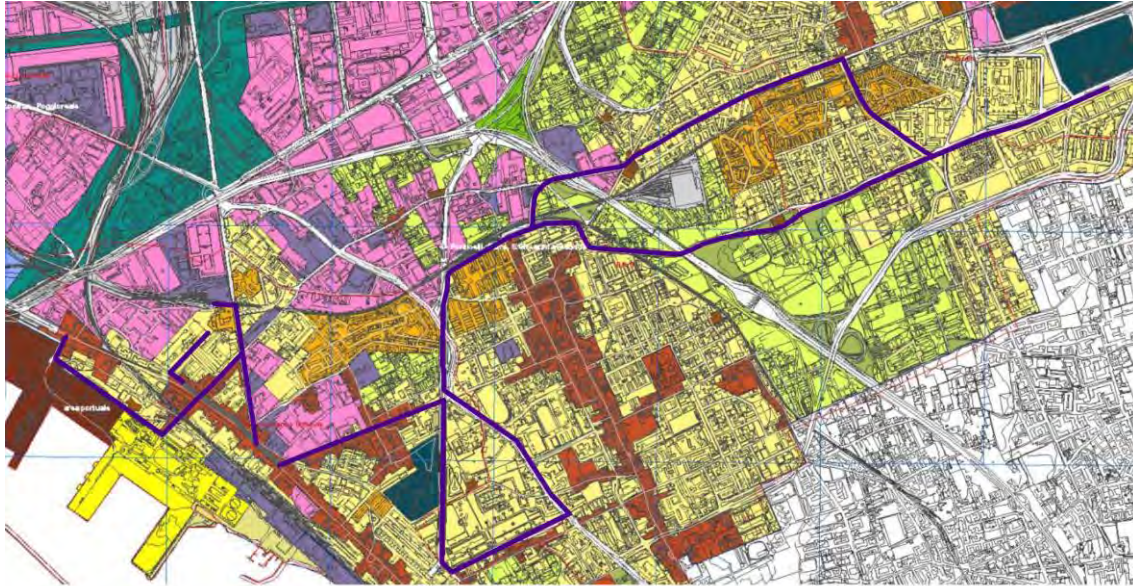


- Percorso estensione della rete ciclabile
- Percorso in corso di realizzazione in ambito di progetto già finanziato

*Figura 4 - Cartografia con stato di progetto*

L'aria di estensione della pista ciclabile ricade nella zona orientale della città di Napoli, attraverso la Sesta Municipalità. Con i suoi 117.231 abitanti è una delle Municipalità più popolate di Napoli ed è composta da tre quartieri: **Ponticelli**, **Barra** e **San Giovanni a Teduccio**.

## 2.1.2 Aree di zonizzazione



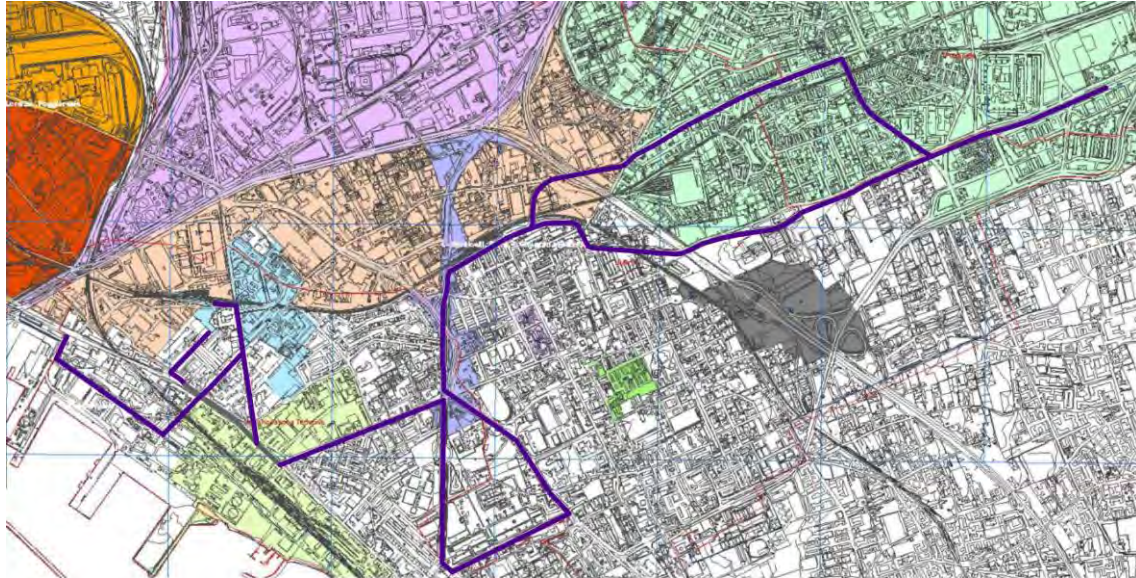
— Percorso estensione della rete ciclabile



Figura 5 - Stralcio tavola 5 del PRG con tracciato di progetto

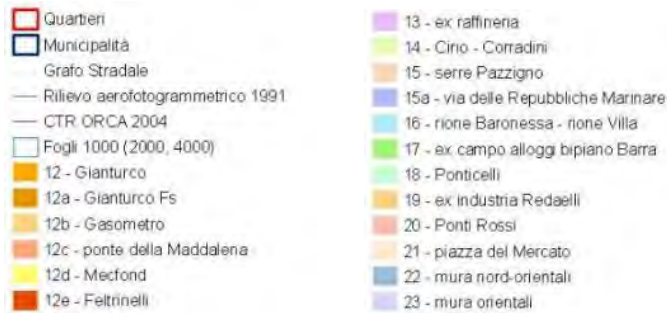


### 2.1.3 Ambiti PUA – variante al Prg 323/2004

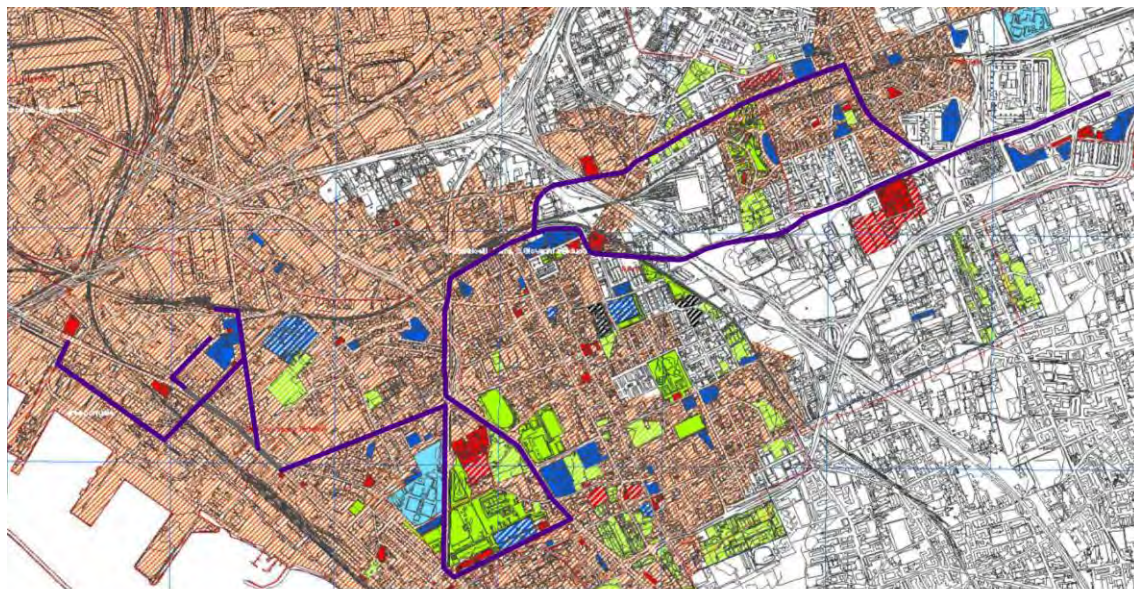


- Percorso estensione della rete ciclabile
- Percorso in corso di realizzazione in ambito di progetto già finanziato

Figura 6 - Cartografia con Ambiti PUA e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli



### 2.1.4 Perimetro del centro edificato



— Percorso estensione della rete ciclabile

Figura 7 - Cartografia con evidenziato il centro edificato e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli



Tra i vari fattori messi a sistema per l'individuazione del percorso migliore, c'è sicuramente la necessità di coinvolgere i centri abitati e collegarli con i servizi essenziali presenti sul territorio. A conferma di ciò, il grafico derivante dal portale GIS del Comune di Napoli, illustra come la pista possa costituire un'alternativa sostenibile alla mobilità reale.



## 2.1.5 Aree destinate ad attrezzature



— Percorso estensione della rete ciclabile

Figura 8 - Cartografia con principali attrezzature e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli

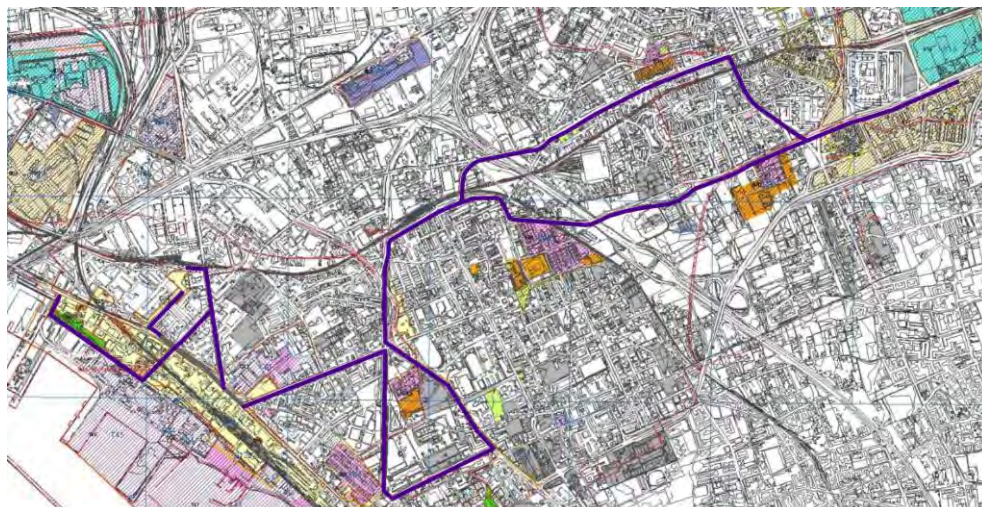


L'istruttoria urbanistica ci aiuta a graficizzare al meglio come la pista metta in collegamento le attrezzature pubbliche realizzate e in via di realizzazione dal Comune di Napoli.

In particolare la pista ciclabile collega due grandi attrezzature territoriali quali il Polo Universitario e tecnologico e l'Ospedale del Mare che in questi anni hanno fatto sì che i flussi in termini di mobilità aumentassero notevolmente. Il percorso si pone l'obiettivo non solo di collegare gli attuali centri abitati con le attrezzature esistenti ma di intercettare anche i nuovi flussi derivanti dai nuovi insediamenti abitativi oggetti dei PUA (in giallo nel grafico sovrastante).



### 2.1.6 Attrezzature interventi diretti



— Percorso estensione della rete ciclabile

Figura 9 - Cartografia con interventi diretti e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli



### 2.1.7 Spazi pubblici

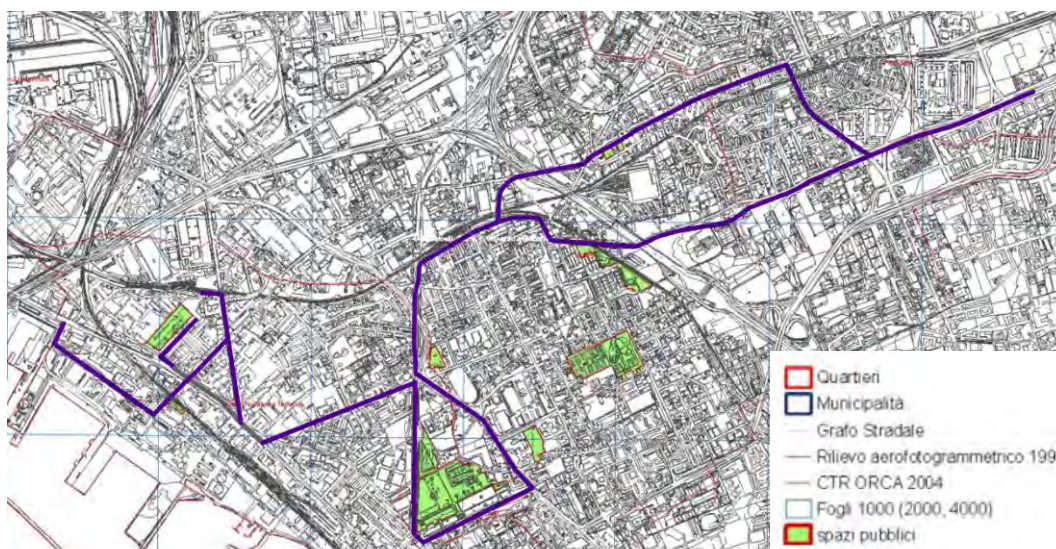


Figura 10 - Cartografia con spazi pubblici e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli



### 2.1.8 SIN siti potenzialmente inquinati di interesse nazionale

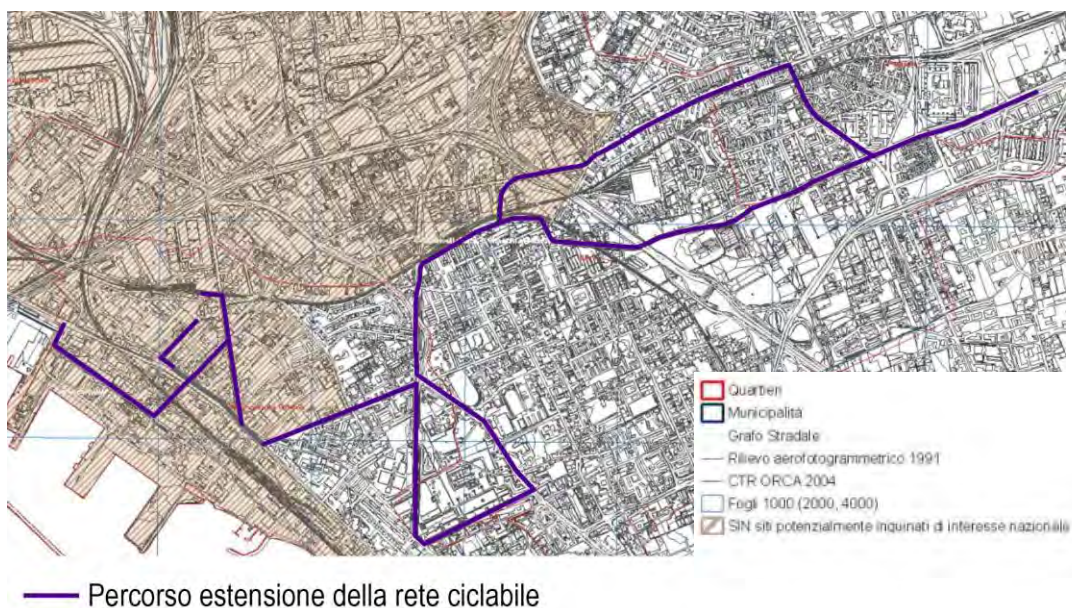


Figura 11 - Cartografia con zone SIN e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli

Parte del tracciato di progetto ricade anche nel perimetro del sito di interesse nazionale – Napoli Orientale definito con decreto O.M. n°2948, art. 8 co.3, 25.02.1998 – Ordinanza Commissariale del 20.12.1999 pubblicata in Gazzetta Ufficiale del 08.03.2000.

A tal proposito l'intervento in oggetto verrà effettuato demolendo gli strati più superficiali delle pavimentazioni esistenti *senza la necessità di effettuare ulteriori scavi* rispetto alla sede stradale esistente.

### 2.1.9 Fabbricati

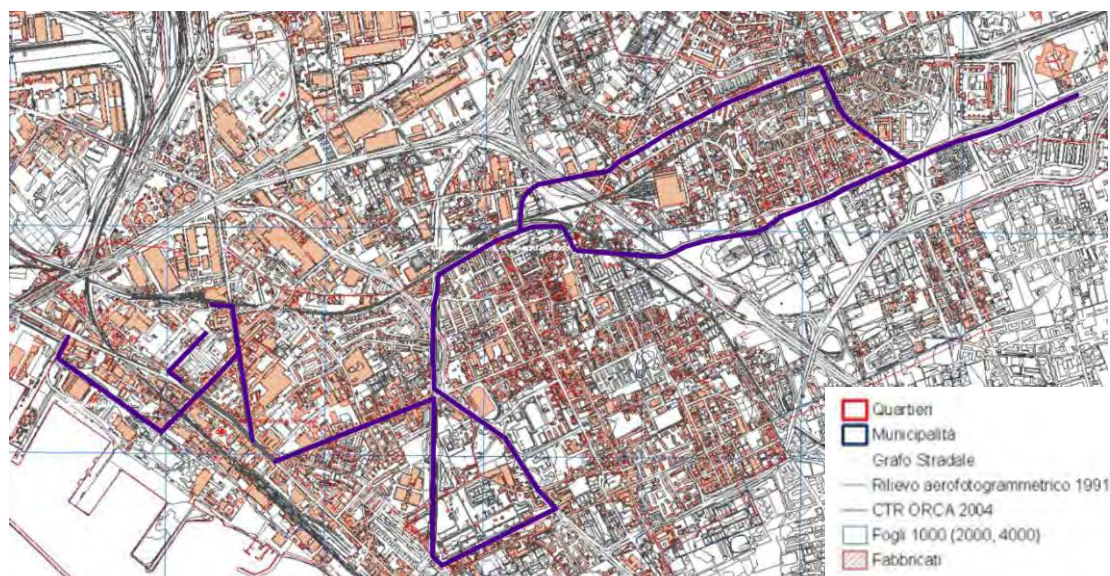


Figura 12 - Cartografia con fabbricati e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli



### 2.1.10 Vincoli art.142 Dlgs 42/2004

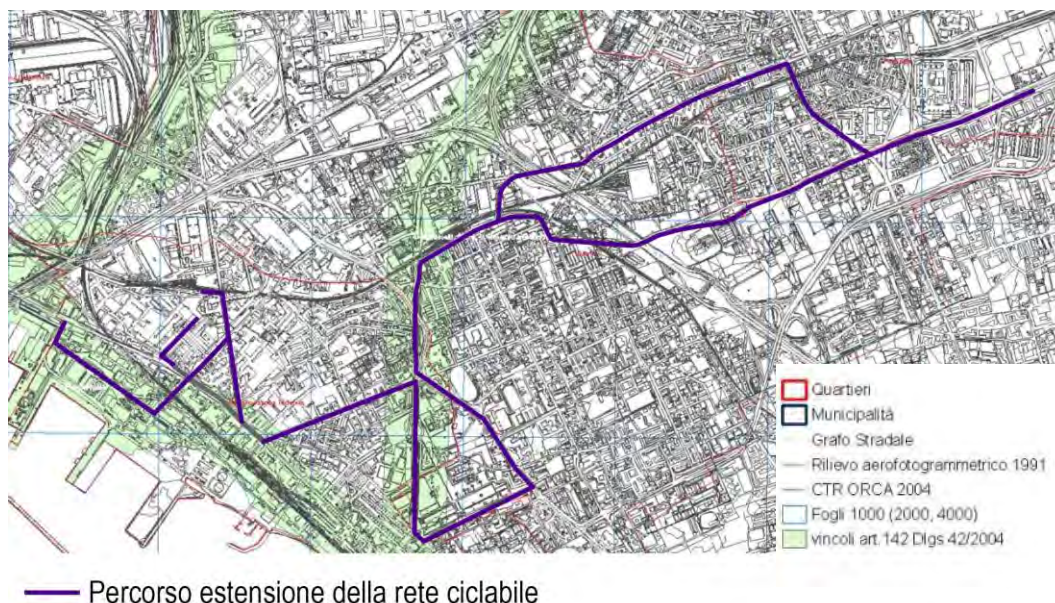


Figura 13 - Cartografia con aree vincolate e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli

L'istruttoria condotta sul portale GIS del Comune di Napoli, ancor meglio definisce le aree soggette a vincolo secondo l'art.142 del D.Lgs 42/2004 e dalla sovrapposizione grafica, si evince come il tracciato della pista ciclabile attraversi aree rientranti nelle zone:

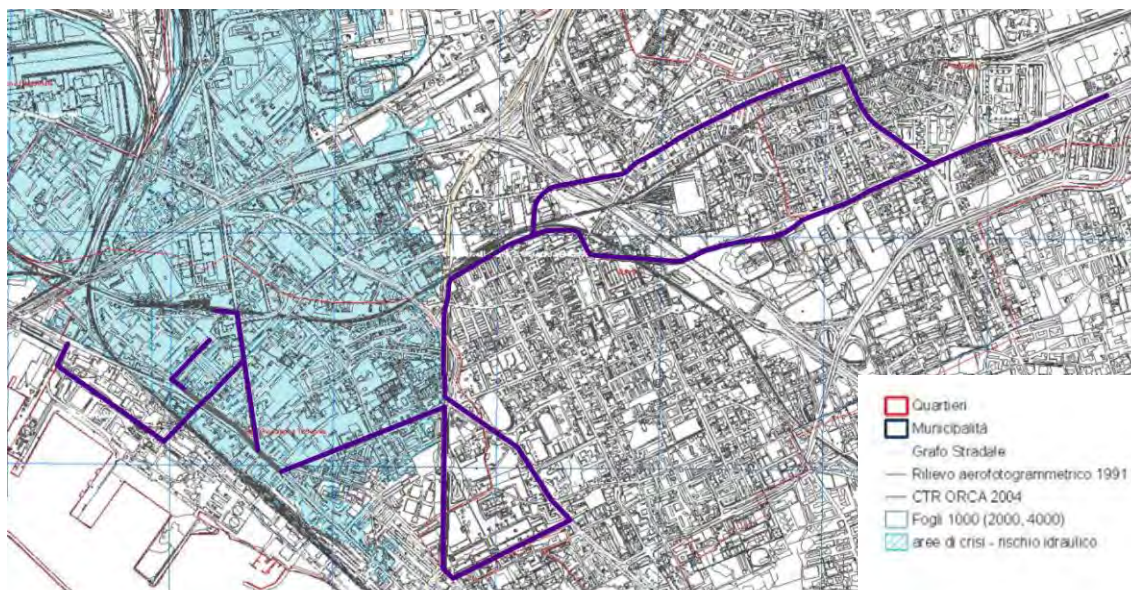
- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300m dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare
- c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal T.U. sulle acque e impianti elettrici (RD 1775/1933) e relative sponde o piedi di argini per la fascia di 150m ciascuna.

