



UNIONE EUROPEA



REGIONE CAMPANIA



REPUBBLICA ITALIANA



COMUNE DI NAPOLI



P.O.R. CAMPANIA
2007-2013

FESR

Fondo Europeo Sviluppo Regionale

La tua
Campania
cresce in
Europa

COMUNE DI NAPOLI

Direzione centrale Infrastrutture, lavori pubblici e mobilità

Servizio Sistema delle infrastrutture di trasporto, delle opere pubbliche a rete e dei parcheggi



Grande progetto Riqualficazione urbana Napoli est

Riqualficazione urbanistica e ambientale via Miraglia e sottopasso esistente

PROGETTO DEFINITIVO

CdP Immobiliare*: COORDINAMENTO arch. Francesco Maione
arch. Antonella Pazzanese

Gruppo di progettazione

Infrastrutture e impianti: IN.CO.SE.T. S.r.l. - a socio unico - ing. Claudio Troisi
Società di Ingegneria Consulenze e Servizi per l'Ambiente e il Territorio

Paesaggio: LAND Milano S.r.l. - arch. Andreas Kipar

Timbro e fir



* Attività prevista nell'ambito della convenzione urbanistica stipulata con il Comune di Napoli il 28 dicembre 2012, relativa all'intervento di reindustrializzazione dell'area ex Icmi di via Ferrante Imparato n. 501 - responsabile attuazione convenzione: arch. Giovanni Lanzuse

Progettazione sicurezza: Comune di Napoli - arch. Francesca Spera

Redazione atti amministrativi: Comune di Napoli - arch. Anna Rita Affortunato

Responsabile del procedimento

arch. Giuseppe Pulli

Relazione trasportistica

DATA dicembre 2014

SCALA

R02

REVISIONE

DESCRIZIONE

DATA

01

02

03

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

INFRASTRUTTURE E IMPIANTI

In.Co.Se.T. a socio unico

84013 CAVA DE'TIRRENI SA

Progettista: Ing. Claudio Troisi

Gruppo di lavoro: geom. G. Avagliano, ing.jr. F. Casaburi, ing. V. D'Amato, ing. L. De Pasquale, ing. T. Marinelli,
ing. L. Pelliccia

Consulente pubblica illuminazione: ARETHUSA s.r.l.

Consulente strutture: Ing. V. Esposito

Consulente aspetti geologici: Dott. G. Palumbo

Consulente rilievi topografici: Geom. G. Baldi

PROGETTO DI PAESAGGIO

LAND Milano S.r.l.

Via Varese, 16 – 20121 MILANO

Progettista: arch. Andreas Kipar

Team: arch. V. Pagliaro, arch. G. Tettamanzi, dott. agr. E. Frappi

SOMMARIO

1.	OBIETTIVI, CONTENUTI E ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO	3
1.1	OBIETTIVI DELLO STUDIO	3
1.2	SINTESI DEI RISULTATI.....	4
1.3	ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO.....	4
2.	INQUADRAMENTO DELL'AREA DI INTERVENTO NEL SISTEMA DEI TRASPORTI DELL'AREA CITTADINA E METROPOLITANA	6
2.1	LOCALIZZAZIONE E DESCRIZIONE DELL'AREA	6
2.2	ACCESSIBILITA' E FUNZIONALITA' DELLE STRADE DI PROGETTO	7
3.	ANALISI DELLE ATTUALI CONDIZIONI DI FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI DELL'AREA8	
3.1	LE CONDIZIONI DI FUNZIONAMENTO DELLA RETE STRADALE	8
3.2	CRITICITA' PUNTUALI. LE CONDIZIONI DI FUNZIONAMENTO DELLE INTERSEZIONI	10
4.	QUADRO PROGRAMMATICO DEGLI INTERVENTI PREVISTI NELL'AREA OGGETTO DI STUDIO	13
4.1	I NUOVI POLI ATTRATTORI	15
4.2	GLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PROGRAMMATI.....	19
5.	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI	21
5.1	INTERVENTI SULLA MOBILITÀ.....	21
5.2	SCHEMA DI CIRCOLAZIONE DI PROGETTO.....	32
6.	GLI IMPATTI TRASPORTISTICI CONNESSI ALLA REALIZZAZIONE DELL'INSEDIAMENTO	35
7.	CONCLUSIONI.....	37

1. OBIETTIVI, CONTENUTI E ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO

1.1 OBIETTIVI DELLO STUDIO

Il documento che si presenta illustra i risultati dello studio trasportistico condotto a supporto delle "Opere infrastrutturali integrative - Area ex I.C.M.I. via Ferrante Imparato n.501" nell'ambito del Grande progetto Riqualficazione urbana area portuale Napoli est.

In particolare, le analisi e le verifiche trasportistiche sono eseguite alla luce delle caratteristiche dell'intervento, dettagliando il traffico indotto dalle caratteristiche degli interventi infrastrutturali che si prevede di realizzare all'interno dell'area.

Il progetto in esame comprende diversi interventi di riqualficazione e adeguamento nonché di nuova realizzazione; in particolare sono previsti:

- la riqualficazione di via Ferrante Imparato, di via De Roberto, via Macello, via Traccia Poggioreale, via Miraglia, via Pascone, via Parisi e via Tarantini;
- l'adeguamento delle rampe in uscita e in ingresso dalla SS162 in *via D. De Roberto*;
- l'adeguamento delle intersezione via *Imparato* e via *De Roberto*, tra *via Miraglia* e *via Tarantini* e dell'intersezione tra *via del Pascone* e *via Macello*;
- la realizzazione di un *attraversamento al rilevato ferroviario* di collegamento tra via Traccia Poggioreale e via Miraglia.

Come noto, nell'area orientale della città di Napoli è prevista la riqualficazione delle aree industriali storiche basata sulla riorganizzazione del paesaggio urbano e ambientale e sulla formazione di moderni insediamenti per la produzione di beni e servizi attraverso:

- un rinnovamento dell'apparato produttivo esistente mediante la progressiva delocalizzazione delle attività incompatibili con l'ambiente urbano;
- una riconfigurazione del sistema delle urbanizzazioni, per migliorare i servizi al sistema produttivo e la qualità urbana e ambientale, in particolare mediante la riorganizzazione del sistema stradale e la realizzazione di nodi di interscambio;
- una riqualficazione degli insediamenti residenziali esistenti;
- l'utilizzo delle aree dismesse anche al fine di costruire un patrimonio di urbanizzazioni per i quartieri orientali e la città, in particolare con la costruzione di un grande parco attrezzato.