L'intervento in oggetto si configura come intervento di lieve entità: *“B.11. interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazioni di rotatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del suolo;”*

Questo tipo di intervento è assoggettato ad autorizzazione paesaggistica semplificata.



### 2.1.11 Rischio idraulico



— Percorso estensione della rete ciclabile

Figura 14 - Cartografia con aree vincolate e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli

### 2.1.12 Rispetto ferrovie

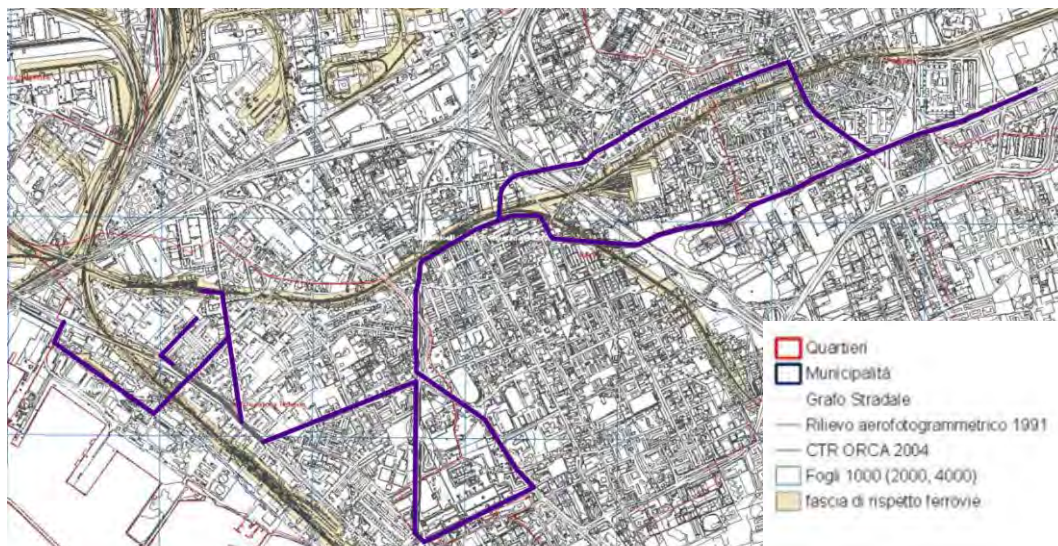
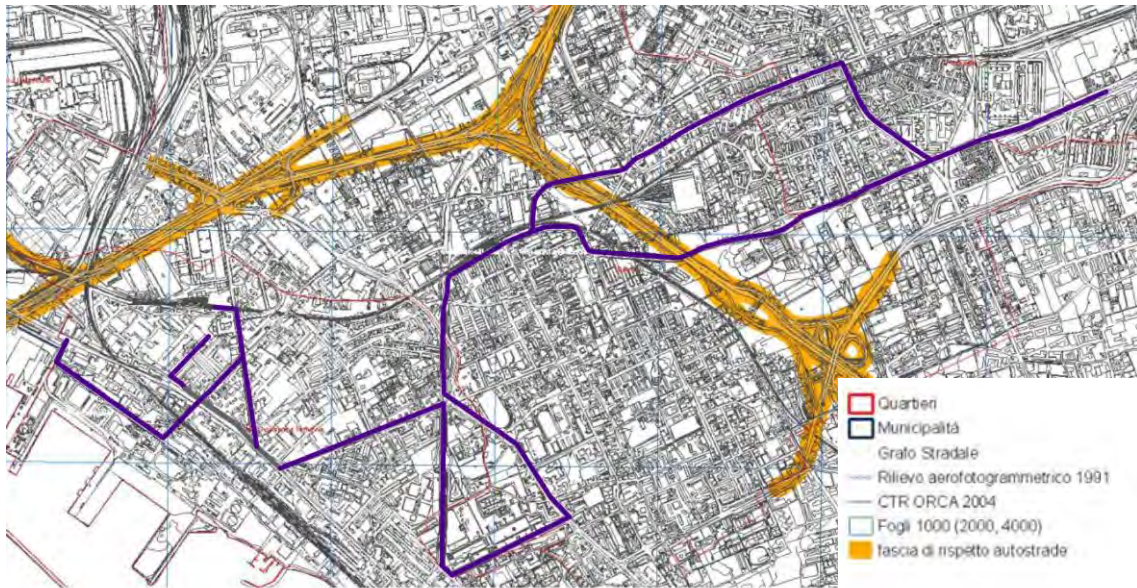


Figura 15 - Cartografia con aree vincolate e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli



### 2.1.13 Rischio autostrade



— Percorso estensione della rete ciclabile

Figura 16 - Cartografia con aree vincolate e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli

### 3 ANALISI DELLO STATO DI FATTO

Allo stato attuale, l'unica pista ciclabile presente nell'area orientale è la pista ciclabile di Via Marina, che si estende per circa 2km e collega Mergellina /lungomare con via Marina attraverso il tratto Via Acton che va dal Molo Beverello a Porta di Massa. La pista ad oggi si interrompe in prossimità dell'ex Dazio doganale, che versa in stato di abbandono.



Altri interventi programmati all'interno della stessa area territoriale sono:

- la pista ciclabile BresT, in corso di progettazione, che collegherà Piazza Nazionale con l'ospedale del Mare;
- la riqualificazione di corso San Giovanni, che prevede la realizzazione di una nuova una pista ciclabile nel tratto di intervento.

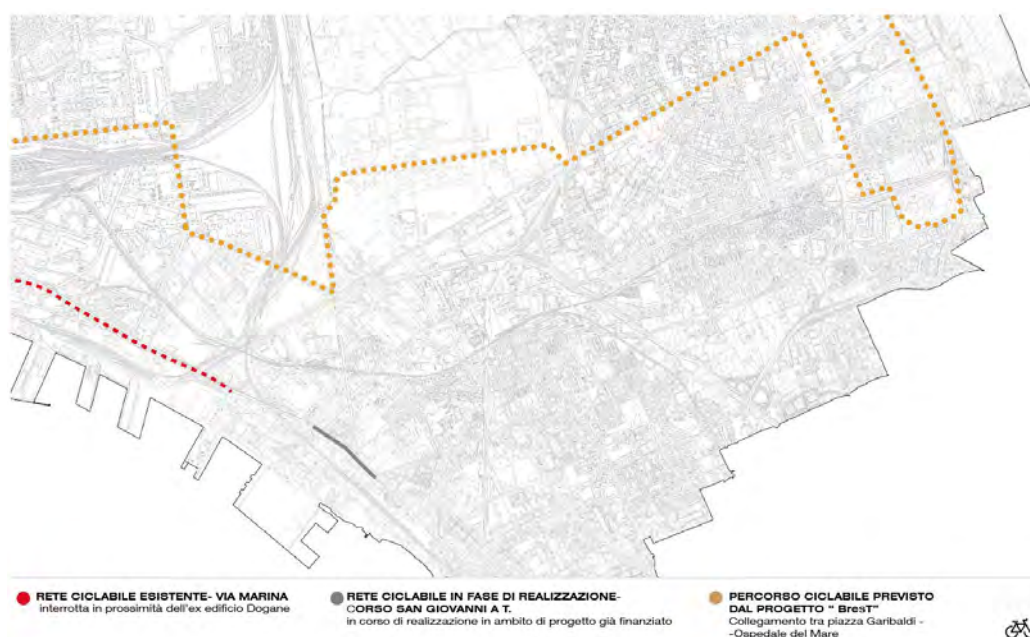


Figura 17 – Analisi dello stato di fatto



### 3.1 NAPOLI EST

L'intervento in oggetto prevede coinvolge i quartieri di Ponticelli, Barra e S.Giovanni a Teduccio.

L'area, prima di assumere l'attuale conformazione, rappresentava il "filtro" tra la struttura urbana compatta e i vasti terreni agricoli della fascia periferica esterna, qui erano concentrate quelle strutture che storicamente sono sempre state localizzate "fuori porta" come il cimitero, il carcere, i mercati generali e, col tempo, i grandi impianti industriali.

Con le progressive fasi di spostamento e di abbandono delle attività industriali, sono comparsi i tipici fenomeni di dismissione, di degrado, di spopolamento e di uso spontaneo degli spazi rimasti liberi. Il risultato è un paesaggio frammentato ma allo stesso tempo ricco di potenzialità. Lo dimostrano i grandi progetti di archeologia industriale, che stanno portando in questa parte di città poli attrattori importanti come il nuovo Polo Universitario della Federico II, insieme all'adiacente Apple Academy, le officine San Carlo nell'ex Cirio a Vigliena e ancora il nuovo Ospedale del Mare.

In particolare, sono stati individuati in quest'area i seguenti punti di interesse:

- Ex Dogana
- Forte di Vigliena - Parco di Vigliena
- Ex Cirio (Vigliena)
- Parco Teodosio
- Stazione Circumvesuviana San Giovanni a Teduccio
- Nuovo Plesso RFI San Giovanni a Teduccio
- Complesso Universitario Federico II
- Liceo Statale Don L. Milani - Istituto Alberghiero Di Stato L. Cavalcanti
- Parco M. Troisi
- Istituto Superiore R.Livatino - Commissariato- Municipalità
- Stazione Circumvesuviana Barra
- Presidio Medico Sanitario Napoli EST
- ASL Napoli 1 Centro Ospedale del Mare
- Ex Corradini

### **3.1.1 STRADE INTERESSATE DALL'INTERVENTO**

Le strade interessate dall'intervento di piste ciclabili sono:

- Via Marina dei Gigli;
- Stradone Vigliena;
- Via Vigliena;
- Stradone Comunale Ottaviano;
- Via Imparato;
- Via Murelle;
- Vico I Pezzigno;
- Via Pezzigno;
- Corso Protopisani;
- Viale Due Giugno;
- Via Taverna Del Ferro;
- Via D.Atripaldi;
- Via Repubbliche Marinare;
- Via Chiaramonte;
- Via Mastellone;
- Via Metamorfosi;
- Via Ponte cavalcavia Ponticelli;
- Via Volpicella;
- Via Bartolo Longo.



### 1.1.1.1 Via Marina dei Gigli

Via Marina dei Gigli è definita come porta di “accesso” alla nuova pista ciclabile ed un punto di collegamento tra la pista di Via Marina e la pista di progetto.

Ai sensi del regolamento Viario del comune di Napoli è definita come una strada urbana di quartiere.

È lunga circa 106 m ed allo stato attuale, presenta le caratteristiche riportate nella seguente tabella.

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
Min. 17-max 22	DOPPIO	3	1	1	SI	SI



Figura 18 – Report fotografico Via Marina dei Gigli

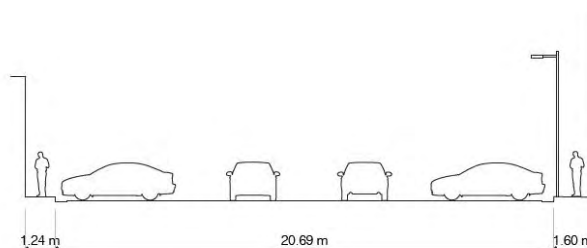
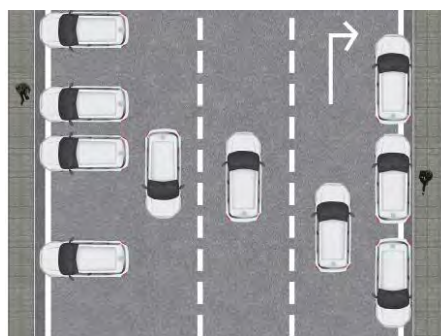


Figura 19 – Sezione stato attuale Via Marina dei Gigli

### 1.1.1.2 Stradone Vigliena

Stradone Vigliena, è lunga 555 m, ed è definita ai sensi del regolamento viario come strada urbana di quartiere.

Presenta le seguenti caratteristiche:

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
7,07-9	DOPPIO	2	1,5	1,5	NO	NO



Figura 20 – Report fotografico Stradone Vigliena

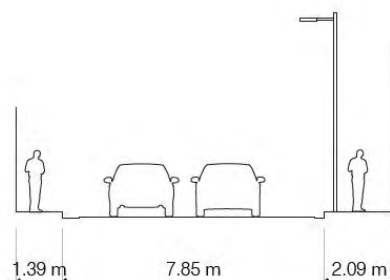
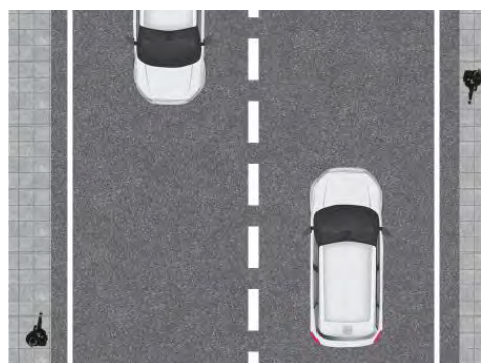


Figura 21 – Sezione stato attuale Stradone Vigliena

La criticità presente su tale tratto è rappresentata dal restringimento per un breve tratto della carreggiata. Tale criticità comporterà un restringimento della pista ciclabile di progetto sino ad un 1m.



### 1.1.1.3 Via Vigliena tratto I

Il tratto in oggetto, che va dal civico 55 a 33, è lunga 105 m, ed è definita ai sensi del regolamento viario come strada urbana di quartiere.

Presenta le seguenti caratteristiche:

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
7.6-8,5	UNICO	1	0,75-1,80	1-1,5	NO	NO



Figura 22 – Report fotografico Via Vigliena

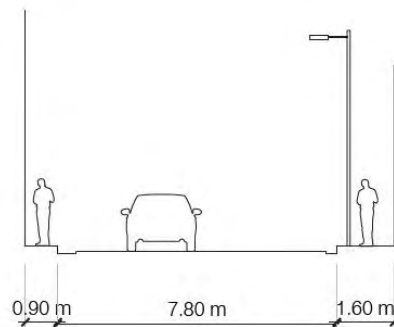
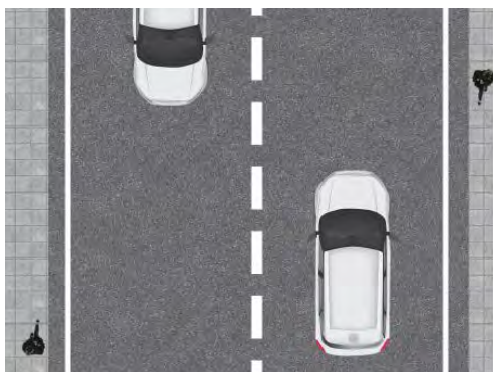


Figura 23 – Sezione stato attuale Via Vigliena

### 1.1.1.4 Via Vigliena tratto II

Il tratto in oggetto, che va dal civico 1 a 32, è lunga circa 100 m, ed è definita ai sensi del regolamento viario come strada urbana di quartiere.

Presenta le seguenti caratteristiche:

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
6,5	UNICO	1	0,75	0,75	Si	NO



Figura 24 – Report fotografico Via Vigliena

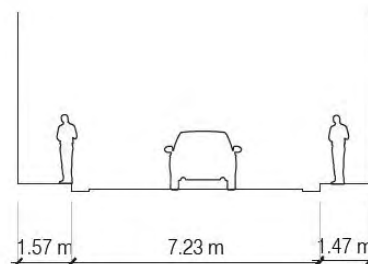
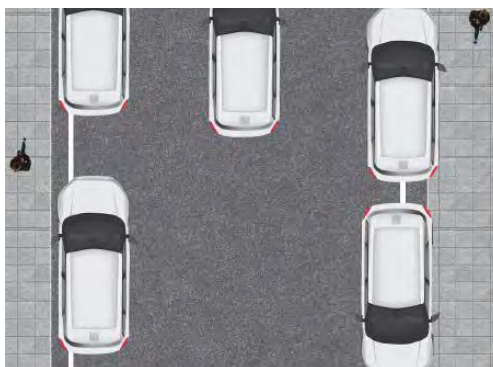


Figura 25 – Sezione stato attuale Via Vigliena.



### 1.1.1.5 Strada comunale Ottaviano

Strada comunale Ottaviano, è lunga 250, ed è definita ai sensi del regolamento viario come strada urbana di quartiere.

Presenta le seguenti caratteristiche:

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
6-7.8	UNICO	1	1	1	SI	SI



Figura 26 – Report fotografico Strada Comunale Ottaviano

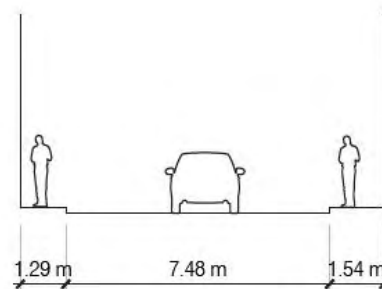
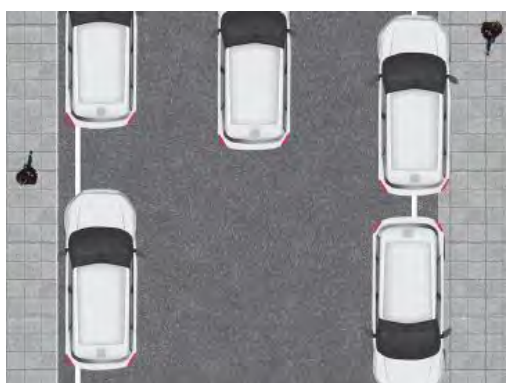


Figura 27 – Sezione stato attuale Strada Comunale Ottaviano

### 1.1.1.6 Via Pazzigno

Via Pazzigno è insieme a Vico Pazzigno, la strada che permette di accedere da Corso San Giovanni a Parco Teodosia, considerato uno degli attrattori dell'area. È lunga 65 m, ed è definita ai sensi del regolamento viario come strada urbana di quartiere. E' collegata a via Ponte dei Francesi mediante una scala.

Presenta le seguenti caratteristiche:

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA CARREGGIATA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
8,50-9	DOPPIO	2	1,5	1,5	No	Si

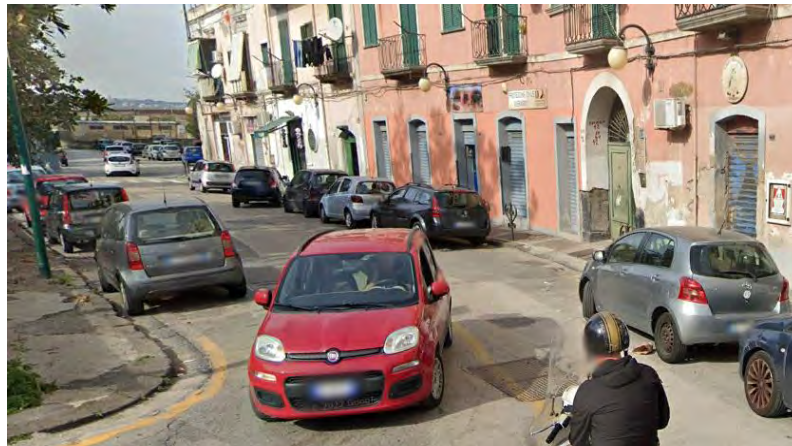


Figura 28 – Report fotografico Via Pazzigno



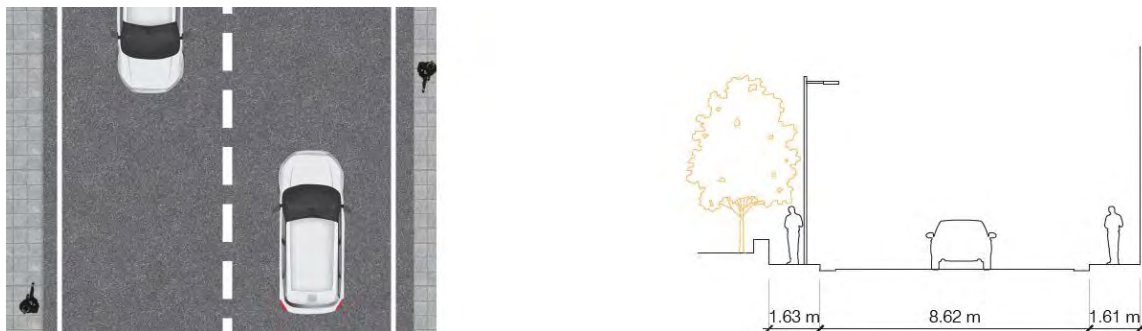


Figura 29 – Sezione stato attuale Via Pazzino

### 1.1.1.7 Vico I Pazzino

È lunga 230 m, ed è definita ai sensi del regolamento viario come strada urbana di quartiere.

Tale tratto è caratterizzato da un'ampia carreggiata a sinistra della quale sono presenti stalli di sosta a 90 gradi. Il marciapiede sinistro, di accesso anche per il parco Teodosio, è caratterizzato da una folta alberatura. In generale, tale strada presenta i seguenti caratteristiche geometriche:

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
8	DOPPIO	2	3	15	SI	SI



Figura 30 – Report fotografico Vico I Pazzino

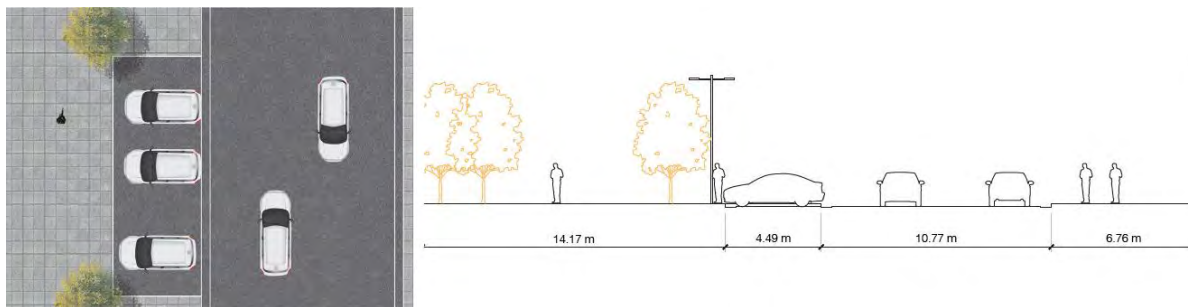


Figura 31 – Sezione stato attuale Vico I Pazzino

### 1.1.1.8 Via Ferrante Imparato

Via Ferrante Imparato è una strada interquartiere di rilevante interesse funzionale (ai sensi del regolamento viario). In particolare, essa collega Corso San Giovanni alla stazione di Barra. Lungo tale tratta sono presenti 2 fermate di bus (all'altezza del civico 35 e 64).

Sul lato sinistro, in direzione di via Murelle, sono presenti tratti in cui è vietata la sosta.

La lunghezza è di 535 m. Alla tabella di seguito, sono riportate le principali caratteristiche geometriche.

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA CARREGGIATA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
11,71-14,27	DOPPIO	2	2	2	SI	SI





Figura 32 – Report fotografico Via Ferrante Imparato

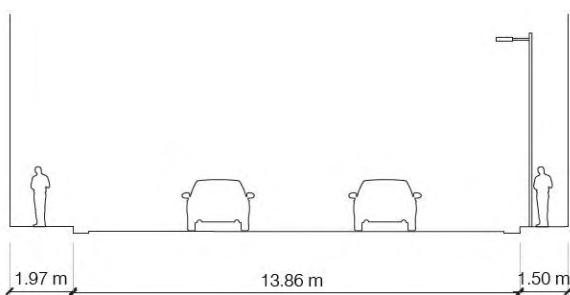


Figura 33 – Sezione stato attuale Via Ferrante Imparato

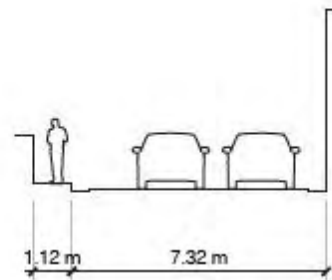
### 1.1.1.9 Via Murelle

Il tratto di via Murelle interessato dall'intervento è lunga 90 m e collega la stazione di San Giovanni a Via ferrante Imparato. È definita ai sensi del regolamento viario come strada urbana di quartiere.

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA CARREGGIATA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
6,5-8,00	DOPPIO	2	-	1,2	NO	NO



*Figura 34 – Report fotografico Via Murrelle*



*Figura 35 – Sezione stato attuale Via Murrelle*



### 1.1.1.10 Corso Nicolangelo Protopisani

Corso Nicolangelo Protopisani è una strada ordinaria di quartiere. È una strada di particolare importanza, in quanto qui vi è localizzata la sede della facoltà di ingegneria dell'Università Federico II, oltre che svariate attività commerciali.

Lungo tale tratto, vi sono 2 aree riservate alla fermata del trasporto pubblico, collocate:

- Al civico 10, lato dx in dir. Viale 2 Giugno,
- Al civico 84/a lato sx, in dir. viale 2 Giugno.

L'ordinanza prot. N. 23 del 20/07/2017 impone su entrambi i lati della carreggiata il divieto di sosta.

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
9.50-11,80	DOPPIO	2	1,7	1,8	SPONTANEO ma vietato	SPONTANEO ma vietato



Figura 36 – Report fotografico Corso Protopisani

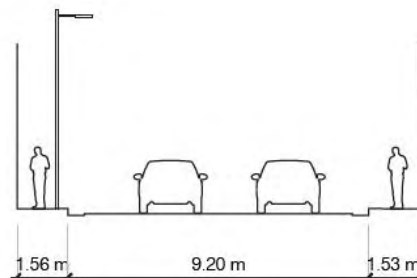
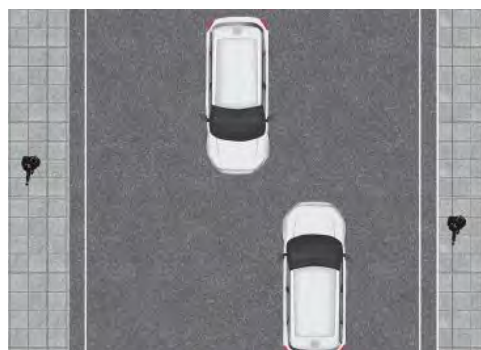


Figura 37 – Sezione stato attuale Corso Protopisani

### 1.1.1.11 Viale 2 Giugno tratto I

Il tratto di Viale 2 Giugno analizzato di seguito è quello compreso tra Corso Protopisani e via Taverna del Ferro.

È lunga 710 m ed è definita come strada ordinaria. È caratterizzata da ampi marciapiedi arricchiti da alberi (*Pinus pinaster*).

Sono presenti inoltre, 4 aree (2 per ogni lato) adibite per la sosta dei bus.

Le caratteristiche geometriche e funzionali sono riportate alla seguente tabella.

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
6,50 m per direzione con spartitraffico di 3,00m	DOPPIO SEPARATO DA SPARTITRAFFICO	2	6,5	6,5	no	no



Figura 38 – Report fotografico Viale 2 giugno

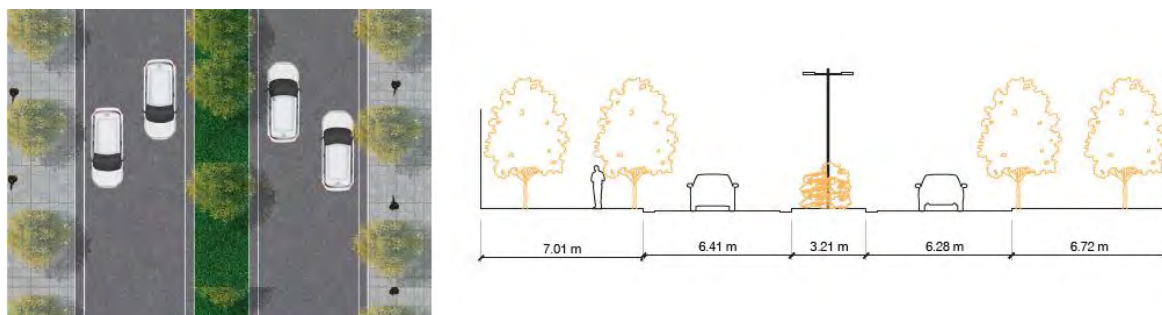


Figura 39 – Sezione stato attuale Viale 2 Giugno



**1.1.1.12 Strada comunale Taverna del Ferro**

Strada Comunale Taverna del Ferro è una strada urbana di quartiere con le seguenti caratteristiche:

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
10-12	DOPPIO	2	VAR. IN MEDIA 6M	1,5	no	no



Figura 40 – Report fotografico Strada Comunale Taverna del Ferro

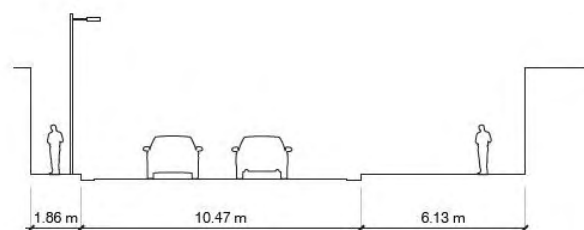
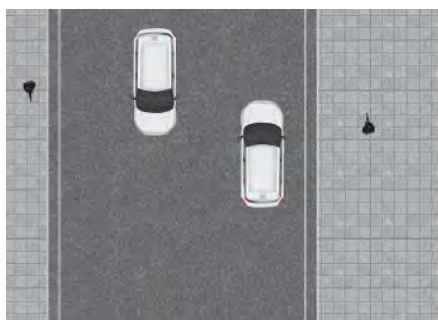


Figura 41– Sezione stato attuale Strada Comunale Taverna del Ferro

### 1.1.1.13 Via Domenico Atripaldi

Via Domenico Atripaldi è definita come una strada urbana di quartiere. Lungo questo tratto sono presenti diversi attrattori, che generano spostamenti da/verso questa zona. Vi è inoltre lungo questo tratto un grosso piazzale utilizzato dagli utenti come parcheggio.

Come fatto in precedenza, si riassumono nella tabella che segue le principali caratteristiche geometriche del tratto in oggetto.

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
9,8-11,38	DOPPIO	1	1,5	2,5	SI	SI



Figura 42 – Report fotografico Via Atripaldi

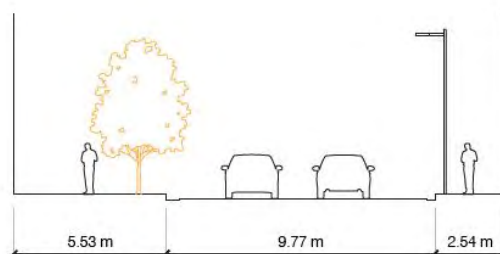
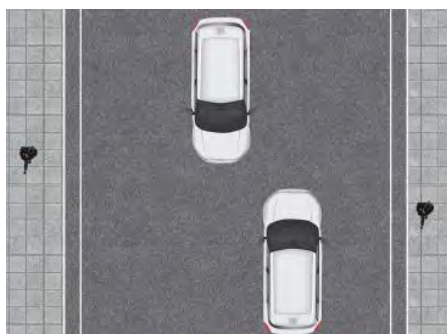


Figura 43 – Sezione stato attuale Via Atripaldi



### 1.1.1.14 Via Repubbliche marinare

Via Repubbliche marinare è una strada primaria ordinaria. Il tratto oggetto di intervento è compreso tra via Atripaldi e viale 2 giugno.

Si riportano di seguito le caratteristiche geometriche e funzionali:

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
18-22	DOPPIO SEPARATO DA SPARTITRAFFICO	2	5	6	In alcuni tratti	In alcuni tratti



Figura 44 – Report fotografico Via Repubbliche Marinare

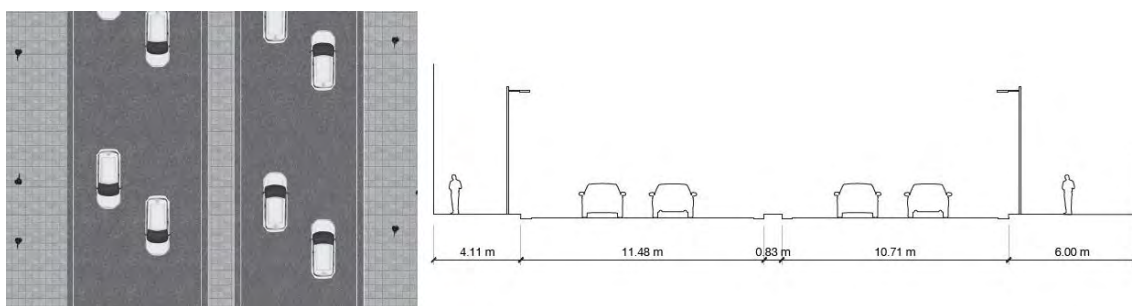


Figura 45 – Sezione stato attuale Via Repubbliche Marinare

### 1.1.1.15 Viale 2 Giugno Tratto II

Il secondo tratto di viale 2 Giugno interessato è compreso tra via Repubbliche Marinare e via Chiaramonte.

È lungo 530 m e classificata come una strada primaria ordinaria.

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
22-28	DOPPIO SEPARATO DA SPARTITRAFFICO	2	5	5	no	no



Figura 46 – Report fotografico Viale 2 Giugno

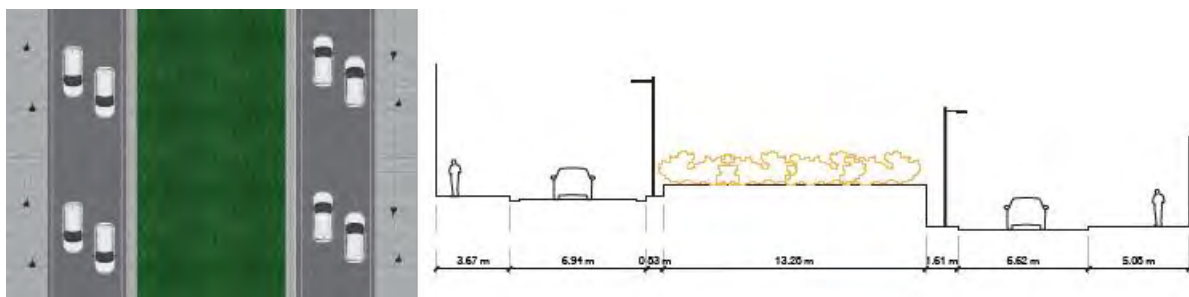


Figura 47 – Sezione stato attuale Viale 2 Giugno



### 1.1.1.16 Via Chiaromonte

Via Chiaromonte è una strada primaria ordinaria. Si estende per 1400 m. Lungo tale tratto è collocata la stazione di Barra, considerato un notevole punto di interesse per quest'area. Sono inoltre allocate aree adibite alla fermata dei bus proprio in prossimità della stazione.

Verso fine del tratto, è, collocata la rampa di accesso per l'autostrada E45. Tale situazione comporta una variazione di percorso della pista ciclabile in direzione di Via Mastellone. Il percorso alternativo prevede il passaggio su via Ponte Cavalcavia Ponticelli, Via Volpicella, Via Bartolo Longo, via De Meis e si immetterà su Via Mastellone in direzione dell'ospedale del mare. Per maggiori chiarimenti si rimanda alle tavole grafiche.

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
6-8	DOPPIO SEPARATO DA SPARTITRAFFICO	2	1,5-3,5	1,5-5	No	No



Figura 48 – Report fotografico Via Chiaromonte



Figura 49 – Report fotografico Via Chiaromonte

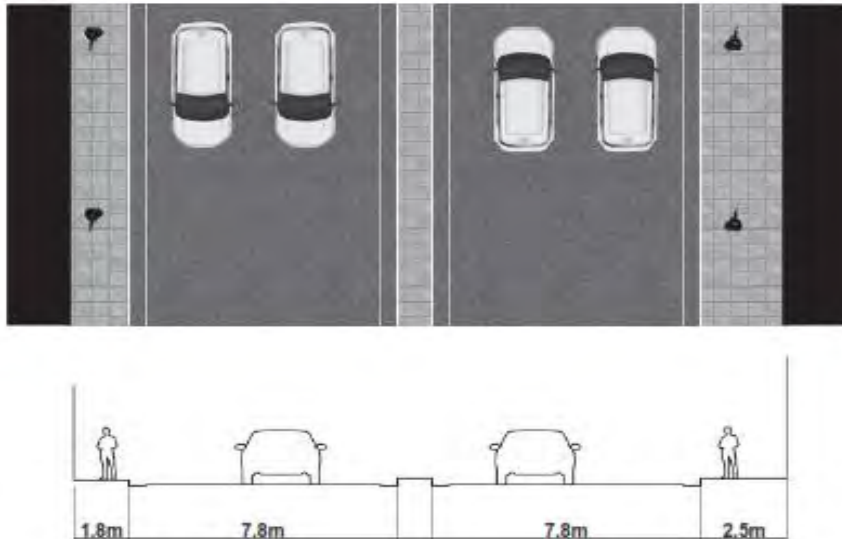


Figura 50 – Sezione stato attuale Via Chiaromonte

Sono stati individuati lungo tale tratto, dissesti alla pavimentazione ed ai marciapiedi causati dalle radici dei pini presenti lungo tale tratto. Si rimanda alla fase successivo uno studio per valutarne la rimozione.



Figura 51 – Report fotografico Via Chiaromonte (altezza intersezione con via Ponte Cavalcavia Ponticelli)



### 1.1.1.17 Via Mastellone

Il tratto stradale comprendente Via Mastellone è lungo 1110 m. È classificato, ai sensi del regolamento viario come strada primaria ordinaria.