Complessivamente, le infrastrutture stradali per le quali si prevede la riqualficazione hanno una lunghezza di circa 4 chilometri.

Tali interventi vanno inquadrati in un più ampio progetto, denominato Riqualficazione urbana dell'area portuale di Napoli est, che, oltre alla riqualficazione delle strade sopra menzionate, prevede:

- ✓ la riqualficazione di ulteriori strade dell'area orientale (via Galileo Ferraris, via Gianturco, via Brecce a Sant'Erasmus, via Benedetto Brin, via Carlo di Tocco e asse costiero);

- ✓ la realizzazione di tre sottopassi viari, uno dei quali utilizza le strutture esistenti del ponte della Bettina, parzialmente impiegate per il passaggio dei treni della Circumvesuviana e della linea metropolitana 1;
- ✓ il completamento del nodo d'interscambio Brin;
- ✓ una serie di sistemazioni a verde e di interventi di arredo urbano diffusi sulla rete stradale;
- ✓ la rifunzionalizzazione del sistema fognario San Giovanni/Volla;
- ✓ la realizzazione di sistemi di videosorveglianza e l'adeguamento della caserma dei Vigili del fuoco situata in prossimità dell'emiciclo di Poggioreale, al fine di aumentare i livelli di sicurezza.

L'obiettivo dello studio è quello di *verificare il funzionamento della rete stradale dell'area nello scenario di progetto, così come risulta dagli attuali documenti programmatori urbanistici e trasportistici e tenendo conto anche degli effetti delle nuove localizzazioni territoriali previsti dai piani urbanistici.*

Il perseguimento di tale obiettivo consentirà di:

- individuare una serie organica di interventi di tipo infrastrutturale, di ingegneria del traffico e di sicurezza stradale che garantiscano il miglioramento della funzionalità del sistema in termini di minore congestione, minor tempo speso nel traffico, minore inquinamento, incremento di sicurezza stradale e l'accessibilità alle nuove funzioni insediate nel territorio;
- verificare la compatibilità degli interventi integrativi con quelli previsti dai Piani e programmi sovraordinati;
- indicare l'articolazione temporale degli interventi migliorativi del sistema;
- valutare i benefici conseguenti alla realizzazione degli interventi integrativi.

1.2 SINTESI DEI RISULTATI

L'area in oggetto subirà una profonda trasformazione a seguito degli interventi infrastrutturali ed insediativi previsti a scala locale e sovracomunale.

Nel complesso, il sistema stradale di intervento con gli interventi di progetto previsti, raggiungerà un livello di funzionamento di gran lunga più efficiente rispetto a quello attuale consentendo condizioni di deflusso più fluide riducendo al minimo situazioni di congestione e fenomeni di stop and go.

Nell'ambito dello studio sono stati analizzati vari scenari di progetto; le analisi trasportistiche, condotte, sullo scenario più gravoso, mostrano come nell'area di interesse gli interventi infrastrutturali di progetto garantiscono alla rete un livello di servizio più che adeguato alla funzione cui è destinata.

1.3 ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO

Lo studio è stato articolato in tre fasi:

1. analisi delle attuali condizioni di funzionamento del sistema di trasporto dell'area;
2. acquisizione delle caratteristiche degli interventi programmati sul territorio;

3. definizione e valutazione dello scenario di analisi.

Nella prima fase si è trattato di riprodurre il funzionamento del sistema dei trasporti dell'area, ottenuto mediante l'applicazione di un modello matematico di simulazione e previsione dei flussi di traffico. L'assegnazione della domanda alla rete, attraverso il modello di simulazione, ha consentito di valutare il livello di criticità sulla rete viaria.

Nella seconda fase si è proceduto all'acquisizione di informazioni riguardanti gli interventi di tipo insediativo e infrastrutturale previsti nel territorio in esame e contenuti nei documenti di programmazione cittadina e metropolitana i cui effetti siano rilevanti rispetto alle attuali condizioni di funzionamento del sistema.

Nella terza fase, sulla base delle analisi delle criticità evidenziate e degli interventi programmati sul territorio, si è proceduto alla definizione e alla valutazione di scenari di analisi intesi come la domanda e l'offerta di trasporto che si verrà a configurare nell'area di studio integrata dagli interventi infrastrutturali proiettati nell'orizzonte temporale di riferimento.

La verifica funzionale degli scenari di analisi è stata eseguita utilizzando il modello matematico di simulazione del traffico, aggiornato con i nuovi assi viari proposti e assegnando alle attuali strade in esercizio le nuove caratteristiche conseguenti agli interventi integrativi individuati. La matrice O/D degli spostamenti, utilizzata negli scenari di progetto, è stata ottenuta sommando alla matrice origine/destinazione attuale gli spostamenti indotti dai nuovi poli attrattori stimata con le metodologie descritte nel seguito. Gli interventi integrativi sono stati individuati sulla base delle analisi di accessibilità, criticità e sicurezza stradale effettuate e tendono a:

- aumentare l'accessibilità al territorio e, di conseguenza, ai nuovi poli attrattori;
- aumentare il livello di sicurezza della rete stradale dell'area;
- aumentare il livello di servizio della rete stradale dell'area a seguito degli interventi di adeguamento funzionale previsti;
- ridurre il livello di congestione della rete stradale dell'area offrendo nuovi punti di accesso all'area e nuovi percorsi alternativi a quelli in uso per raggiungere le funzioni già insediate e quelle previste.

Per quanto riguarda l'articolazione spaziale della domanda, si deve precisare come non tutta la domanda indotta dalle nuove funzioni sia "nuova", ossia vada ad aumentare il carico della rete di trasporto. Una componente della domanda indotta è, infatti, costituita anche dalla domanda "deviata", che già utilizzava la rete, e che la localizzazione della nuova attività induce ad una modifica del percorso: nel caso specifico, a vantaggio di sicurezza si è considerata la domanda incrementale senza spostamenti deviati.