Presenta le seguenti caratteristiche:

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX (in dir. Stazione Barra) [m]	MARCIAPIEDE SX (in dir. Stazione Barra) [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
6m per direzione con spartitraffico di 3m	DOPPIO SEPARATO DA SPARTITRAFFICO	2	3.5	3	No	No



Figura 52 – Report fotografico Via Mastellone

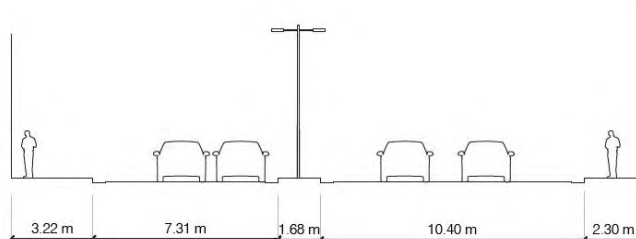
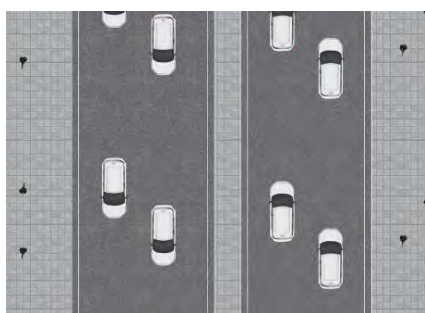


Figura 53 - Sezione stato attuale Via Mastellone

### 1.1.1.18 Viale delle Metamorfosi

Il tratto di Viale delle Metamorfosi interessato dalla pista è lungo 900 m. È classificata come strada ordinaria primaria. Presenta le seguenti caratteristiche:

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX (in dir. Ospedale del mare) [m]	MARCIAPIEDE SX (in dir. Ospedale del mare) [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
6.5-12	DOPPIO SEPARATO DA SPARTITRAFFICO	2/3	1.5-7	2.5-5	No	No



Figura 54 – Report fotografico Viale delle Metamorfosi

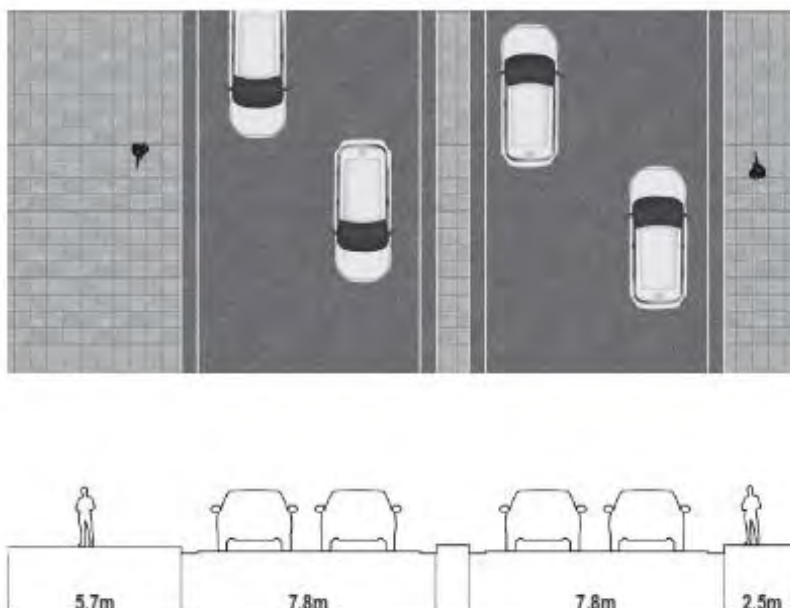


Figura 55 – Sezione stato attuale Viale delle Metamorfosi

### 1.1.1.19 Via Ponte Cavalcavia Ponticelli

Via Ponte Cavalcavia Ponticelli è una strada primaria ordinaria. Il tratto interessato dalla pista ciclabile è lungo 300 m.

Nella tabella seguente sono riportate le caratteristiche geometriche e funzionali

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
8,6-9,3	DOPPIO	2	1,50	1,5	no	no



Figura 56 – Report fotografico Via Ponte Cavalcavia Ponticelli

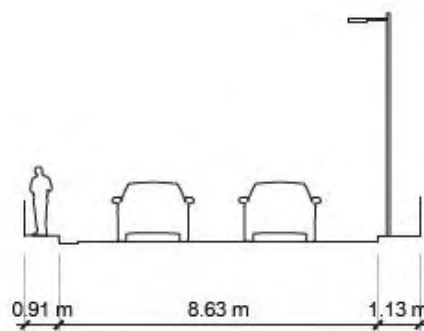


Figura 57 – Sezione attuale Via Ponte Cavalcavia Ponticelli



### 1.1.1.20 Via Volpicella

Via Volpicella è una strada primaria ordinaria. Il tratto interessato dalla pista ciclabile è lungo 1386 m.

Nella tabella seguente sono riportate le caratteristiche geometriche e funzionali

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
9,13-14,30	DOPPIO	2	2,00-5,00	2,6-3,80	no	no



Figura 58 – Report fotografico Via Volpicella

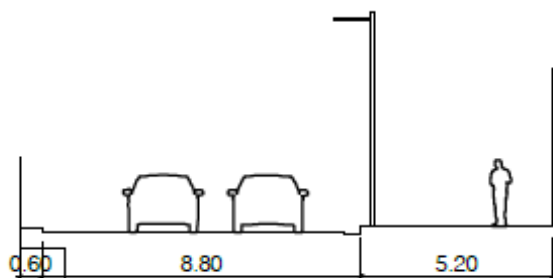


Figura 59 – Sezione attuale Via Volpicella

### 1.1.1.21 Via Bartolo Longo

Via Bartolo Longo è classificata come strada primaria ordinaria. Lunga 573 m e presenta le seguenti caratteristiche:

STATO DI FATTO						
LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE	MARCIAPIEDE DX (in dir Viale delle Metamorfosi) [m]	MARCIAPIEDE SX [m]	PARCHEGGIO DX	PARCHEGGIO SX
6,22-10,14	DOPPIO	2	4,50-5	2,6-3,80	no	no



Figura 60 – Report fotografico Via Bartolo Longo

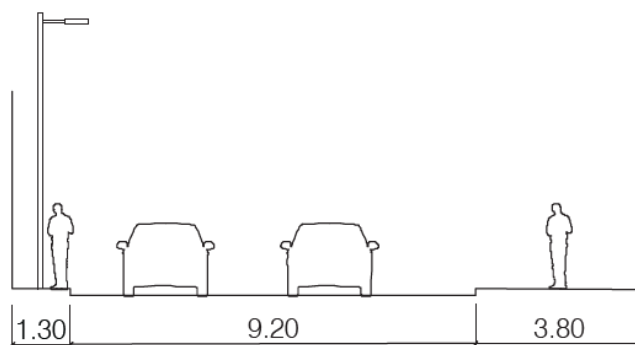


Figura 61 – Sezione attuale Via Bartolo Longo

## 4 PROGETTO

Le motivazioni poste a base della proposta progettuale sono incardinate negli indirizzi programmatici dell'Amministrazione comunale riguardo alla mobilità sostenibile, ai trasporti e all'urbanistica, in base ai quali l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti devono essere pianificati in modo coordinato e integrato.

### 4.1 OBIETTIVI E CRITERI GENERALI DELLA PROGETTAZIONE

Uno dei principali obiettivi, che sono alla base del progetto che si illustra, consiste nella volontà di proporre un percorso ciclabile capace di connettere "attrattori" a scala urbana e territoriale (Ospedale del Mare, Università, parchi pubblici) con percorsi ciclabili o ciclo-pedonali esistenti o in fase di realizzazione oltre alla connessione tra stazioni della rete ferroviaria e metropolitana presenti sul territorio.

Nella scelta della rete stradale ove allocare i percorsi ciclabili, è stata data la precedenza a luoghi chiave del territorio comunale, quali: luoghi di interesse culturali e naturalistici, scuole pubbliche, uffici, servizi; inoltre sono stati scelti percorsi adatti a tutti per le loro caratteristiche morfologiche. Non ultimo, si è tenuto conto dell'intermodalità con la rete di trasporto esistente.

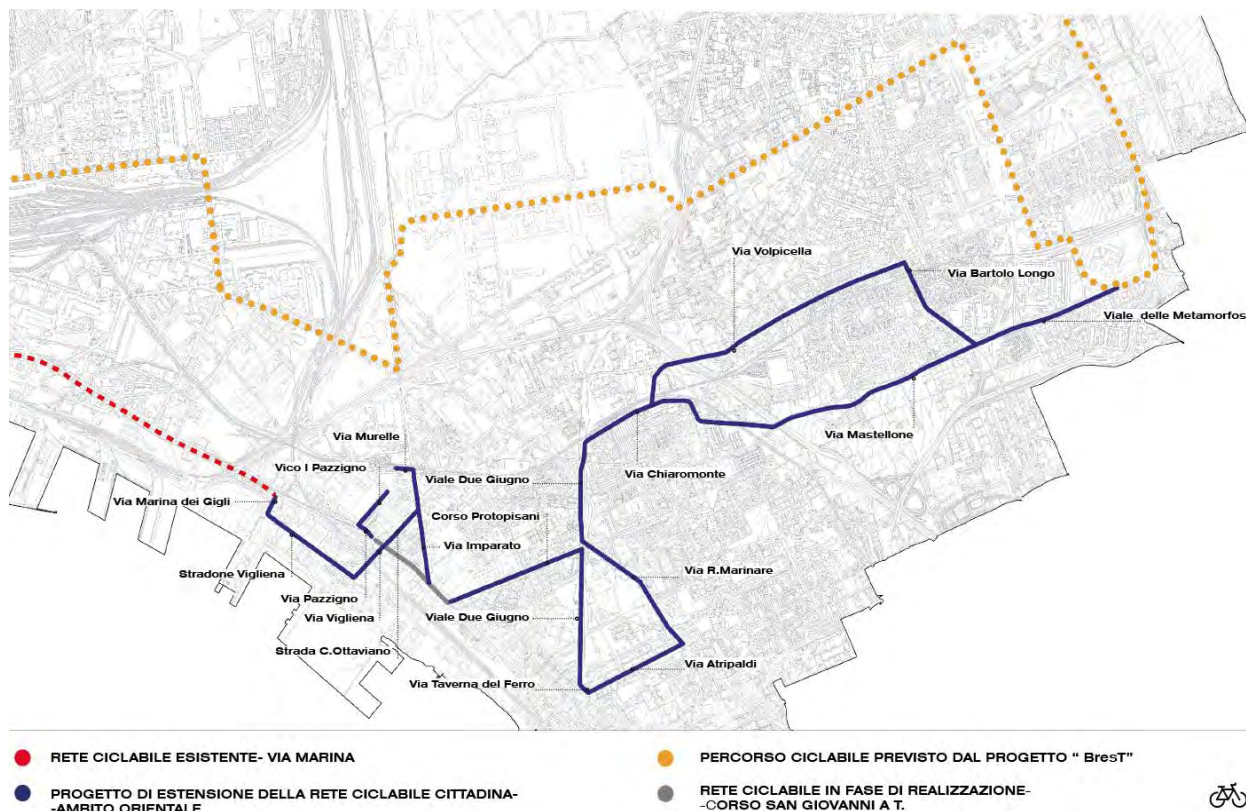


Figura 62 – Estensione della rete ciclabile di Napoli



## **4.2 RIFERIMENTI NORMATIVI**

Si elencano di seguito i riferimenti normativi a cui si è fatto riferimento:

- Regolamento edilizio e Regolamento viario del Comune di Napoli;
- D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, Codice della Strada;
- D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada e successive modificazioni e direttive esplicative;
- D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
- D.M. 30 novembre 1999, n. 557, Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;
- Decreto Ministeriale 24 ottobre 2000, n. 6688 "Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione;
- D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327, Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità e ss.mm.ii.;
- D.M. 05 novembre 2001, Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade;
- D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, Codice dei beni culturali e del paesaggio e ss.mm.ii.;
- D.M. 22 aprile 2004, Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;
- D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, Norme in materia ambientale e ss.mm.ii.;
- D.M. 19 aprile 2006, Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali;
- Decreto Ministeriale 27 aprile 2006, n. 777 "Il Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione;
- D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81, Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro e ss.mm.ii.;
- Legge 13 agosto 2010, n. 136, Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e ss.mm.ii.;
- D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207, Regolamento di esecuzione ed attuazione del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 ss.mm.ii.;

- D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, Codice dei contratti pubblici e ss.mm.ii.;
- D.M. 17 giugno 2016, Approvazione delle tabelle dei corrispettivi commisurati al livello qualitativo delle prestazioni di progettazione adottato ai sensi dell'art. 24, comma 8, del decreto legislativo n. 50 del 2016 (Ministero della Giustizia);
- D.Lgs. 17 febbraio 2017, n. 42, Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19, comma 2, lettere a), b), c), d), e), f) e h) della legge 30 ottobre 2014, n. 161;
- D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120, Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164;
- Legge 11 gennaio 2018, n. 2 Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica;
- D.M. 17 gennaio 2018, Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni» (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti);
- Legge 17 luglio 2020, n. 77, Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante «Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19» (Decreto Rilancio);
- Legge 11 settembre 2020, n. 120, Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali» (Decreto Semplificazioni);
- Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC (Art. 48, comma 7, del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108);
- Piano generale della mobilità ciclistica urbana ed extraurbana.

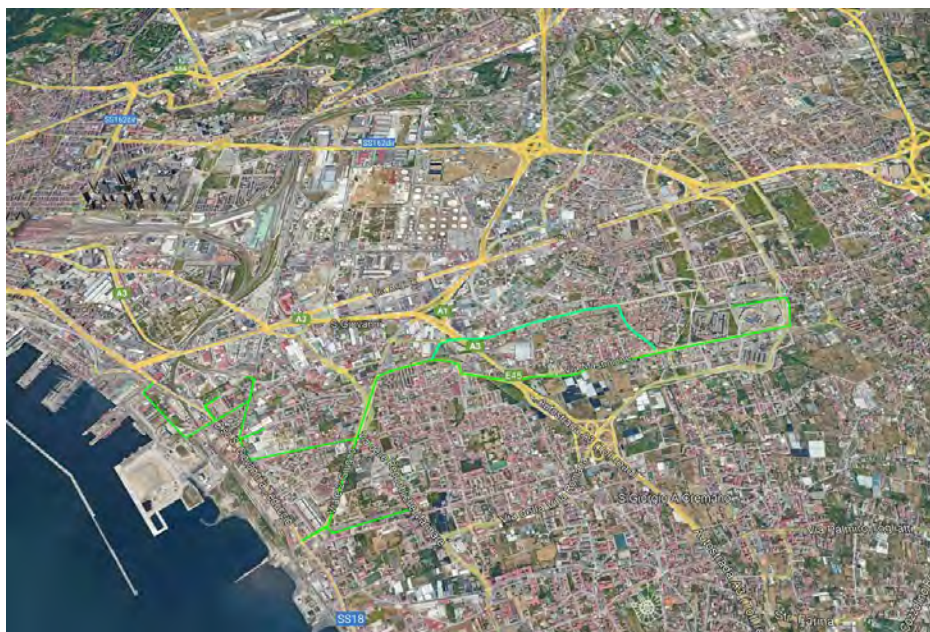
### 4.3 PROPOSTA PROGETTUALE

La proposta progettuale ha dunque diverse finalità: creare un circuito ciclabile, unitamente agli interventi già realizzati e finanziati, capace di rendere un servizio alla città e ai cittadini per la presenza di connessioni con scuole, ospedali, uffici pubblici, centri sportivi, luoghi d'arte e cultura e di interesse paesaggistico; creare interconnessioni con altre forme di mobilità collettiva quali la stazione ferroviaria, il terminal dei Bus e parcheggi.

Si individuano così degli assi infrastrutturali di connessione preferenziali sui quali inserire una pista ciclabile in sede propria. Tali piste – elemento portante della nuova rete ciclabile – si collegheranno a quella già esistenti di via Marina o con quelle in fase di realizzazione, la BREST. Parallelamente sono state individuate delle strade che per proprie caratteristiche (ridotte corsie o presenza di parcheggi a raso) non possono prevedere la realizzazione di sedi protette: in tali si propone la limitazione della velocità (ad esempio "zone 30") al fine di garantire la circolazione promiscua tra biciclette ed autoveicoli.

Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

- a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale;
- b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile;
- c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.





#### 4.4 CARATTERISTICHE TECNICHE E COSTI DELLA TIPOLOGIA DI PISTA CICLABILE SCELTA.

La pista ciclabile proposta è composta da tratti di diversa tipologia classificati come:<sup>1</sup>:

- piste ciclabili in sede propria;
- piste ciclabili su corsia riservata su marciapiede;
- piste ciclabili su corsia riservata su carreggiata;
- percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Per la progettazione degli itinerari ciclabili si è tenuto conto, dei seguenti elementi:

- *nelle opere di piattaforma stradale*: la regolarità delle superfici ciclabili, gli apprestamenti per le intersezioni a raso e gli eventuali sottopassi o sovrappassi compresi i loro raccordi, le sistemazioni a verde, le opere di raccolta delle acque meteoriche anche con eventuali griglie, purché quest'ultime non determinino difficoltà di transito per i ciclisti, ecc.;
- *nella scelta del tracciato sono stati considerati raggi di raccordo di almeno 5m e livellette altimetriche con pendenze che non superano il 5%*;
- *pendenze trasversali della pista ciclabile del 2%*;
- *nella segnaletica stradale*: oltre ai tradizionali cartelli (segnaletica verticale), le strisce (segnaletica orizzontale) e gli impianti semaforici, le indicazioni degli attraversamenti ciclabili, le colonnine luminose alle testate degli elementi spartitraffico fisicamente invalicabili, i delineatori di corsia, ecc.;
- *nell'illuminazione stradale*: gli impianti speciali per la visualizzazione notturna degli attraversamenti a raso, che devono tener conto delle alberature esistenti in modo da evitare zone d'ombra, ecc.;
- *nelle attrezzature*: le rastrelliere per la sosta dei velocipedi e, specialmente sulle piste ad utilizzazione turistica, panchine e zone d'ombra preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile ogni 5 km di pista, punti telefonici od in alternativa indicazione dei punti più vicini, ecc.

##### 4.4.1 Pista ciclabile in sede propria

Una tipologia di pista proposta è quella in **sede propria sia monodirezionale che bidirezionale**. Nel caso della monodirezionale, essa verrà realizzata con una larghezza minima di 1.50 m ed un cordolo tra i 0,30 e 0,50 m. In casi estremi e per lunghezze brevi tale larghezza si riduce sino ad un metro. In questi casi, il restringimento verrà evidenziato mediante un'integrazione della segnaletica. Per quanto riguarda il cordolo, si propone per ridurre i tempi di costruzione, la realizzazione dello stesso mediante elementi prefabbricati in conglomerato cementizio vibrocompresso ed il ricoperto di protezione plastica al fine di

---

<sup>1</sup> "Nuovo Codice della Strada" (decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285),  
Istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

umentare la vita utile dello stesso. La tipologia in sede propria è l'infrastruttura ciclabile di qualità massima e, separa fisicamente i ciclisti dal traffico. Si rende necessaria lungo le strade con molto traffico e/o a velocità elevata e su percorsi ciclabili di grande utilizzo, nonché su reti ciclo-escursionistiche e per il tempo libero che spesso sono distanti dalle strade. Le piste ciclabili in sede propria attirano i ciclisti inesperti perché offrono sicurezza, ma richiedono anche un notevole spazio e sono relativamente costose.

Maggiore accorgimento deve essere adottato in prossimità delle intersezioni poiché, mentre tra un incrocio e l'altro non è necessario che un ciclista e un automobilista tengano in considerazione la presenza dell'altro, quando si incontrano a un incrocio sono improvvisamente obbligati a mescolarsi, a prestarsi reciproca attenzione e a trovare un compromesso su situazioni di potenziale conflitto. La moltiplicazione di tali occasioni è pericolosa, anche con incroci progettati con la massima cautela.

Per tale tipologia di pista inoltre, è stata eseguita una stima sommaria dei costi di seguito riportata.