2. INQUADRAMENTO DELL'AREA DI INTERVENTO NEL SISTEMA DEI TRASPORTI DELL'AREA CITTADINA E METROPOLITANA

2.1 LOCALIZZAZIONE E DESCRIZIONE DELL'AREA

La zona orientale è un'area vasta caratterizzata dall'essere una porzione significativa e organica del sistema territoriale e urbano della città metropolitana, con i centri storici minori di Poggioreale, Ponticelli, Barra e San Giovanni a Teduccio che a corona definiscono l'area stessa,

L'area di intervento è localizzata al centro della zona pianeggiante in cui si sviluppa il settore orientale della città di Napoli. Tale settore è parte della più estesa Piana di Volla che, con orientamento SW – NE, va dall'abitato di Lufrano fino al mare ed è delimitata dal Vesuvio e dalle colline orientali della città.

L'Ambito di intervento risulta delimitato da grandi arterie infrastrutturali:

- la soprelevata di via de Roberto (SS 162dir) a nord;
- il raccordo tra le autostrade A1 ed A3 con il porto a sud;
- il raccordo tra le autostrade A1 ed A3 a est;
- il fascio ferroviario della stazione centrale a ovest.

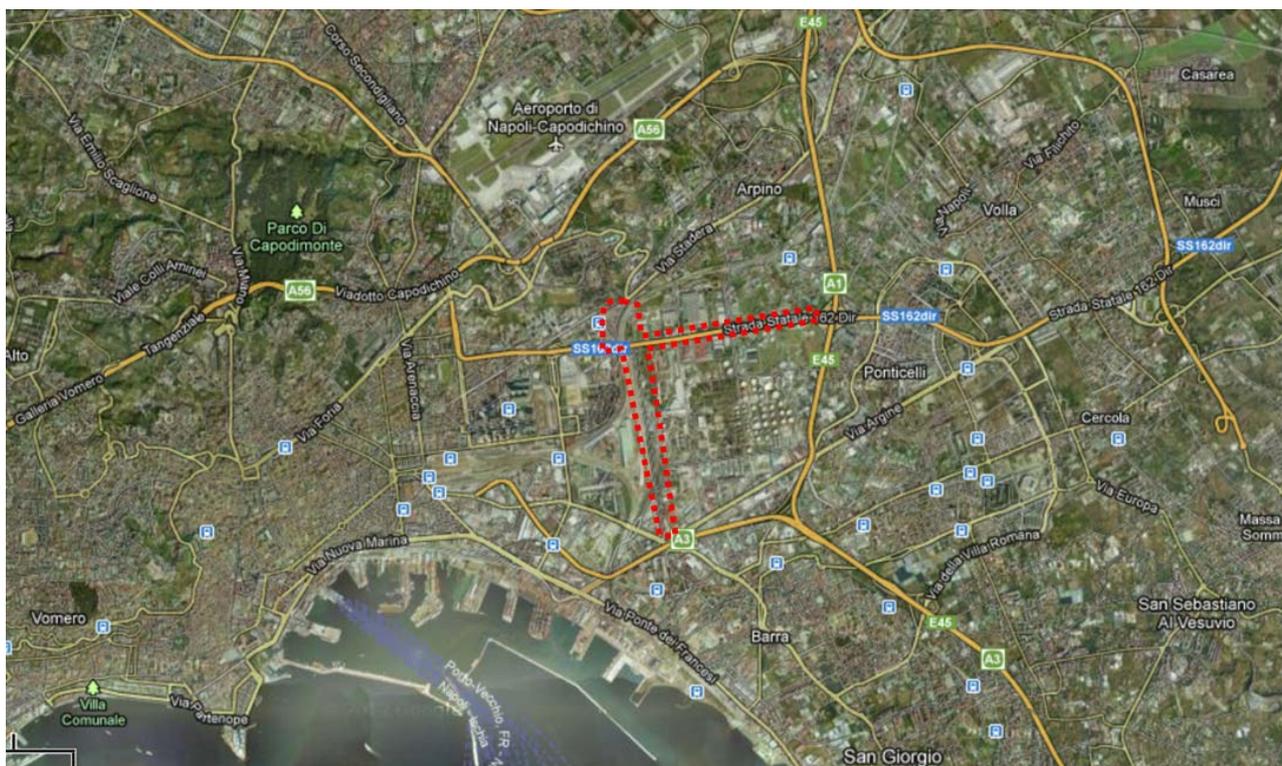


Figura 2.1- Localizzazione dell'area ed assetto attuale della rete stradale

La stazione presente nell'area è quella di Poggioreale che consente l'accesso alla rete Circumvesuviana.

Le strade interessate dal progetto, vale a dire via Ferrante Imparato, via De Roberto, via Miraglia, via Macello, via Tarantino e via Pascone, sono attualmente caratterizzate da bassi standard qualitativi, sia per quanto riguarda le sedi carrabili che per i marciapiedi.

2.2 ACCESSIBILITA' E FUNZIONALITA' DELLE STRADE DI PROGETTO

In base al Regolamento viario vigente, approvato dal Consiglio comunale con delibera n. 210 del 21 dicembre 2001, via Imparato, via De Roberto, via Miraglia e via Macello *rete primaria*, mentre le restanti strade fanno parte della *rete secondaria*. Più in dettaglio:

- Via Imparato è classificata in parte come Primaria di collegamento con la rete autostradale urbana e parte come Interquartiere di rilevante interesse funzionale;
- via De Roberto è classificata in parte come Interquartiere di rilevante interesse funzionale e in parte come Primaria Ordinaria;
- via Macello è classificata come Interquartiere di rilevante interesse funzionale;
- via De Roberto è classificata in parte come Primaria Ordinaria ed in parte come strada di Quartiere.

Riguardo alla classificazione di cui all'art. 2 del Codice della strada, tutte le strade suddette, ai sensi del citato Regolamento viario, sono assimilate a strade di tipo E.

Via Imparato – Asse Stradale ad andamento Nord -Sud, di collegamento tra via Ferraris e via De Roberto. Tale asse svolge un importante ruolo di connessione tra la Circostrizione di Poggioreale e le circostrizione di Barra/Ponticelli/ San Giovanni a Teduccio ed è caratterizzato per la presenza sul lato ovest del fascio di binari della stazione centrale di Napoli.

Via De Roberto - Asse Stradale ad andamento Est -Ovest, limitata ad ovest con l'intersezione con via Imparato ed ad est con il rilevato della sede dell'asse autostradale A1 Napoli -Milano ed è collegato attraverso strade locali sia con Ponticelli sia con via Stadera. Tale asse è caratterizzato per la presenza dalla presenza di 6 rampe di accesso alla SS 162 di cui una aperta al traffico veicolare

Via Pascone, via Miraglia, via Tarantini, via Parisi - Sistema Stradale di collegamento tra via Macello e via Nuova Poggioreale. Tale asse svolge un importante ruolo di connessione tra l'area oggetto di intervento e via Nuova Poggereale (asse di collegamento tra il comune di Napoli ed i comuni ad est del capoluogo).

3. ANALISI DELLE ATTUALI CONDIZIONI DI FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI DELL'AREA

3.1 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.

Il modello di simulazione utilizzato nel presente studio è descritto nell'appendice, dove è anche riportata la procedura per la sua calibrazione e verifica.

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 di un giorno feriale medio dove si ha il massimo carico giornaliero ed il massimo carico dovuto alle varie attività presenti in città. Nella Figura 3.1 è stato rappresentato il valore dei flussi e del grado di congestione delle singole strade.

La Figura 3.1 evidenzia che il grado di saturazione, all'interno dell'area di intervento, nell'ora di punta della mattina è *al limite della congestione*, nei seguenti tratti stradali:

- via Ferrante Imparato nel tratto compreso tra via Nuova delle Brecce e via De Roberto;
- il tratto di via De Roberto nel tratto compreso tra via Ferrante Imparato e la rampa di accesso alla SS162, in direzione di quest'ultima;
- via Macello, nel tratto compreso tra via Pascone e via Imparato, in direzione di quest'ultima;
- via Miraglia e via Tarantini, nel tratto compreso tra via Pascone e via Parisi, in direzione di quest'ultima.

Mentre risultano essere in condizioni *critiche* via Tarantini, nel tratto compreso tra via Parisi e via Nazionale delle Puglie, in direzione di quest'ultima

CdP Immobiliare
Napoli - Area ex I.C.M.I. via Ferrante Imparato n.501
Opere infrastrutturali integrative

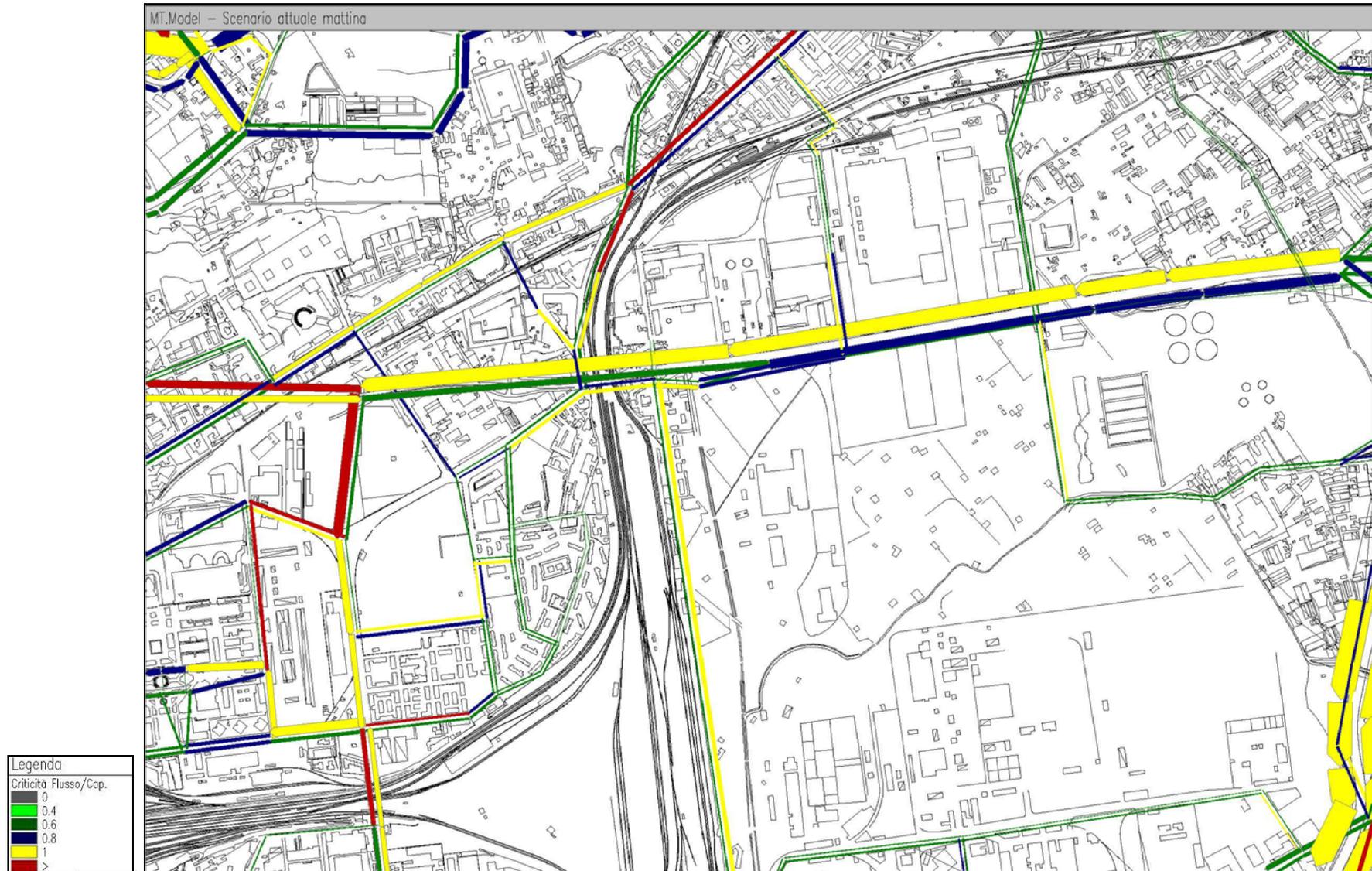


Figura 3.1 – Distribuzione dei flussi e relativo grado di congestione sulla rete stradale dell'area di intervento – scenario attuale. Ora di punta della mattina

3.2 CRITICITA' PUNTUALI. LE CONDIZIONI DI FUNZIONAMENTO DELLE INTERSEZIONI

Di seguito si descrivono sinteticamente gli assi stradali suddetti, facendo riferimento, in particolare alle principali criticità dal punto di vista trasportistico.

L'area di intervento è diffusamente caratterizzata dalla mancanza di una adeguata canalizzazione dei flussi veicolari (Figura 3.2 e Figura 3.3) dovuta alla presenza di sezioni stradali molto ampie (Figura 3.4), sprovviste di idonea segnaletica orizzontale e di adeguate isole spartitraffico.