<b>PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA CON SENSO UNICO DI MARCIA TIPO 1.1 (Larghezza pista 1m - larghezza cordolo 0,5m)</b>
Demolizioni, trasporti e smaltimenti pavimentazione stradale esistente
Nuova pavimentazione in conglomerato bituminoso per pista ciclabile
Nuovo cordolo spartitraffico
Nuova segnaletica verticale

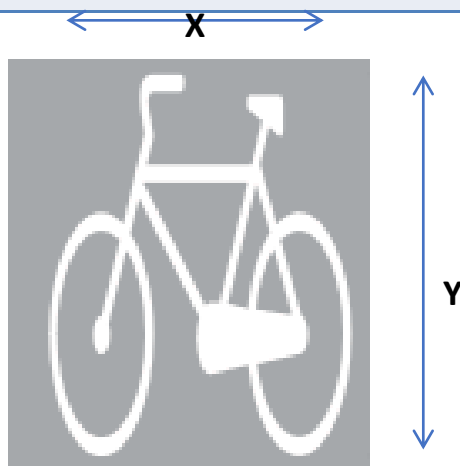
<b>PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA CON SENSO UNICO DI MARCIA TIPO 1.2 (Larghezza pista 1,5m - larghezza cordolo 0,5m)</b>
Demolizioni, trasporti e smaltimenti pavimentazione stradale esistente
Nuova pavimentazione in conglomerato bituminoso per pista ciclabile
Nuovo cordolo spartitraffico
Nuova segnaletica orizzontale
Nuova segnaletica verticale

<b>PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA CON DOPPIO SENSO DI MARCIA TIPO 1.3 (Larghezza pista 2,5m - larghezza cordolo 0,5m)</b>
Demolizioni, trasporti e smaltimenti pavimentazione stradale esistente
Nuova pavimentazione in conglomerato bituminoso per pista ciclabile
Nuovo cordolo spartitraffico
Nuova segnaletica orizzontale (simbolo bicicletta)
Nuova segnaletica orizzontale (striscia tratteggiata)
Nuova segnaletica verticale

#### 4.4.1.1 Segnaletica orizzontale

Ai sensi del D.M. 30/11/99, art. 10, le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli (fig. II 442/a) e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente, deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista. I simboli di individuazione delle piste sono tracciati all'inizio di ogni tratto di pista e ripetuti in direzione longitudinale ad un intervallo tra 30 e 50 m.

Tipo	X (cm)	Y (cm)
Normale	150	200



#### 4.4.1.2 Segnaletica verticale

Il segnale Pista Ciclabile (fig. II. 90) deve essere posto all'inizio di una pista e deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni.



La fine della pista ciclabile deve essere indicata con segnale analogo a quello di inizio barrato obliquamente da una fascia rossa (fig. II. 91)





#### 4.4.2 Pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede

La pista ciclabile su corsia riservata ricavata dal marciapiede può essere realizzata, ad unico oppure 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.

La stima dei costi per tale tipologia di pista è:

<b>PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA SU MARCIAPIEDE MONODIREZIONALE TIPO 2.1</b>
Demolizioni, trasporti e smaltimenti pavimentazione bituminosa marciapiede esistente
Nuova pavimentazione in conglomerato bituminoso per pista ciclabile
Nuova segnaletica orizzontale (simbolo bicicletta)
Nuova segnaletica verticale
Finitura colorata di piste ciclabili resistente agli idrocarburi ed all'abrasione

<b>PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA SU MARCIAPIEDE BIDIREZIONALE TIPO 2.2</b>
Demolizioni, trasporti e smaltimenti pavimentazione bituminosa marciapiede esistente
Nuova pavimentazione in conglomerato bituminoso per pista ciclabile
Nuova segnaletica orizzontale (simbolo bicicletta)
Nuova segnaletica verticale
Finitura colorata di piste ciclabili resistente agli idrocarburi ed all'abrasione

##### 4.4.2.1 Segnaletica orizzontale

Le piste ciclabili in corsia riservata su marciapiede oltre ad essere provviste di appositi simboli (fig. Il 442/a) e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, deve essere contraddistinta da un contrasto visibile o tattile.

##### 4.4.2.2 Segnaletica verticale

A inizio e fine pista, e dopo ogni interruzione verrà installata l'opportuna segnaletica (fig. Il 92/a) segnali di inizio e fine pista.



#### 4.4.3 Percorso promiscuo ciclopedonale

I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati.

In tal caso si ritiene che si debba adottare:

- larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7 (2,50 m);
- traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattrici di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa



PERCORSO PROMISCUO	
Nuova segnaletica orizzontale pista ciclabile (indicazione zona 30)	
Nuova segnaletica verticale	
	<b>TOTALE PERCORSO PROMISCUO</b>

#### 4.4.4 Zona 30

Lungo il tracciato della pista in oggetto, sono state individuate aree del territorio che risultano caratterizzate da una forte presenza di edifici residenziali con dimensioni delle strade ridotte e criticità tali da impedire l'inserimento di una qualche tipologia di itinerario. Così in queste zone si propone di adottare misure al cui interno possono essere messi in opera una serie di interventi come la riduzione della quantità di veicoli in transito e la limitazione della loro velocità.

L'obiettivo è rendere compatibili tra loro auto, pedoni e ciclisti, riducendo al minimo la necessità di mantenere separate fisicamente le funzioni della strada come normalmente avviene con la realizzazione di marciapiedi, piste ciclabili e aree pedonali.

Tali aree sono caratterizzate da una circolazione veicolare pressoché locale con velocità regolata attraverso imposizioni normative, ovvero segnaletica, e con la realizzazione di rallentatori fisici denominati Strumenti di moderazione del traffico che saranno analizzati successivamente.



<b>ZONA 30 TIPO 3.1</b>
Nuova segnaletica orizzontale pista ciclabile (indicazione zona 30)
Nuova segnaletica verticale
Adozione di misure per delimitare la velocità



#### 4.4.5 Pista ciclabile in sede riservata su carreggiata

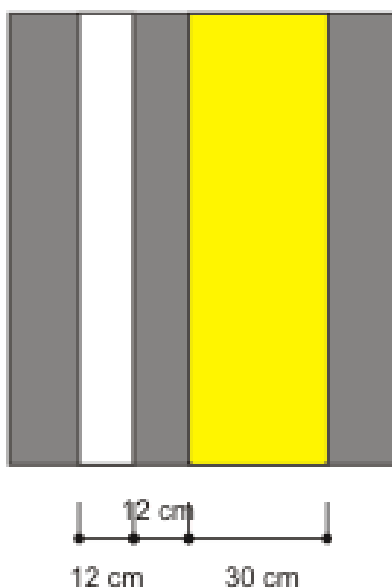
Una tipologia di pista proposta è quella in **sede riservata su carreggiata a senso unico di marcia**. Essa sarà caratterizzata da una larghezza minima di 1.50 m, salvo in particolari casi ove è presente un restringimento della pista opportunamente segnalato sino ad un metro. Tale soluzione è stata adottata su strade con dimensioni della carreggiata ridotte e con una velocità di progetto basse.

La separazione dalla carreggiata è determinata mediante una fascia di separazione orizzontale.

Le piste ciclabili sono ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore.

##### 4.4.5.1 Segnaletica orizzontale

Le piste ciclabili in sede riservata su carreggiata, oltre ad essere provviste di appositi simboli (fig. II 442/a), sono separate dalla carreggiata mediante una linea continua bianca caratterizzata da uno spessore di 12 cm ed una linea gialla di spessore 30 cm poste tra loro ad una distanza di 12 cm.



##### 4.4.5.2 Segnaletica verticale

Il segnale Pista Ciclabile (fig. II. 90) deve essere posto all'inizio di una pista e deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni.



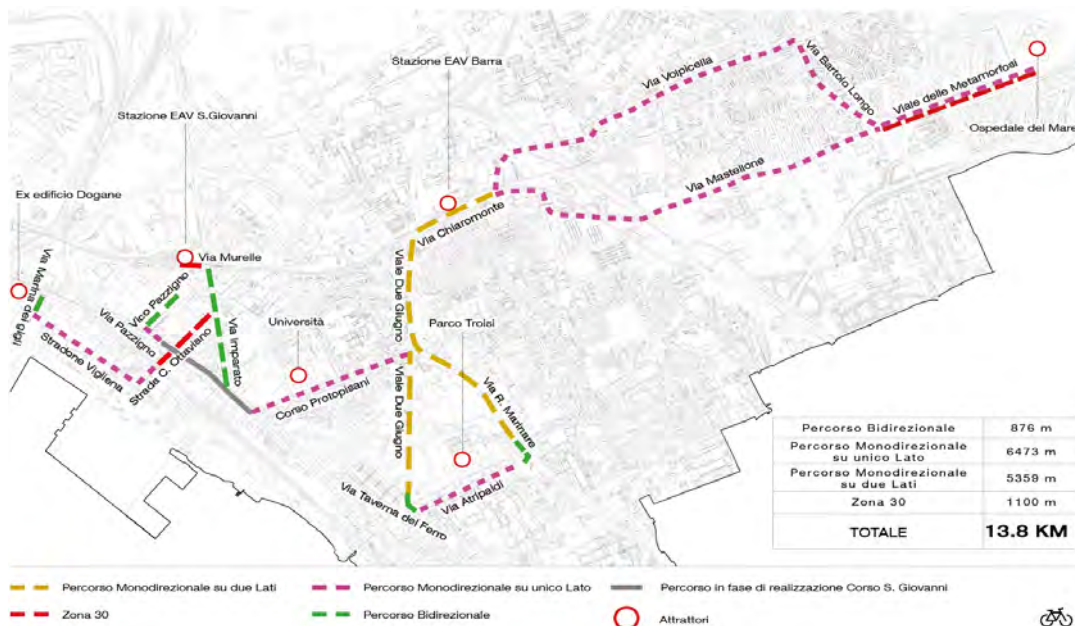
La fine della pista ciclabile deve essere indicata con segnale analogo a quello di inizio barrato obliquamente da una fascia rossa (fig. II. 91)



impianto di illuminazione

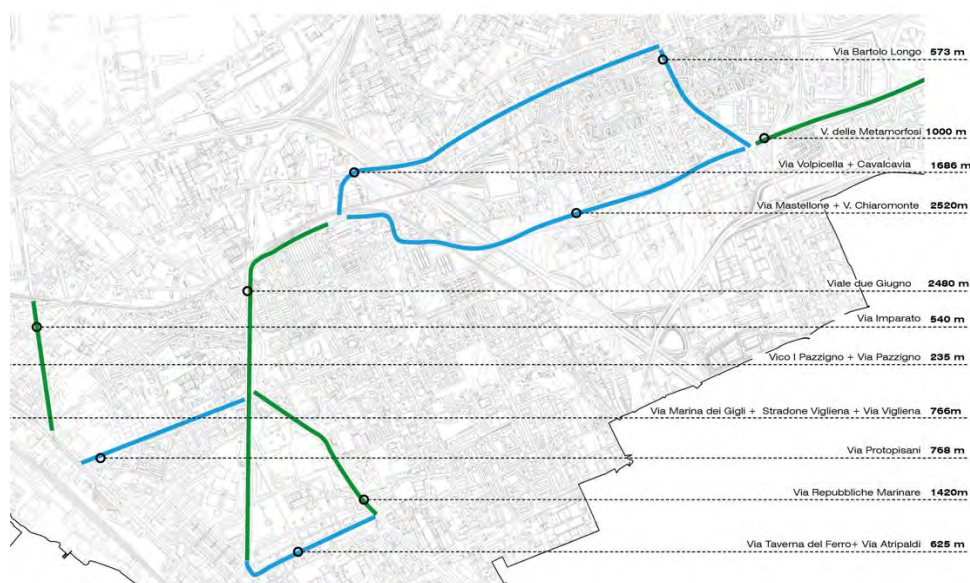
#### 4.5 DETTAGLI PISTA CICLABILE DI PROGETTO

Si analizzano di seguito tutti i tratti stradali facente parte della pista in oggetto. La pista ciclabile di progetto si estende per una lunghezza totale di **13.8 km**.



Tipologia percorsi

Ai sensi del Mims U.848 – 04.02.22, i tratti computabili sono **12.4 km**, 4.3 km in più rispetto ai requisiti minimi richiesti nel documento di indirizzo alla progettazione.



Tipologie computabili (Mims U.848 - 04.02.22)



#### 4.5.1 Via Marina dei Gigli

Via Marina dei Gigli è l'accesso della pista ciclabile della zona orientale di Napoli. Per tale tratto si propone una pista bidirezionale

PROPOSTA PROGETTUALE						
PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA CON DOPPIO SENSO DI MARCIA LATO DX (DIR. STRADONE VIGLIENA)						
LARGHEZZA PISTA [m]	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA PISTA	LARGHEZZA CORDOLO [m]	LARGHEZZA CARREGGIATA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE CARREGGIATA
2,5	DOPPIO	1	0,5	14-19	DOPPIO	2

Considerando i costi per tipologia di pista e considerando che i metri computabili sono 106.

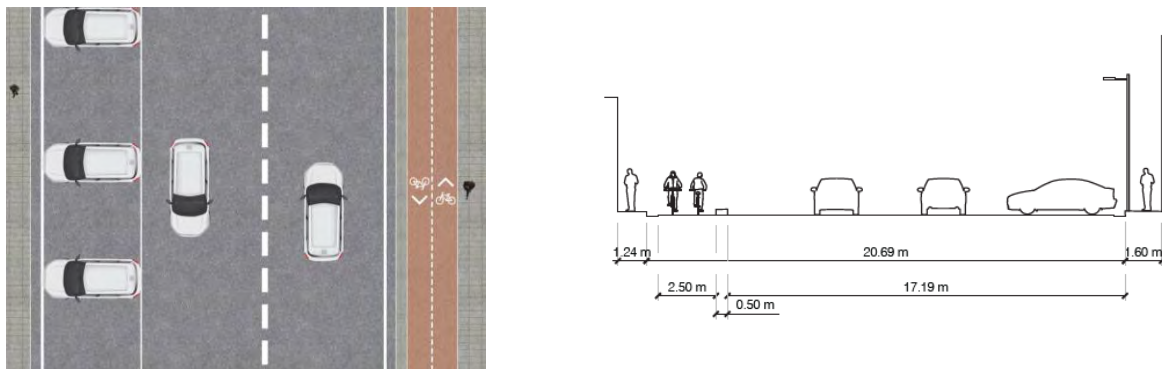


Figura 63 – Sezione trasversale e pianta di progetto Via Marina dei Gigli



Figura 64 – Soluzione progettuale Via Marina dei Gigli

#### 4.5.2 Stradone Vigliena

Per tale tratto si propone una pista ciclabile in corsia riservata sul lato dx in direzione di via Vigliena. Tale soluzione comporta una riduzione della corsia a 2,75. Nei tratti in cui abbiamo una sede stradale ridotta la pista si riduce fino a 1 metro.

SOLUZIONE PROGETTUALE						
PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA LATO SX						
LARGHEZZA CORSIA CICLABILE [m]	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	LARGHEZZA CORDOLO PISTA CICLABILE	LARGHEZZA SEDE STRADALE [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE PISTA
1-1,5	UNICO	1	-	6,5-7,5	2	1

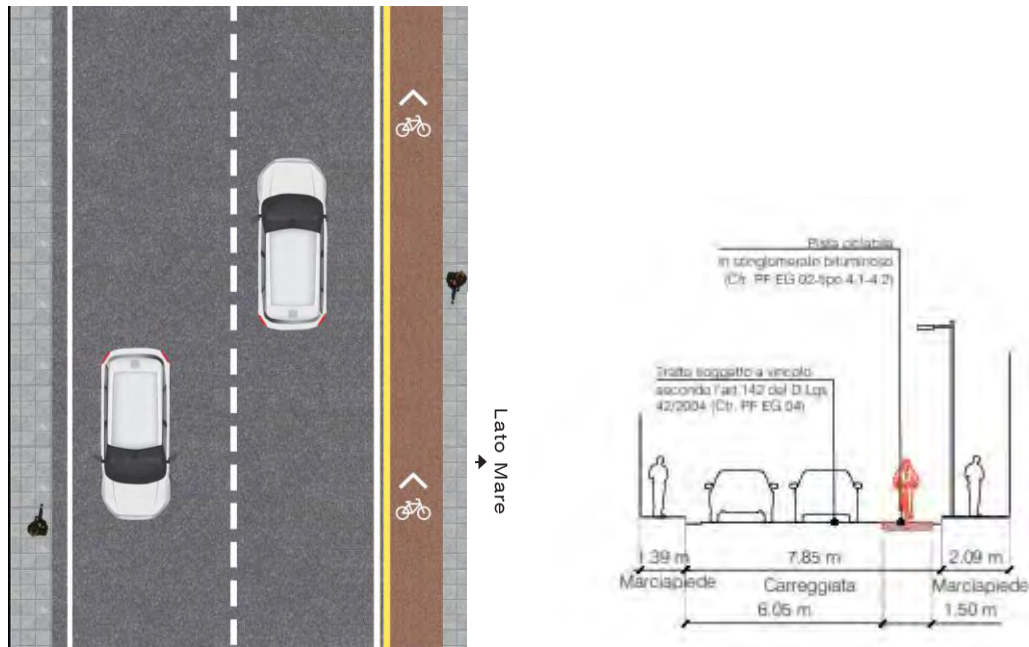


Figura 65 – Sezione trasversale e pianta di progetto Stradone Vigliena



Figura 66 – Fotoinserimento pista di progetto

#### 4.5.3 Via Vigliena\_tratto I

Analogamente a Stradone Vigliena, in questo tratto si propone una pista ciclabile in corsia riservata sul lato dx in direzione del sottopasso.

Anche su tale tratto dove vi è un restringimento della carreggiata, la pista si restringe fino ad 1 m.

SOLUZIONE PROGETTUALE						
PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA LATO SX						
LARGHEZZA CORSIA CICLABILE [m]	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	LARGHEZZA CORDOLO PISTA CICLABILE	LARGHEZZA SEDE STRADALE [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE
1-1,5	UNICO	1	-	6,00	UNICO	1



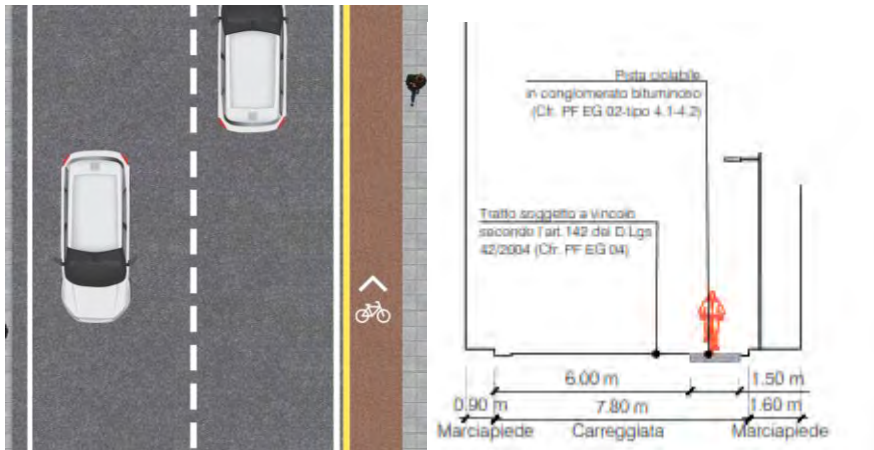


Figura 67 – Sezione trasversale e pianta di progetto Via Vigliena

In tal caso i metri computabili sono 105m.