Figura 3.2 - Intersezione tra via Macello e via del Pascone



Figura 3.3 - Intersezione tra via Imparato e via De Roberto



Figura 3.4 - Intersezione tra via Tarantini e via Miraglia

Le intersezioni sono, inoltre, caratterizzate da numerosi punti di conflitto che nascono dall'interferenza potenziale delle traiettorie e pregiudicano le condizioni di sicurezza e operatività delle intersezioni. I punti di conflitto possono essere di intersezione, di diversione e di immissione (Figura 3.5).

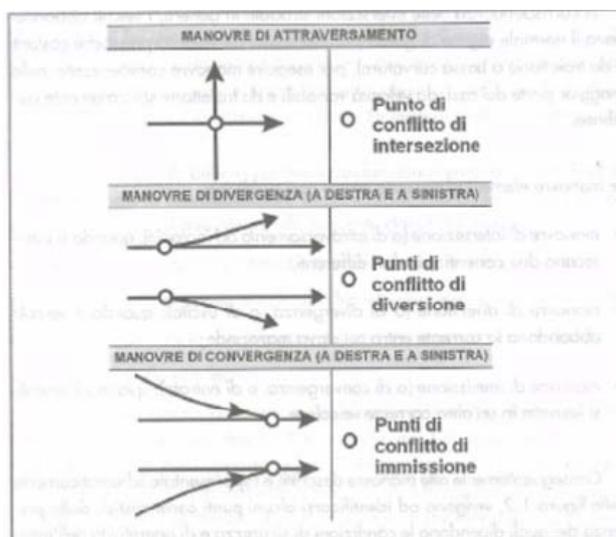


Figura 3.5 - Classificazione punti di conflitto

I conflitti di attraversamento, poiché avvengono con angoli di impatto generalmente elevati, causano danni tanto più gravi quanto più sono elevate le velocità d'urto; i punti di conflitto di intersezione sono dunque quelli più pericolosi.

Come si evince dalla figura seguente le intersezioni dell'area di intervento presentano numerosi punti di conflitto.

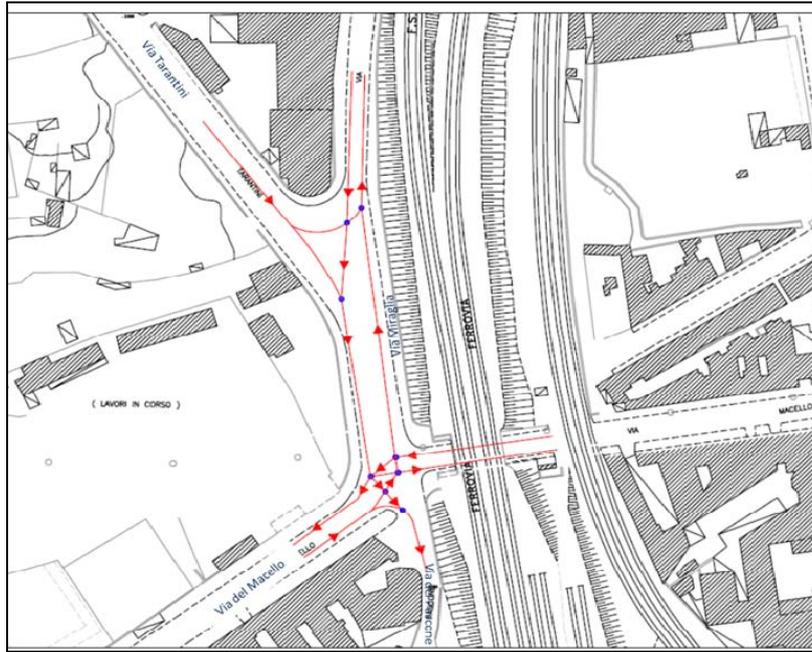


Figura 3.6 - Punti di conflitto intersezioni - situazione attuale

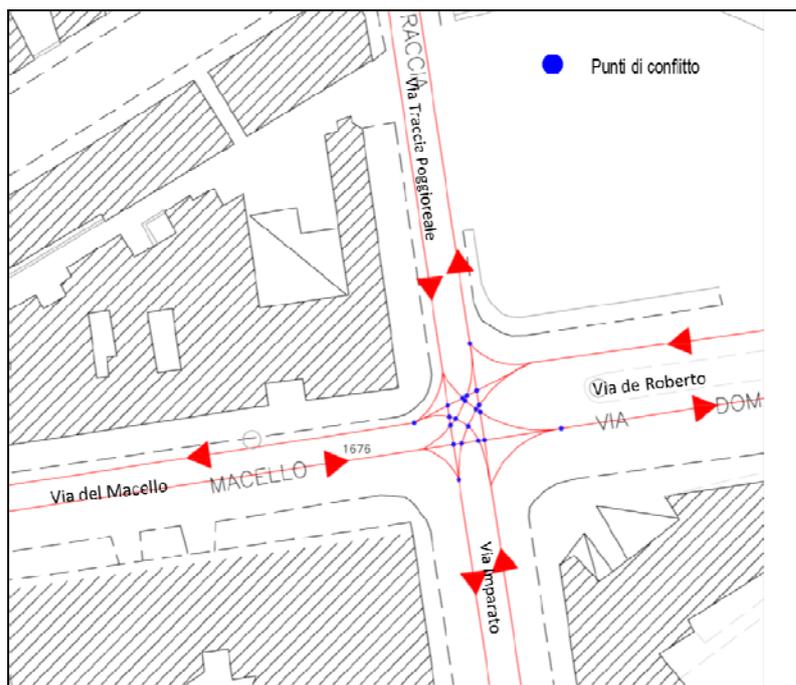


Figura 3.7 - Punti di conflitto intersezione via Imparato-via de Roberto - situazione attuale

Le strade esistenti, infine, in particolare via Imparato e via de Roberto, risultano avere sezioni trasversali inadeguate per in notevoli flussi di mezzi pesanti cui sono sottoposte.

4. QUADRO PROGRAMMATICO DEGLI INTERVENTI PREVISTI NELL'AREA OGGETTO DI STUDIO

Il comune di Napoli, come noto, è stato oggetto di un processo di pianificazione integrata tra trasporti e territorio iniziato nel 1994 con gli indirizzi sulla pianificazione urbanistica formulati dal Consiglio comunale. Tale processo si è sviluppato:

- dal lato infrastrutturale e trasportistico con l'approvazione del Piano comunale dei trasporti, del Piano della rete stradale primaria e del Piano delle 100 stazioni che hanno disegnato la rete infrastrutturale su ferro e la rete stradale primaria per realizzare un sistema di trasporto pubblico a rete, intermodale, fortemente interconnesso, accessibile e riqualificante;
- dal lato del territorio, le varianti al Piano regolatore generale hanno indicato le strategie di intervento sul territorio cittadino tese alla conservazione dei tessuti storici, alla salvaguardia e valorizzazione del sistema delle aree verdi collinari, alla riconversione delle aree industriali dismesse e alla riqualificazione delle periferie.

L'area di intervento rientra tra le aree oggetto di riqualificazione delle aree ex industriali e infrastrutturali per lo sviluppo.

Dal punto di vista insediativo, i principali interventi realizzati e/o previsti nell'area nel medio - lungo periodo, riguardano:

- l'ospedale del mare nel quartiere Ponticelli;
- l'insediamento universitario nell'area ex Cirio a San Giovanni a Teduccio;
- il porto turistico a San Giovanni a Teduccio;
- il completamento del Centro Direzionale di Napoli;
- il centro commerciale, albergo e attrezzature pubbliche in via Ferraris nell'area della *ex Feltrinelli*;
- l'insediamento per la produzione di beni – ex Icmi;
- i nuovi insediamenti nell'area ex Breglia in via Argine;
- l'insediamento per la realizzazione di un polo produttivo integrato- ex magazzini approvvigionamento;
- il Palaponticelli con la realizzazione del Palaeventi e delle relative strutture di servizio;
- la riqualificazione dell'area ex Manifattura Tabacchi.

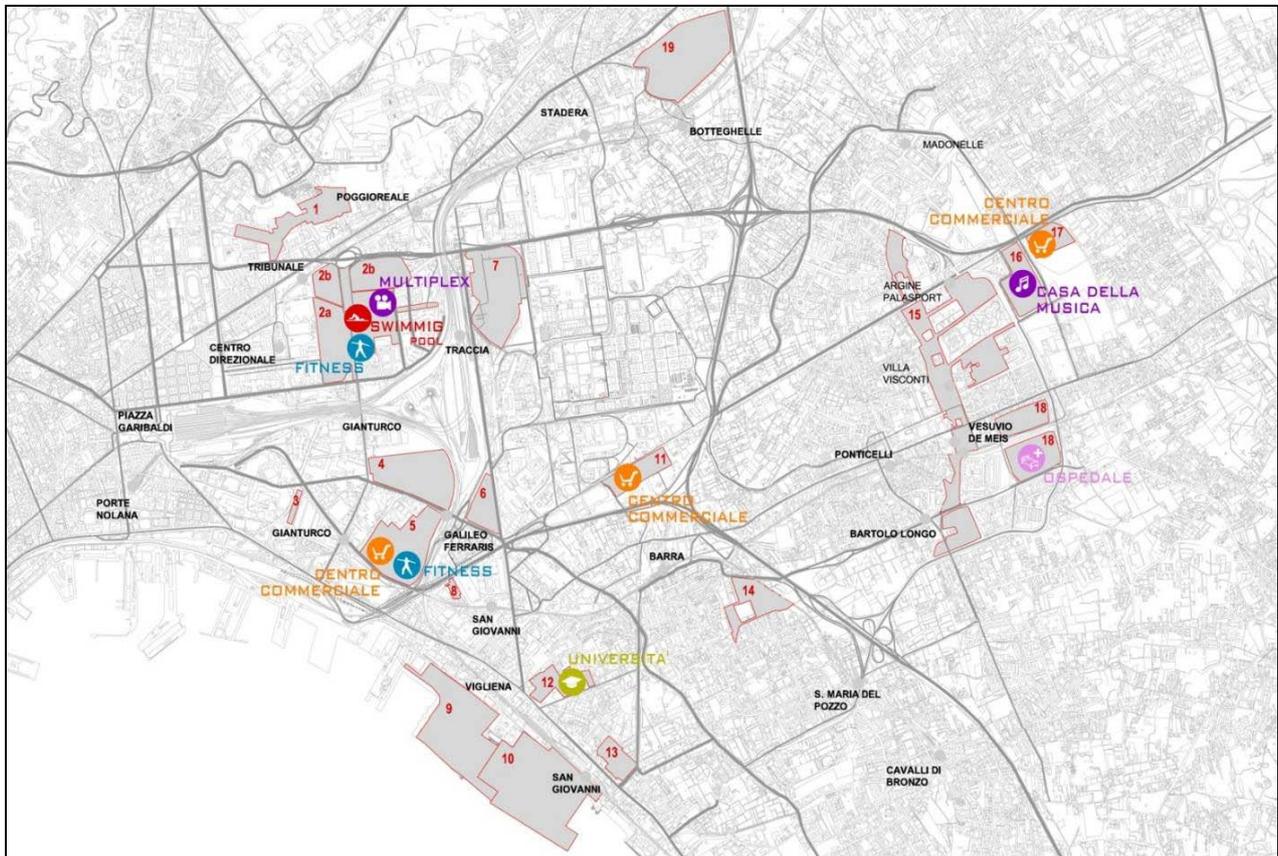
Dal punto di vista infrastrutturale, l'area oggetto di studio è interessata da una serie di interventi che nel loro complesso apporteranno sostanziali variazioni all'assetto del sistema dei trasporti: Tali interventi sono indicati e dettagliatamente descritti nel Piano Comunale dei Trasporti (P.C.T.), nel Piano della rete stradale primaria e nel Piano delle 100 stazioni, che approfondiscono il Piano comunale dei trasporti e completano il lungo percorso della programmazione integrata dei trasporti e del territorio.

Più in dettaglio gli interventi infrastrutturali previsti nell'area di studio sono i seguenti:

- *interventi sul sistema del trasporto pubblico su ferro*: stazione Ferraris della linea 2.
- *interventi sulla viabilità*: il Piano della rete stradale primaria prevede la realizzazione di una maglia stradale a servizio della zona orientale con nuove connessioni alla rete autostradale mediante nuovi svincoli (tra cui lo svincolo del raccordo autostradale A1-A3 su via nuova delle Breccie - via Argine e lo svincolo di Barra dell'autostrada A3 Napoli - Salerno)

- *interventi di miglioramento dell'accessibilità alle stazioni su ferro al fine di agevolare il raggiungimento dell'area dalle nuove stazioni e viceversa.*

Ai paragrafi successivi si riporta una breve descrizione delle caratteristiche degli interventi insediativi e dei principali interventi infrastrutturali contenuti nei documenti di programmazione e pianificazione citati.