#### 4.5.4 Via Vigliena\_tratto II

Su questo tratto viste le dimensioni della carreggiata, si propone l'istituzione della ZONA 30

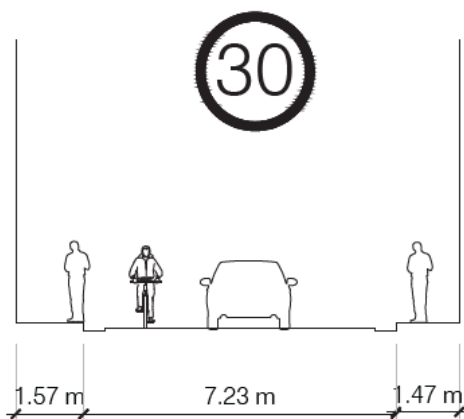


Figura 68 – Sezione trasversale di progetto Via Vigliena

#### 4.5.5 Via Strada Comunale Ottaviano

Su questo tratto viste le dimensioni della carreggiata, si propone l'istituzione della ZONA 30

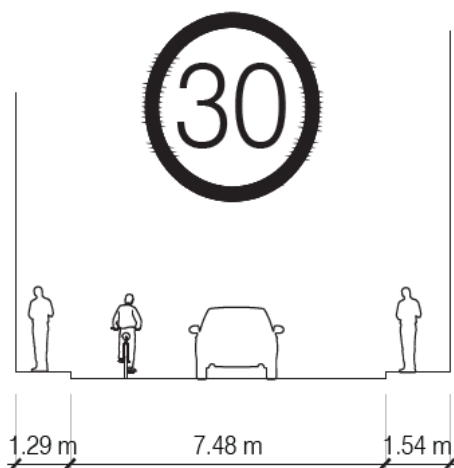


Figura 69 – Sezione trasversale di progetto Strada Comunale Ottaviano

#### 4.5.6 Via Pazzino

Lungo via Pazzino si propone la realizzazione di una rampa di collegamento l'attraversamento della pista ciclabile su Via Ponte dei Francesi e Via Vico I Pazzino. Tale rampa, sarà caratterizzata da una larghezza di 1,5 m, una lunghezza di 7 m ed una pendenza di 9,29%. Sulle scale esistenti invece, è prevista l'installazione di una canalina portabici.

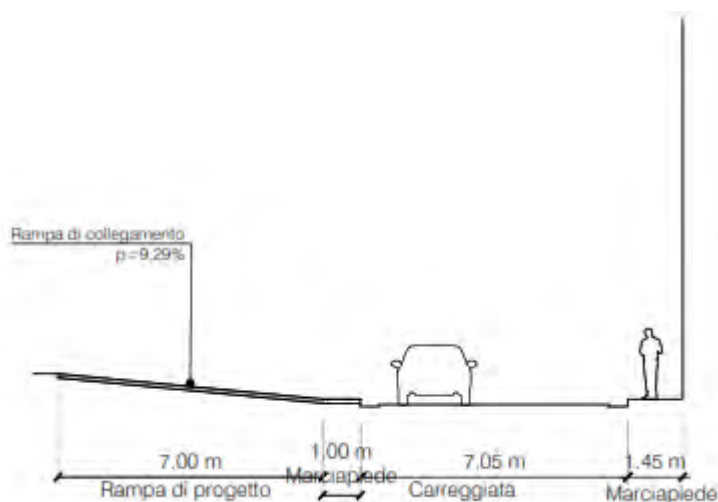


Figura 70 – Sezione trasversale e pianta di progetto via Pazzino

I metri computabili sono 7.



#### 4.5.7 Vico I Pazzino

La soluzione progettuale proposta in tale tratto è quella di una pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede, lato Parco Teodosio.

SOLUZIONE PROGETTUALE			
PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA SU MARCIAPIEDE LATO PARCO TEODOSIA			
LARGHEZZA CORSIA	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	LARGHEZZA CORDOLO PISTA CICLABILE
2,5	DOPPIO	1	0

I metri computabili sono 230.

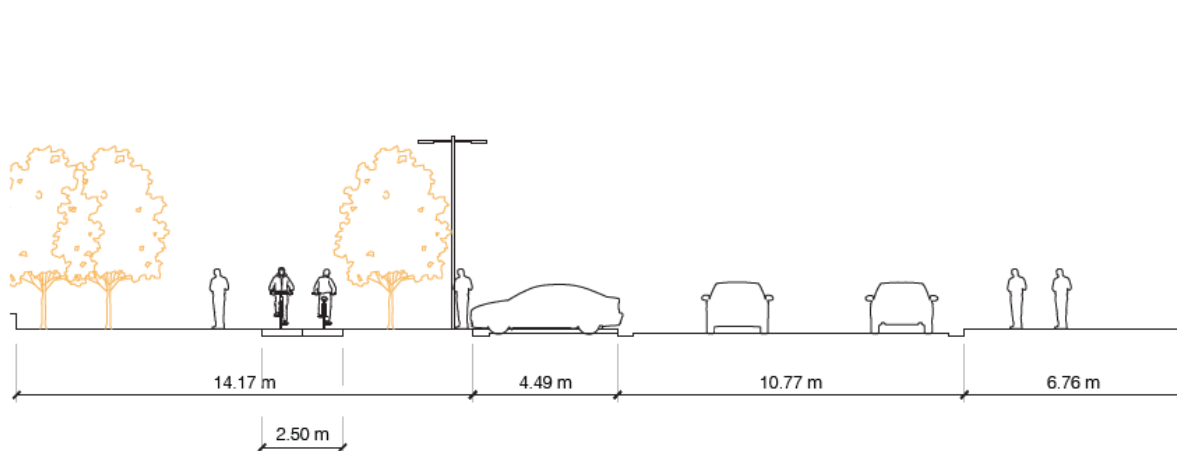
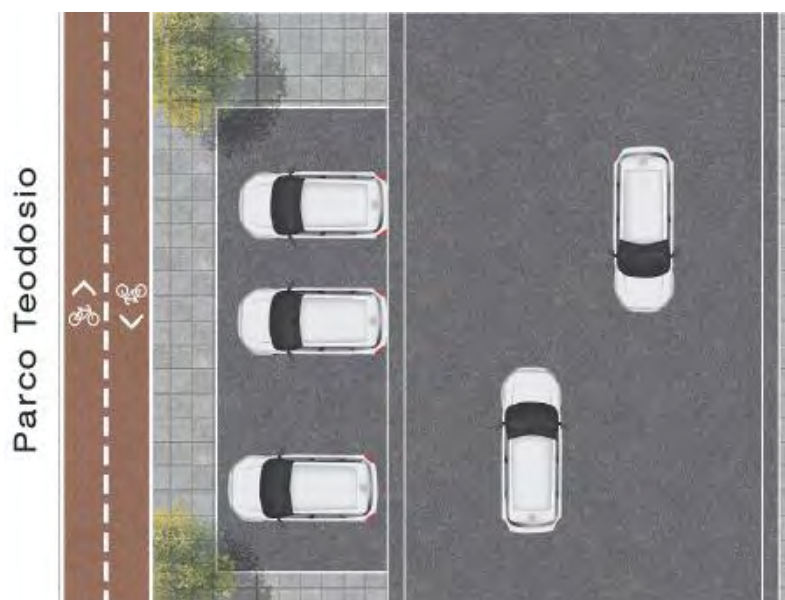


Figura 71 – Sezione trasversale e pianta di progetto Vico I Pazzino

#### 4.5.8 Via Ferrante Imparato

Vista l'importanza di tale strada, si propone per tale tratto una pista ciclabile in sede propria bidirezionale lato sx, in direzione della stazione con caratteristiche geometriche riportate nella seguente tabella.

SOLUZIONE PROGETTUALE						
PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA BIDIREZIONALE LATO SX DIR. VIA MURELLE						
LARGHEZZA PISTA[m]	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	CORDOLO [m]	LARGHEZZA CARREGGIATA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA
2,5	DOPPIO	1	0,5	10	DOPPIO	1

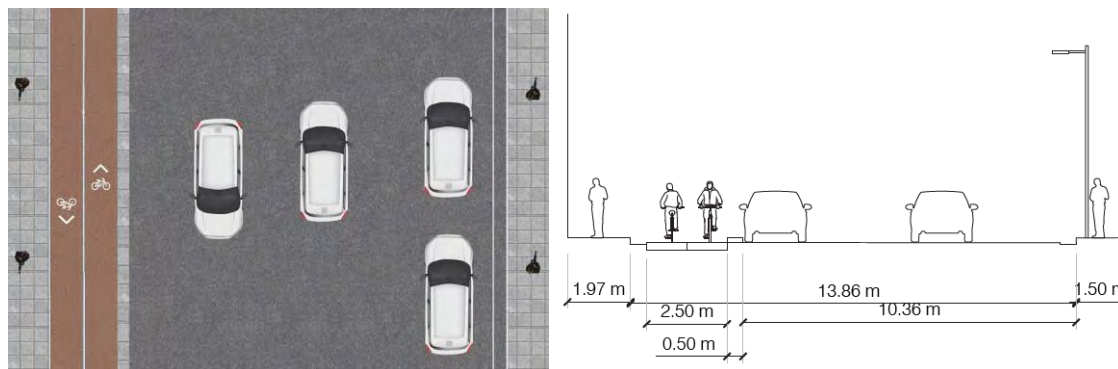


Figura 72 – Sezione trasversale e pianta di progetto Via Ferrante Imparato

I metri computabili sono 535.

La realizzazione di tale intervento comporta la perdita di 50 posti auto.

#### 4.5.9 Via Murelle

La geometria stradale di tale tratto e l'ubicazione della stazione che comporta un elevato flusso pedonale fa sì che la soluzione migliore da adottare su tale tratto è l'istituzione di una ZONA 30.

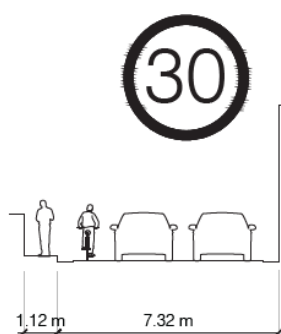


Figura 73 – Sezione trasversale di progetto Via Murelle

#### 4.5.10 Corso Nicolangelo Protopisani

La soluzione progettuale scelta per Corso Nicolangelo Protopisani è una pista ciclabile in sede propria su lato dx in direzione di viale 2 Giugno avente le seguenti caratteristiche.

SOLUZIONE PROGETTUALE						
PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA LATO DX						
LARGHEZZA CORSIA[m]	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	LARGHEZZA CORDOLO PISTA CICLABILE[m]	LARGHEZZA CARREGGIATA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE
1,5	UNICO	1	0,3	6,35-7,70	UNICO	1

I metri computabili sono 768.

La realizzazione di tale intervento comporta la perdita di circa 65 posti auto non regolamentati.

Viste le numerose attività commerciali presenti in quella zona, la presenza di un importante polo universitario e di conseguenza l'importante flusso di utenti che si dirigono verso tale area, è stata individuata in questa zona un'area da destinarsi ad un possibile parcheggio.

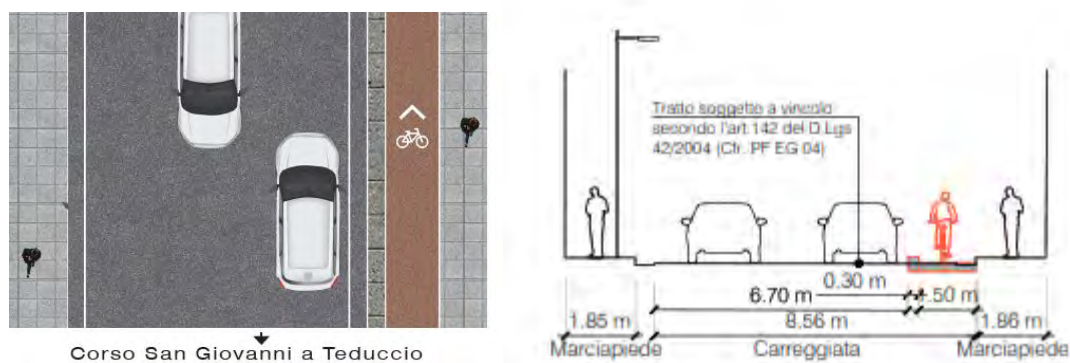


Figura 74 – Sezione trasversale e pianta di progetto Corso Protopisani





Figura 75 – Fotoinserimento pista di progetto

#### 4.5.11 Viale 2 giugno

La soluzione progettuale scelta per questo tratto, ossia quello compreso tra Corso Protopisani e via Taverna del Ferro è una pista ciclabile in sede riservata su marciapiede monodirezionale su entrambi i lati avente le seguenti caratteristiche.

SOLUZIONE PROGETTUALE		
PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA SU MARCIAPIEDE DX E SX		
LARGHEZZA PISTA	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA
1,5	UNICO	1



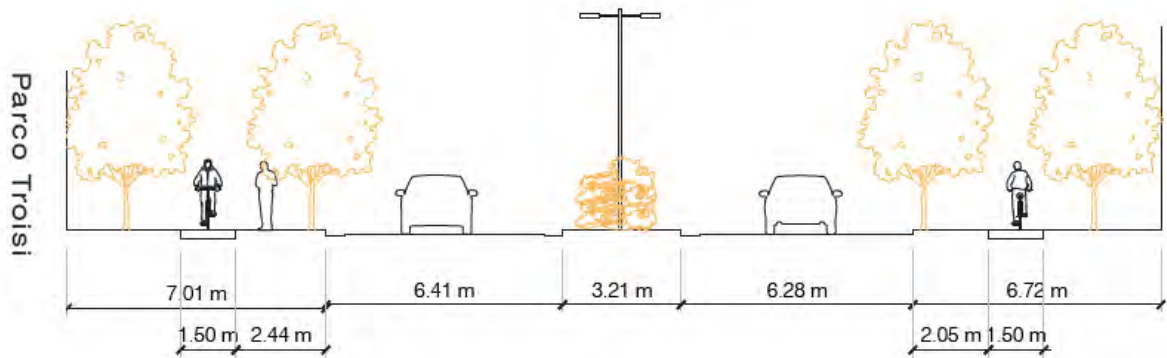


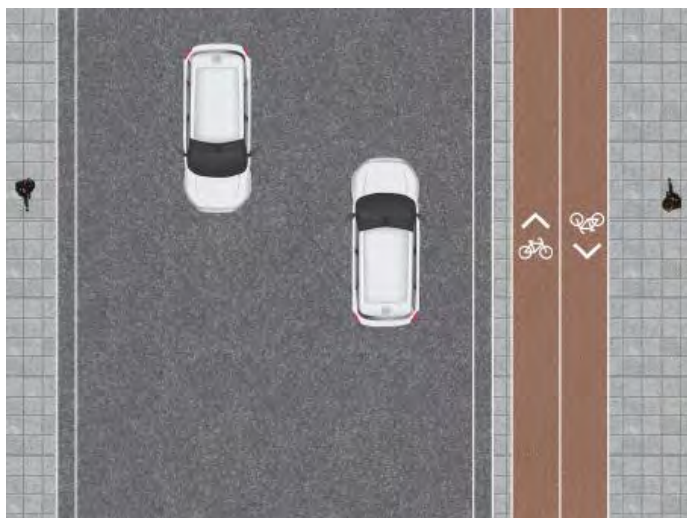
Figura 76 – Sezione trasversale e pianta di progetto Viale 2 giugno

I metri computati sono 1350, ovvero 675 per direzione.

#### 4.5.12 Strada comunale Taverna del Ferro

La soluzione progettuale scelta per questo tratto, è una pista ciclabile in sede riservata su marciapiede bidirezionale lato Chalet avente le seguenti caratteristiche:

SOLUZIONE PROGETTUALE		
PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA SU MARCIAPIEDE BIREZIONALE SU MARCIAPIEDE SX (LATO CHALET)		
LARGHEZZA PISTA	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA
2,5	DOPPIO	1



Parco Troisi

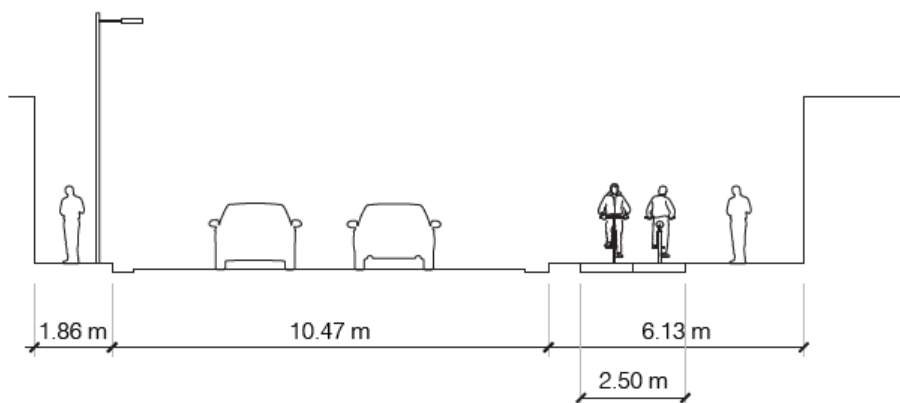


Figura 77 – Sezione trasversale e pianta di progetto Via Taverna del Ferro.

I metri computali sono 60.



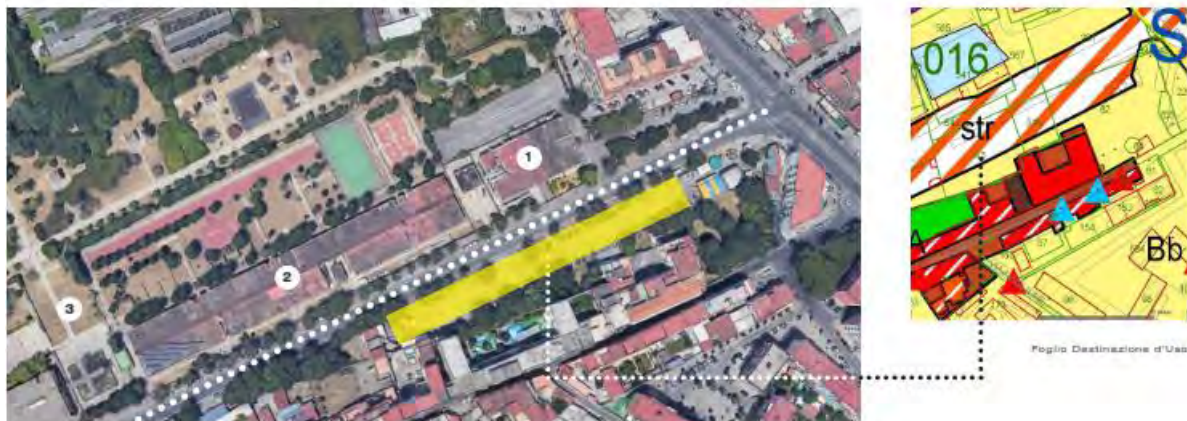
#### 4.5.13 Via Domenico Atripaldi

La soluzione progettuale scelta per tale tratto è una pista ciclabile in sede propria su lato dx in direzione di via Repubbliche Marinare avente le seguenti caratteristiche.

SOLUZIONE PROGETTUALE						
PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA MONODIREZIONALE LATO DX IN DIR. VIA REPUBBLICHE MARINARE						
LARGHEZZA CORSIA	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	CORDOLO [m]	LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA
1,5	UNICO IN DIR VIA REPUBBLICHE MARINARE	1	0,5	7,8-9,38	DOPPIO	1

Tale soluzione impone l'eliminazione della sosta (circa 16 posti) non regolamentata sul lato ove verrà realizzata la pista ciclabile.

Per ovviare a tale problema, è stata individuata un'area lungo tale tratto, ove, è possibile realizzare stalli di sosta.



1	Commissariato di Polizia Napoli San Giovanni/Barra	●	Area Esistenti o prossima Parcheggio	COMUNE	FSB
2	Istituto Superiore "Rosario Livatino"	●	Possibile Area a distrazione Parcheggio	FOGLIO	178
3	Parco Troisi	●		PARTICELLA	77
				QUARTIERE	..
				CODICE	..
				STATO	..
				DESTINAZIONE	..
				LEGENDA	..



Figura 78 – Area individuata per la realizzazione di un nuovo parcheggio.