MIX FUNZIONALI DEGLI INTERVENTI AREA ORIENTALE DI NAPOLI						
	COMMERCIO	CULTURA	LEISURE	FITNESS	SPORT	SANITA'
2a. AMPLIAMENTO CENTRO DIREZIONALE						
5. AEDES ECO-QUARTIER	CENTRO COMMERC. 15.600mq		CINEMA MULTISALA 4.200mq	AREA FITNESS FITNESS CENTER	IMPIANTO NATATORIO 4.500mq	
11. AUCHAN	CENTRO COMMERC. 37.200mq					
12. INSEDIAMENTO UNIVERSITARIO EX CIRIO		UNIVERSITA' 200.000mq				
16. PALAPONTELLI						
17. RISTRUTTURAZIONE AREA EX BREGLIA	CENTRO COMMERC. 100.000.000		CASA DELLA MUSICA 14.500mq			
18. OSPEDALE DEL MARE						COMPLESSO OSPEDALIERO 25.000.000

LEGENDA	
1. PROGRAMMA DI RECUPERO URBANO RIONE S. ALFONSO AMBITO DI POGGIOREALE	10. MARINA di VIGLIENA
2a. AMPLIAMENTO DEL CENTRO DIREZIONALE	11. CENTRO COMMERCIALE AUCHAN
2b. AMPLIAMENTO DEL CENTRO DIREZIONALE EX ISOLA 8	12. INFRASTRUTTURE DELLA CONOSCENZA IN SEDIAMENTO UNIVERSITARIO NELL'AREA EX CIRIO
3. BRIN 89	13. RIQUALIFICAZIONE DEL COMPLESSO DI EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA
4. CENTRO POLIFUNZIONALE DELLA POLIZIA DI STATO AREA EX MANIFATTURA TABACCHI	14. TAVERNA DEL FERRO A SAN GIOVANNI CONTRATTO DI QUARTIERE AMBITO BARRA
5. AEDES ECO-QUARTIER	15. PROGRAMMA DI RECUPERO URBANO DI PONTICELLI
6. ENI	16. PALAPONTELLI
7. INSEDIAMENTO PER LA PRODUZIONE DI BENI - EX ICMI	17. RISTRUTTURAZIONE DELL'AREA EX BREGLIA
8. RECUPERO COMPLESSO INDUSTRIALE EX INTERFAN	18. OSPEDALE DEL MARE
9. TERMINAL DI LEYANTE	19. MAGAZZINI APPROVVIGIONAMENTO
	● stazioni ferroviarie
	— viabilità primaria
	— viabilità su ferro
	— area KRC
	— area KUPIT+BENT

Figura 4.1 - Trasformazioni in atto e previste nell'area orientale di Napoli

4.1 I NUOVI POLI ATTRATTORI

L'intero territorio comunale è interessato dalla realizzazione di opere in attuazione della variante al Prg: si tratta di opere previste in piani, accordi di programma, interventi in convenzione, opere d'interesse statale ex art 81-Dpr 616/77, progetti presentati allo sportello unico per le attività produttive (SUAP) che si realizzeranno nel medio - lungo periodo.

Nel seguito si riportano le principali caratteristiche dei nuovi attrattori desunte dalla documentazione ufficiale a corredo degli stessi (delibere di G.M., eccetera).

Ospedale del Mare (approvazione DPGRC n°602 del 08.09.03)

L'intervento consiste nella realizzazione del nuovo ospedale nella zona orientale della città, nel quartiere Ponticelli. Il complesso è di 500 posti letto per una superficie complessiva a scopo sanitario di 80.000 mq.

I quattro corpi sono inseriti in una vasta area a verde di circa 50.000 mq e con 30.000 mq di parcheggio per circa 1300 posti auto, e un eliporto.

Insediamiento universitario nell'area ex Cirio (ratifica delib. C.c. n°14 del 16.01.01)

Nell'area dismessa della Cirio a San Giovanni a Teduccio si prevede l'insediamento di due nuove facoltà dell'Università degli studi di Napoli Federico II. Si tratta delle nuove sedi della facoltà di ingegneria e della facoltà di giurisprudenza, per un complesso di 200.000 mc di aule, laboratori, biblioteche, studi dipartimentali, centro congressi. Inoltre sarà realizzato un parco pubblico e parcheggi per 28.000 mq, di cui 20.000 riservati all'università.

Porto turistico a san Giovanni a Teduccio (ratifica delib. C.c. n°66 del 25.07.05)

L'intervento prevede la realizzazione di un porto turistico con relative infrastrutture in località Vigliena a San Giovanni a Teduccio attraverso un intervento di recupero di parte dell'opificio "Corradini", ora dismesso, in parte di proprietà comunale e in parte di proprietà del demanio marittimo; nonché attraverso un intervento, comprensivo delle relative opere di urbanizzazione, su aree di costa demaniale e su porzione di mare territoriale ottenuti in concessione demaniale dall'Autorità portuale.

Il concessionario realizzerà opere infrastrutturali esterne alle aree interessate alla concessione, che dopo il collaudo saranno consegnate al Comune, consistenti nella strada di collegamento tra la via Ponte dei Granili e l'area in concessione, con piazza antistante all'università, un molo per l'attracco aliscafi, la passeggiata a mare, la sistemazione della foce dell'alveo Pollena.

Il tempo massimo di esecuzione dei lavori è fissato in 54 mesi.

Completamento del Centro Direzionale di Napoli (approvazione delib. G.C. n°24 del 29.01.09)

Per il completamento del Centro direzionale, il Comune ha messo a punto una strategia, compendiata nella proposta per la realizzazione del comprensorio orientale del centro direzionale di Napoli -approvata con delibera di giunta comunale n. 54/1998- e poi ribadita nella variante generale al Prg, approvata con DPGR n. 323/11 giugno 2004.

Con *delib. G.C. n.2297 del 14.06.05* è stato approvato il piano urbanistico attuativo relativo al completamento del comparto sub orientale del Centro direzionale di Napoli, ambito 10 della variante, come configurato nella proposta

presentata dalla società Agorà 6 Scarl, di cui alle delibere di giunta comunale n.1791 del 3 giugno 2004, n. 1115 dell'01/04/2005.