Via Repubbliche Marinare

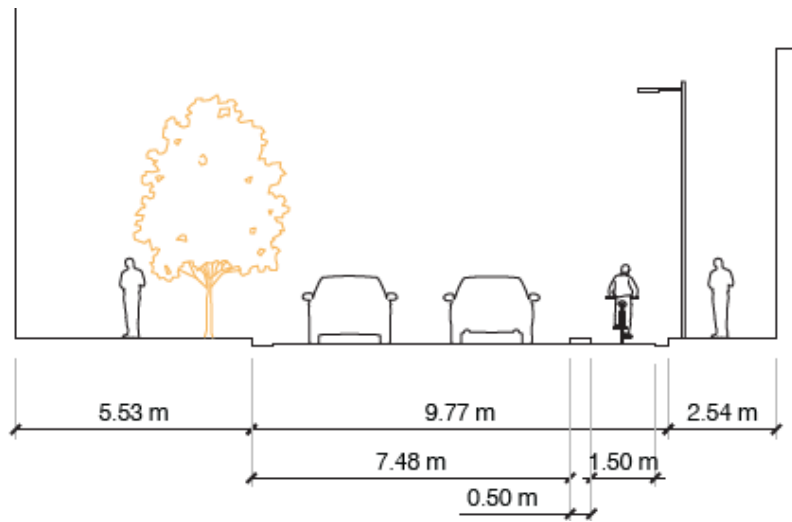


Figura 79 – Sezione trasversale e pianta di progetto Via Atripaldi



Figura 80 – Fotoinserimento pista di progetto

I metri computati sono 565.

#### 4.5.14 Via Repubbliche Marinare

La soluzione scelta per questo tratto è quella di una pista ciclabile in corsia riservata monodirezionale su marciapiede su entrambi i lati. Visto nel tratto finale, in direzione di Viale 2 giugno c'è un restringimento del marciapiede si propone una risagomatura del marciapiede con l'installazione di stalli di sosta in linea, anziché a 45 gradi. I metri computabili sono 1100, ossia circa 550 m per senso di marcia.

Per ulteriori dettagli, si rimanda alla tav. PF\_AR\_08 - Planimetria di confronto - Q3.

SOLUZIONE PROGETTUALE		
PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA SU MARCIAPIEDE MONODIREZIONAL SU MARCIAPIEDE DX E SX		
LARGHEZZA PISTA	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA
1,5	UNICO	1





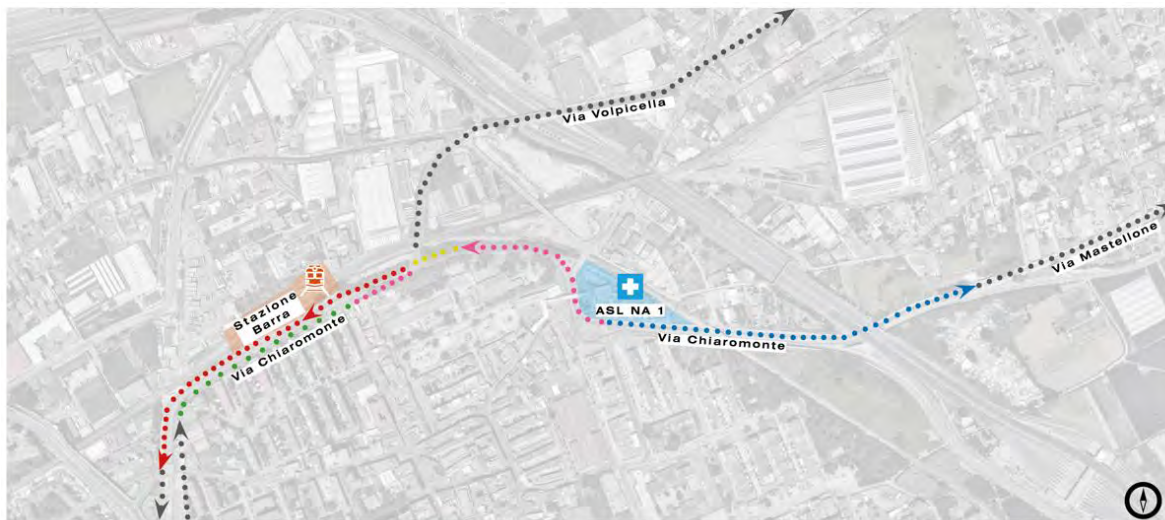
#### 4.5.15 Via Chiaromonte

Poiché via Chiaromonte non presenta una sezione stradale omogenea per tale strada sono state ipotizzate diverse soluzioni progettuali.

In particolare, a partire da Viale 2 Giugno in direzione dell'ospedale del mare sono stati individuati 6 tipologie di piste, ossia:

- **pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede monodirezionale** di lunghezza pari a 75 m;
- **pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede monodirezionale** lato sinistro in direzione stazione di Barra, mentre **pista in sede propria sul lato destro** per un tratto di 140 m;
- **pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede monodirezionale** lato sinistro in direzione stazione di Barra, mentre **pista in sede corsia riservata su carreggiata monodirezionale sul lato destro** per un tratto di 50 m;
- **zona 30** per un tratto di 100 m ove è prevista la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati;
- **pista in sede propria monodirezionale su lato sx in direzione dell'Ospedale del mare** avente lunghezza pari a 260 m;
- **pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede monodirezionale** di lunghezza pari a 523 m.

Si precisa inoltre, che dall'intersezione con via Ponte Cavalcavia Ponticelli, il tracciato in direzione dell'ospedale del mare prosegue su quest'ultima passando per Via Volpicella, De Meis e Bartolo Longo. (Per ulteriori dettagli si rimanda alla tav. PF\_AR\_10 - Planimetria di confronto - Q5)



**VIA CHIAROMONTE**  
PISTA CICLABILE CON TRATTI VARIABILI  
in direzione ospedale del mare

**1220**  
Metri tratti computabili

- TRATTO I - PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA MONODIREZIONALE SU MARCIAPIEDI
- TRATTO II - PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA MONODIREZIONALE SU ENTRAMBI I LATI
- TRATTO III - PISTA CICLABILE IN SEDE RISERVATA MONODIREZIONALE SU MARCIAPIEDI
- TRATTO IV - PISTA CICLABILE IN SEDE RISERVATA SU CARREGGIATA
- TRATTO V - ZONA 30



Figura 82 – Stralcio planimetrico di progetto Via Chiaromonte- Via Cavalcavia Ponticelli

Nelle tabelle seguenti, saranno riportate le caratteristiche geometriche di ogni tipologia di pista utilizzata per questa strada

TIPOLOGIA PISTA 1						
PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA SU MARCIAPIEDE MONODIREZIONALE						
LARGHEZZA PISTA	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE		N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA			
1,5	UNICO		1			
TIPOLOGIA PISTA 2						
PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA MONODIREZIONALE						
LARGHEZZA CORSIA	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	CORDOLO [m]	LARGHEZZA CARREGGIATA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA
1,5	UNICO	1	0,5	6.5-8	DOPPIO	1
TIPOLOGIA PISTA 3						
PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA SU CARREGGIATA MONODIREZIONALE						
LARGHEZZA PISTA	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE		N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA			
1,5	UNICO		1			

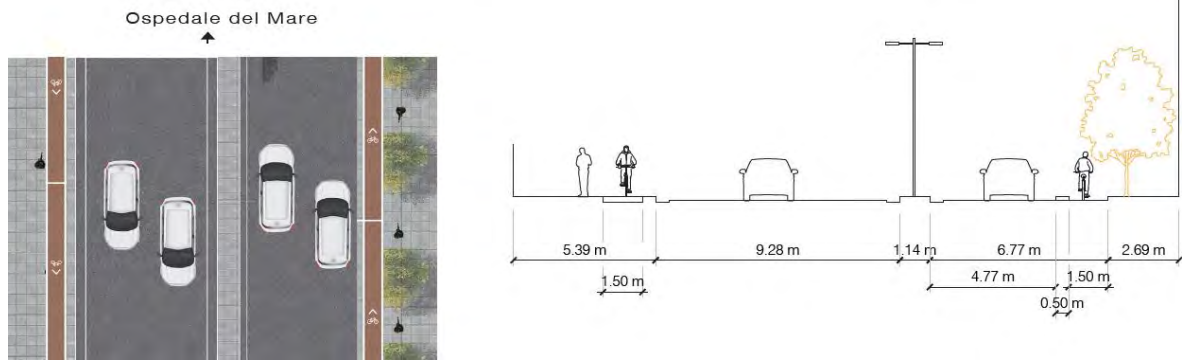


Figura 83 – Sezione trasversale e pianta di progetto Via Chiamonte tratto I

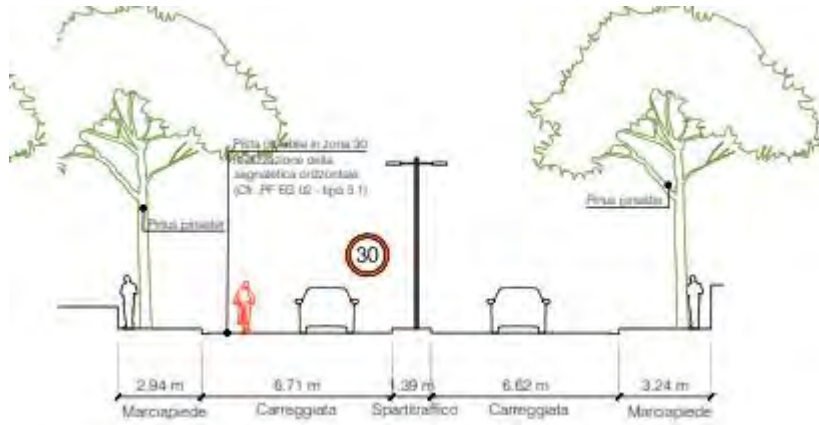


Figura 84 – Sezione trasversale e pianta di progetto Via Chiamonte tratto II

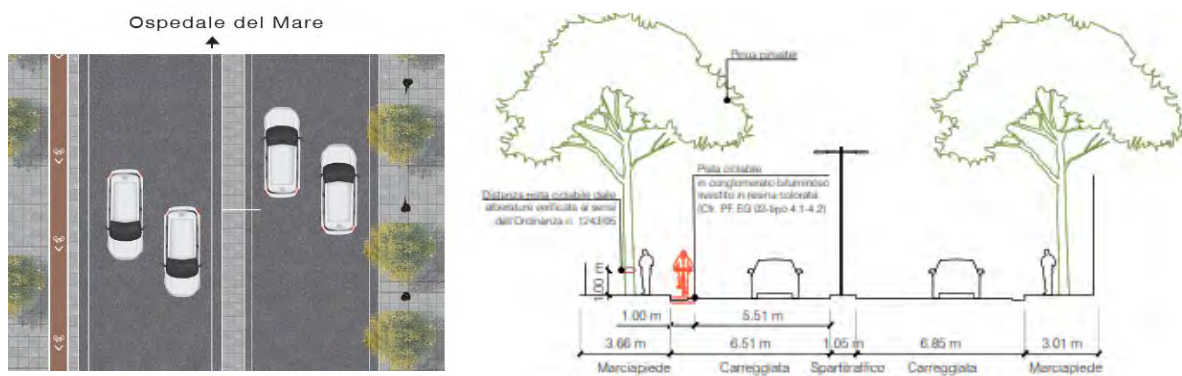


Figura 85 – Sezione trasversale e pianta di progetto Via Chiamonte tratto III



#### 4.5.16 Via Mastellone

La pista ciclabile proposta su via Mastellone è una pista in corsia riservata su marciapiede ubicata su lato dx nel verso che va dall'ospedale del mare alla stazione di Barra per un tratto lungo 45 m e ed una pista in sede propria per un tratto lungo 1055m. I metri computabili sono 1100.

SOLUZIONE PROGETTUALE TIPO 1		
PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA SU MARCIAPIEDE MONODIREZIONALE SU MARCIAPIEDE DX IN DIREZIONE DELLA STAZIONE DI BARRA		
LARGHEZZA PISTA	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA
1,5	UNICO	1

SOLUZIONE PROGETTUALE						
PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA MONODIREZIONALE LATO DX IN DIR. DELLA STAZIONE DI BARRA						
LARGHEZZA CORSIA	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	CORDOLO [m]	LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA
1,5	UNICO IN DIR. STAZIONE DI BARRA	1	0,5	5,5-6,5	DOPPIO	1

Ospedale del Mare



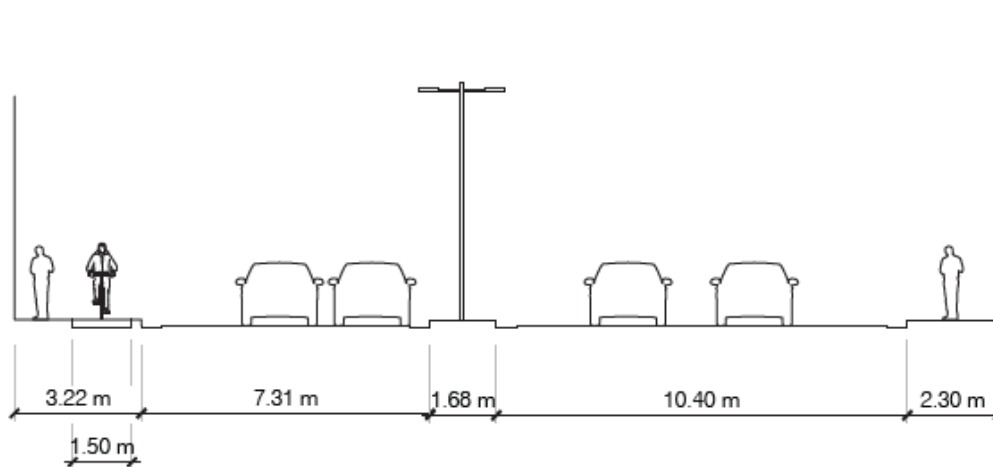


Figura 86 – Sezione trasversale e pianta di progetto Via Mastellone

#### 4.5.17 Viale delle Metamorfosi

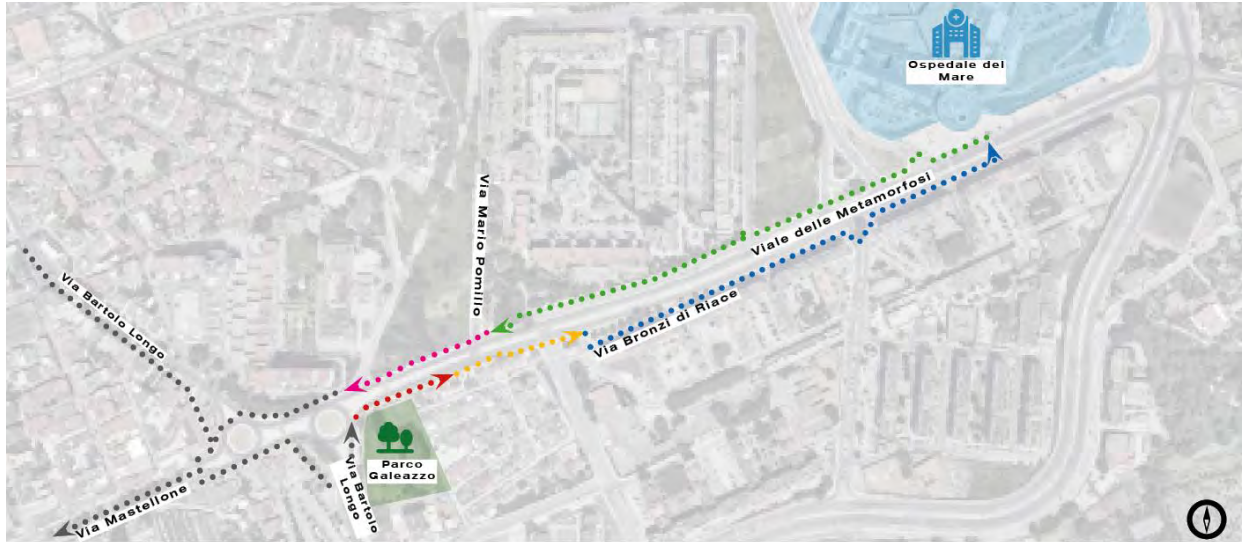
Poiché la sezione stradale lungo viale delle Metamorfosi è molto variabile, lungo tale tratto sono state adottate diverse soluzioni.

In particolare, il tratto che da Bartolo Longo, fino ad altezza Parco Galeazzo (lato dx in direzione ospedale del mare) avrà una pista ciclabile, in sede riservata su marciapiede che passa sulla piazzetta Bartolo Longo.

Da parco Galeazzo in direzione dell'ospedale del mare, lato dx si propone una pista ciclabile in sede propria sino a Via dei Bronzi di Riace, dove inizia la zona 30 sino all'ospedale del mare.

Nella direzione opposta invece, si propone una pista ciclabile in sede riservata sino all'intersezione di Via Pontillo. Di lì, sino all'intersezione con a Via Mastellone si propone una pista riservata su Marciapiede.

Per maggiori dettagli rimanda alle tavole grafiche.



**VIA DELLE METAMORFOSI**  
PISTA CICLABILE CON TRATTI VARIABILI

Direzione Ospedale del Mare

**900**

Metri tratto computabili

- TRATTO I DX - PISTA CICLABILE IN CORRIA RISERVATA SU MARCIAPIEDE MONODIREZIONALE
- TRATTO I SX - PISTA CICLABILE CON BARRA RISERVATA SU MARCIAPIEDE MONODIREZIONALE
- TRATTO II - PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA
- TRATTO III DX - ZONA 30
- TRATTO III SX - PISTA CICLABILE IN SEDE RISERVATA FINO A VIA POMILIO



Figura 89 – Stralcio planimetrico di progetto Viale delle Metamorfosi



#### 4.5.18 Via Ponte Cavalcavia Ponticelli

Su via Ponte Cavalcavia Ponticelli si propone una pista ciclabile in sede propria su lato destro in direzione di Via Volpicella.

I metri computabili su tale tratto sono 300.

SOLUZIONE PROGETTUALE						
PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA IN DIR. VIA VOLPICELLA						
LARGHEZZA PISTA [m]	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	LARGHEZZA CORDOLO [m]	LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE
1,5	UNICO	1	0,5	6,8-7,5	UNICO	1

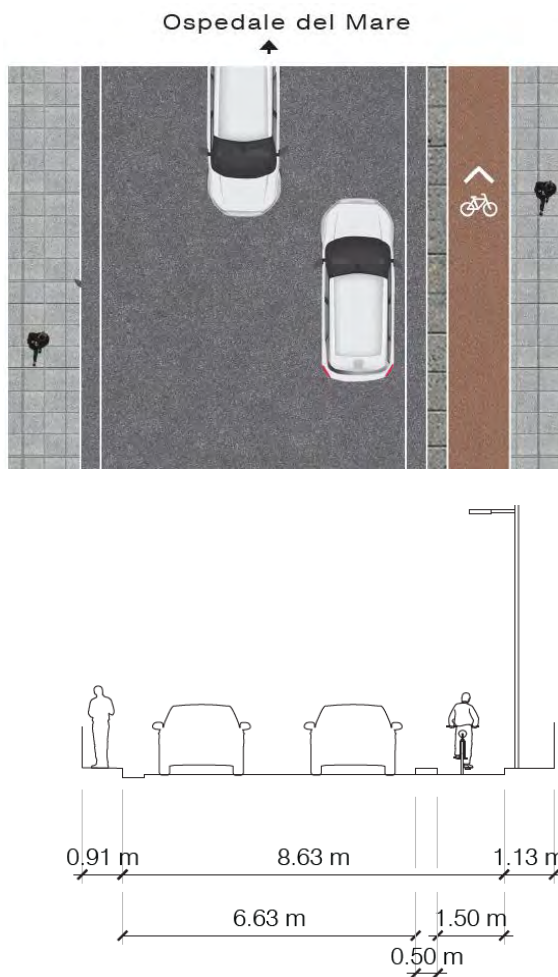


Figura 87 – Sezione trasversale e pianta di progetto Via Ponte Cavalcavia Ponticelli

#### 4.5.19 Via Volpicella

Via Volpicelli per le dimensioni della sede stradale si divide in due tratti. Il primo tratto, si estende per 319 m a partire da Via Ponte Cavalcavia Ponticelli.

Il secondo tratto, si estende per 1067 m e comprende anche il primo tratto di via de Meis sino a Via Bartolo Longo.

Per il primo tratto si propone una pista ciclabile in sede propria per i primi 19 m, mentre per i restanti 300 m si propone una pista in corsia riservata su marciapiede destro in direzione di Via Bartolo Longo.

Per il secondo tratto si propone una risagomatura del marciapiede e la realizzazione di una pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede nel tratto che interseca via Ciccarelli. Per la restante parte si propone una pista ciclabile in sede propria lato destro in direzione di Via Bartolo Longo.

Si riassumono di seguito le caratteristiche delle due soluzioni progettuali.

SOLUZIONE PROGETTUALE TIPO 1						
PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA SU MARCIAPEDE DX DIR. VIA BARTOLO LONGO						
LARGHEZZA PISTA [m]	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	LARGHEZZA CORDOLO [M]	LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE
1-1,5	UNICO	1		1,5	UNICO	1

SOLUZIONE PROGETTUALE TIPO 2						
PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA DIR. VIA BARTOLO LONGO						
LARGHEZZA PISTA [m]	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	LARGHEZZA CORDOLO [m]	LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE
1,5	UNICO	1	0,5	1,5	UNICO	1

La realizzazione del secondo tratto di pista comporterà l'eliminazione del parcheggio sul lato pista (circa 100 posti auto).

Per risolvere tale problema è stata individuata un'area che potrebbe essere destinata a parcheggio.



*Figura 88 – Individuazione area adibita a parcheggio Via Volpicella*



#### 4.5.20 Via Bartolo Longo

Ai fini di individuare soluzioni progettuali, Via Bartolo Longo è stata divisa in due tratti. Il primo tratto, si estende per 278 m e va da civico 1 a 66, mentre il secondo tratto, lungo 295 m va da civico 66 all'intersezione con viale delle Metamorfosi.

Per il primo tratto si propone:

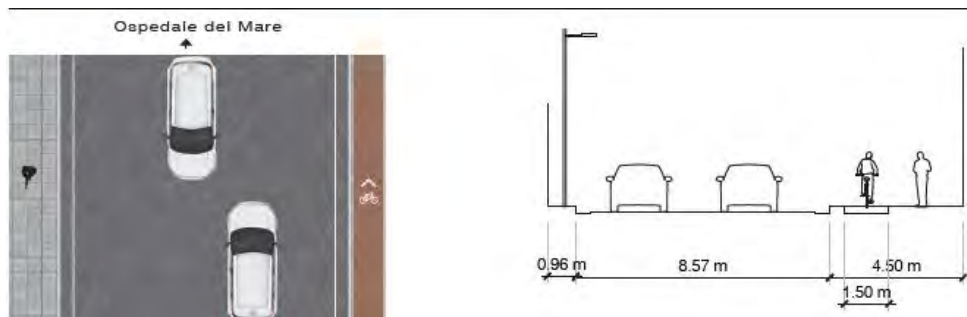
- pista ciclabile in corsia riservata monodirezionale su marciapiede destro in direzione di Via Metamorfosi per circa 65 m;
- pista in sede propria per ulteriori 95 m;
- percorso promiscuo per circa 50m.

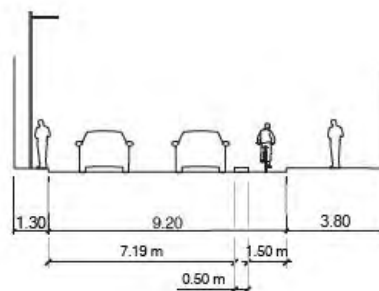
Per il secondo tratto si propone una pista ciclabile in sede propria monodirezionale lungo i primi 20 m ed una pista in corsi riservata su marciapiede in direzione di Via Metamorfosi per il restante tratto. Nelle tabelle che seguono, sono riassunte le caratteristiche delle tipologie di pista adottate.

SOLUZIONE PROGETTUALE tipo 1						
PISTA CICLABILE IN CORSIA RISERVATA SU MARCIAPEDE DX DIR. VIA DELLE METAMORFOSI						
LARGHEZZA PISTA [m]	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	Larghezza cordolo [m]	LARGHEZZA corsia[m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE per senso di marcia
1,5	UNICO	1		6.50-9.5	UNICO	1

SOLUZIONE PROGETTUALE Tipo 2						
PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA DIR. VIA DELLE METAMORFOSI						
LARGHEZZA PISTA [m]	SENSO DI MARCIA PISTA CICLABILE	N. CORSIE PER SENSO DI MARCIA	Larghezza cordolo [m]	LARGHEZZA [m]	SENSO DI MARCIA	N. CORSIE
1,5	UNICO	1	0,5	8,5-12	UNICO	1

Si precisa che, la realizzazione del secondo tratto comporterà l'eliminazione della sosta non regolamentata su un lato (circa 16 posti).





#### 4.6 SOSTA

In questo paragrafo, si riporta il bilancio dei posti auto che si perdono a seguito della realizzazione della pista.

Tratti oggetto di intervento	Posti auto persi	Sosta regolamentata	Posti ricavati dalla possibile realizzazione di nuovi parcheggi
via Ferrante imparato	50	No	
Corso Protopisani	65	No	
Via Atripaldi	16	No	230
Via Volpicella	100	No	100
Via Bartolo Longo	20	No	
via Chiaromonte	9	No	
via Marina dei Gigli	15	Si	
Via Repubbliche Marinare	6	Si	

#### 4.7 ATTREZZATURE URBANE

Al fine di favorire l'interscambio tra il sistema di trasporti esistente e la nuova infrastruttura ciclabile, sono stati individuati, in prossimità di punti strategici, specifiche tipologie di arredi in grado di **accogliere al meglio le esigenze dei diversi utenti** della nuova pista ciclabile e di **rendere coinvolgente l'esperienza di utilizzo del sistema di mobilità sostenibile**. Il processo di scelta ha dato priorità a modelli tali da agevolare al massimo tutti i tipi di utenza nelle operazioni di alloggio della bicicletta, oltre che fornire un ventaglio di servizi il più ampio ed interessante possibile.

La proposta è articolata in 3 elementi di grande pregio architettonico e ad elevato contenuto tecnologico dislocati lungo il percorso come rappresentato nella figura sottostante:

- n. 2 Ciclostazioni;
- n.2 Pensiline di ricarica fotovoltaiche;
- n.6 Rastrelliere.

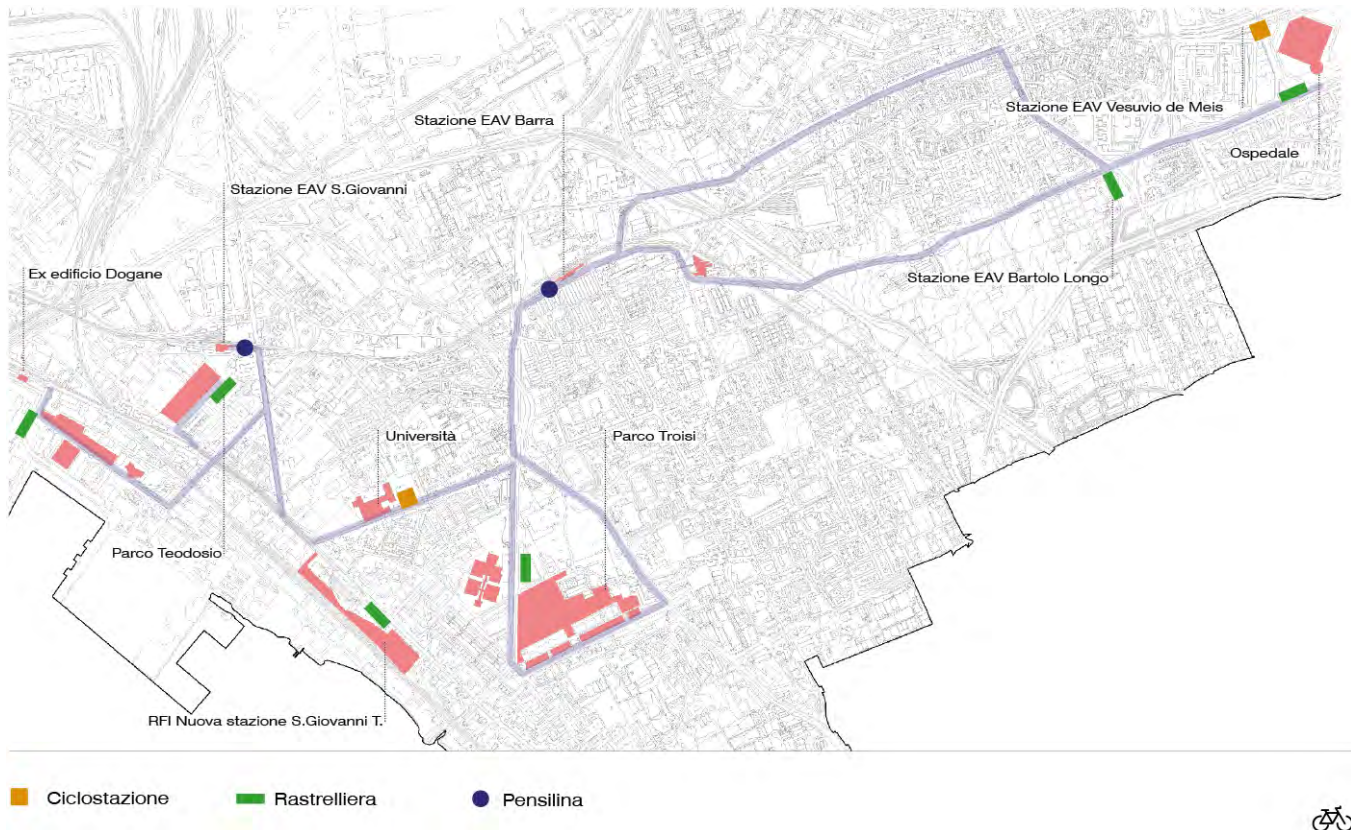


Figura 89 – Punti posizionamento attrezzature urbane



#### 4.7.1 Ciclostazioni

Il progetto prevede di realizzare due ciclostazioni in punti strategici della pista, la prima in prossimità del nuovo Polo Universitario della Federico II in corso Protopisani, l'altra nei pressi dell'Ospedale del Mare.

Il disegno delle stazioni nasce con un obiettivo chiaro e con una forte connotazione comunicativa, diventa essa stessa oggetto promotore ed incentivante nell'utilizzo del nuovo sistema di mobilità sostenibile.

La dotazione tecnologica delle ciclostazioni riguarda le coperture con pensiline fotovoltaiche ed illuminate con insegne che avranno la funzione di landmark; punti di ricarica per e-bike; dispositivi per la manutenzione delle bike e armadietti a controllo elettronico "tipo Amazon Locker"; la ciclostazione stessa permetterà l'ingresso ai propri utenti mediante un sistema gestito da app con ingresso controllato mediante QR Code.

L'elevato contenuto tecnologico della ciclostazione richiede un adeguato supporto impiantistico, nel dettaglio il progetto prevede l'alloggio in copertura di pannelli fotovoltaici per rendere la bike-station energeticamente indipendente, oltre a dotazioni di videosorveglianza e controllo accessi per renderne sicuro l'utilizzo anche come Ciclo-parcheggio custodito. La ciclostazione dispone inoltre di punti presa per stazioni di ricarica e-bike, sistema di pompaggio, sistema di illuminazione interno e in facciata per rendere riconoscibile l'elemento architettonico nel contesto urbano.



#### 4.7.2 Pensiline

In prossimità delle due stazioni EAV di S. Giovanni e Barra, si prevede la predisposizione di pensiline per il ricovero delle bike e di ricarica delle e-bike. Sulla copertura della pensilina vengono alloggiati pannelli fotovoltaici per produrre l'energia necessaria per ricaricare le bici elettriche e per alimentare l'insegna luminosa della pensilina stessa, che ancora una volta diventa landmark di questo percorso ciclabile. La pensilina dispone di dotazioni impiantistiche tali da permettere la ricarica di bici elettriche, oltre che sistema di illuminazione interno e in facciata per rendere riconoscibile l'elemento architettonico.

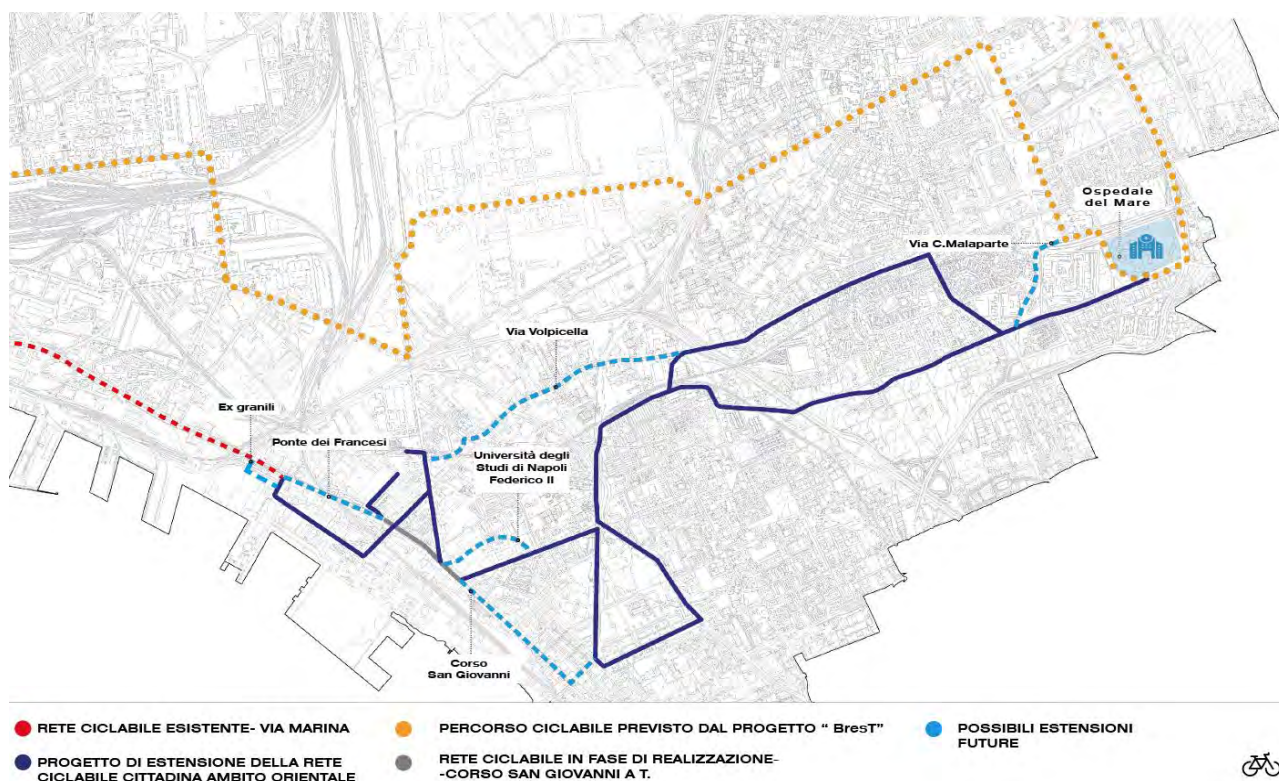


### 4.7.3 Rastrelliere

Nelle vicinanze dei principali attrattori, individuati nel percorso della ciclabile, è stato predisposto l'inserimento di rastrelliere a supporto agli utenti della nuova infrastruttura.

## 4.8 POSSIBILI ESTENSIONI

Sono state individuate possibili future estensioni del percorso di progetto:

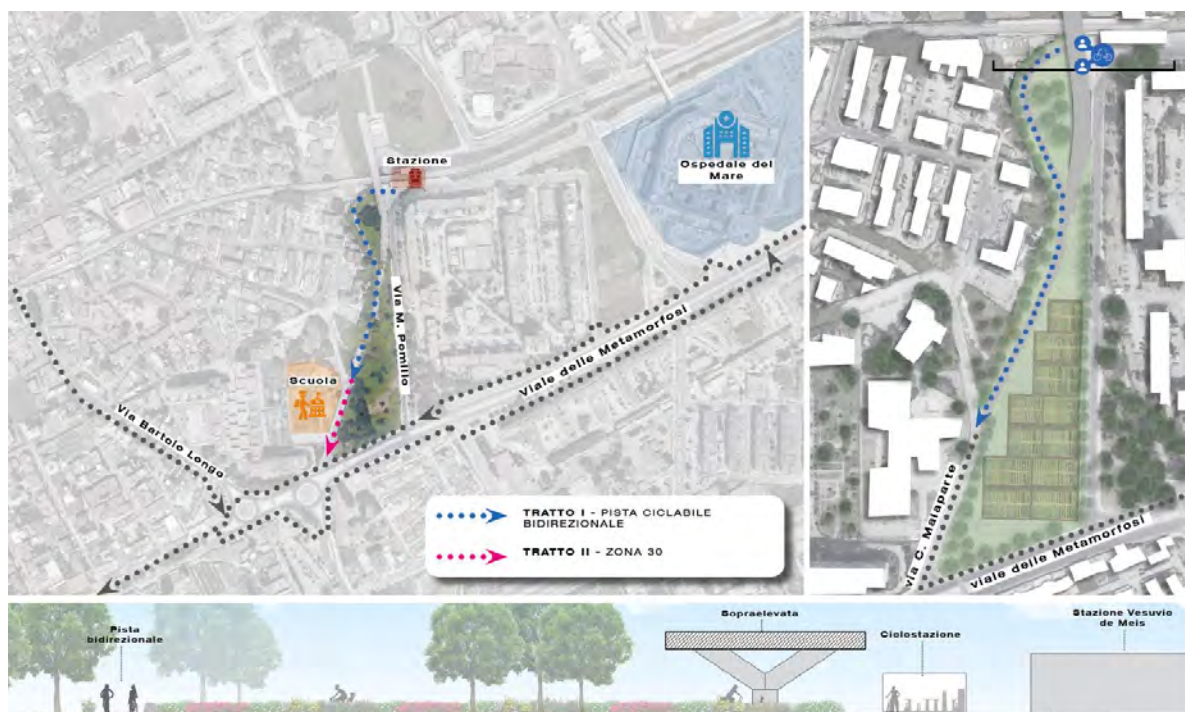


Particolare attenzione è rivolta alla possibilità di innestare l'inizio della nuova ciclabile con quella esistente in Via Marina attraverso il recupero **dell'ex Dazio doganale**. L'edificio, oggi in disuso, potrebbe diventare la porta di accesso al nuovo percorso ciclabile, uno spazio polifunzionale, il punto di partenza per esplosioni urbane alla scoperta dell'area orientale di Napoli. Un luogo che si rivolge ai pendolari ma anche ai viaggiatori, uno spazio vivo in cui diffondere la cultura e promuovere la conoscenza del grande patrimonio storico e culturale di questa parte di città, favorendo l'uso delle due ruote come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane che per le attività turistiche e ricreative.



Figura 93 – Ex Dazio doganale

Altro punto strategico di possibile estensione della pista ciclabile è stato individuato nei pressi dell'ex scuola elementare in via Curzio Malaparte, oggi in concessione ad associazioni del terzo settore per sviluppare un progetto di inclusione sociale. L'area prospiciente la scuola, oggi in abbandono, anch'essa data in concessione per la realizzazione di orti urbani, si presta ad accogliere il passaggio della pista ciclabile, in modo da collegare direttamente la stazione Vesuvio De Mais con la rete ciclabile prevista su Viale delle Metamorfosi.





## 4.9 CONCLUSIONI

Il progetto della nuova pista ciclabile, in linea con quanto previsto nel documento di indirizzo alla progettazione, si è posto l'obiettivo di intercettare le principali attrezzature urbane esistenti nell'ambito orientale della città di Napoli e di scoprire relazioni e potenzialità ancora inesprese o incomplete, migliorando le condizioni di vivibilità attenuando il traffico veicolare urbano e promuovendo la mobilità pedonale e ciclabile, anche attraverso interventi di riqualificazione urbana.

Il progetto proposto crea un circuito ciclabile, unitamente agli interventi già realizzati e programmati dal servizio di Mobilità Sostenibile, capace di rendere un servizio alla città e ai cittadini per la presenza di connessioni con scuole, ospedali, uffici, centri sportivi, luoghi d'arte e cultura; crea interconnessioni con altre forme di mobilità collettiva quali le stazioni ferroviarie; si mette a sistema e definisce un circuito con le altre reti ciclabili di via Marina, la futura rete ciclabile costiera in direzione Portici e la rete del BresT.



*Inizio pista ciclabile - Via Marina dei Gigli*