Con *delib. G.C. n°24 del 29.01.09* è stato approvato in linea tecnica il progetto definitivo relativo ai lavori di completamento del comprensorio orientale del Centro Direzionale di Napoli presentato dalla Società concessionaria Agorà 6 S.p.A.

Con *delib. G.C n. 279 del 01.03.10* Project è stato approvato il progetto esecutivo delle opere pubbliche.

L'intervento ha come oggetto fondamentale la realizzazione della gran parte delle opere pubbliche previste a completamento del Centro direzionale. Il costo delle opere, realizzate in Project Financing, verrà sostenuto dal Concessionario in cambio della gestione trentennale delle opere e della cessione di parte delle aree edificabili che l'amministrazione comunale possiede nello stesso centro direzionale. Le opere pubbliche realizzate saranno cedute al Comune in parte subito dopo la realizzazione e in parte alla fine della gestione trentennale. Tra le prime rientrano:

Centro commerciale, albergo e attrezzature pubbliche via Ferraris (approvazione delib. G.C. n°30 del 27.07.06)

Il piano di recupero dell'ambito 12e (via Ferraris), adottato con deliberazione della giunta comunale n° 2244 del 6 giugno 2005, è stato approvato con deliberazione della giunta n° 3036 del 27 luglio 2005.

Con decreto sindacale n° 123 del 02.12.2005 pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Campania n° 68BIS del 27 dicembre 2005, si dà atto dell'approvazione del Piano urbanistico attuativo, successivamente è stata stipulata la convenzione tra i proponenti e il Comune e avviata la procedura per l'acquisizione delle aree.

In corso d'approvazione i progetti delle opere pubbliche e private.

La proposta di piano di recupero riguarda aree del sub - ambito 12/e "Feltrinelli", il soggetto proponente è la "Nuova Parva S.p.A.", del gruppo "Risanamento spa" . Il Piano, che interessa un superficie complessiva di 190.071 mq, è articolato nelle seguenti unità minime di intervento:

- unità A - attrezzature pubbliche 98.280 mq
- unità B - centro commerciale polifunzionale 69.409 mq
- unità C - attrezzatura alberghiera 8.076 mq.

Con il piano, oltre le opere private, si prevedono la riqualificazione funzionale della viabilità esistente (via Brecce a Sant' Erasmo, via Galileo Ferraris, via Giliberti e via Taverna delle Brecce) e la realizzazione di opere di urbanizzazione da cedere all'amministrazione comunale.

Con il Piano di recupero si è tenuto conto dell'evoluzione del contesto urbano circostante l'area d'intervento e delle opere in corso o in previsione. In questo senso, fra l'altro, si è tenuto conto della previsione, in via Ferraris, di una stazione della linea regionale F.S. per Salerno, destinando un'adeguata area alla piazza antistante, con un parcheggio pubblico per auto e bus su una superficie di 5.953 mq. Con il piano si prevedono aree, con posti di sosta per auto e bus, a servizio della stazione.

In conformità alle previsioni del Prg, è prevista la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento di via Brecce a Sant'Erasmo con via Ferraris e -tramite via Taverna delle Brecce- via Sponsillo, infine tra la stessa via Brecce a Sant'Erasmo e la via Emanuele Gianturco, al fine di garantire la diffusa accessibilità al nuovo insediamento. La nuova viabilità di collegamento -che impegna una superficie complessiva di 20.040 mq- è stata prevista sulla scorta di un

apposito studio sugli effetti di mobilità e traffico del nuovo insediamento, garantendo la migliore accessibilità con il minore impatto sulla rete viaria esistente.

Insedimento per la produzione di beni – ex Icmi

L'area oggetto di intervento, di superficie pari a circa 213.000 mq, è ubicata nella zona orientale della città, ricade nell'ambito n. 13 ex raffineria previsto dal Prg e comprende l'insediamento industriale dismesso della Icmi.

L'intervento rientra tra quelli previsti dalla normativa d'ambito che consente, nelle more della redazione del Piano urbanistico esecutivo dell'ambito o di sua parte, nella sottozona Db, interventi diretti su lotti non inferiori a 5.000 mq nel rispetto della tabella di cui al comma 2 dell'art.143. Tale intervento è consentito a condizione che i proprietari e gli aventi titolo si impegnino a realizzare le opere di urbanizzazione primaria e secondaria. Il progetto prevede la realizzazione di un insediamento per la produzione di beni e delle relative attrezzature di servizio, e la realizzazione di una parte del grande parco urbano previsto dalla variante. In particolare, sono previsti insediamenti produttivi per 169.713 mq, viabilità e parcheggi pubblici per 17.309 mq e un parco urbano di 40.241 mq.

Nuovi insediamenti nell'area ex breglia in via Argine (Piano particolareggiato a Ponticelli - area ex breglia)

Intervento prevede la ristrutturazione urbanistica mediante demolizione degli edifici esistenti con la realizzazione di un edificio residenziale, un albergo e una struttura commerciale (Decathlon), oltre le relative opere di urbanizzazione primaria e secondaria consistenti in nuova viabilità pubblica, un parcheggio pubblico, aree a verde pubblico attrezzato.

Insedimento per la realizzazione di un polo produttivo integrato - ex magazzini approvvigionamento

L'area oggetto di intervento è ubicata all'estremità nord orientale della città di Napoli e ricade nell'ambito n. 43 - area ex magazzini approvvigionamento.

Nell'area è prevista la demolizione quasi completa dei capannoni esistenti e al loro posto la realizzazione di un polo produttivo integrato che comprende: attività per la produzione di beni, attività per la produzione di servizi (tra le quali una grande struttura commerciale). Il piano presentato dalla Fingestim Srl coincide con l'area di circa 24 ettari degli ex magazzini approvvigionamento, acquistata dalla suddetta società dalla Real Estate, ex FFSS. L'area costituisce uno stralcio dell'omonimo ambito previsto dallo strumento urbanistico vigente. Il Pua prevede un parco produttivo integrato costituito da: attività industriali per almeno 2/3 dell'area, privilegiando le aziende artigianali e della piccola industria; attrezzature per la produzione di servizi; residenze per una slp non superiore a 4000 mq; viabilità pubblica al fine di garantire il collegamento dell'area con le infrastrutture per la mobilità esistenti; attrezzature di quartiere.

Palaponticelli (approvazione delib. G.c. n°2275 del 30.12.10)

Con deliberazione della Giunta comunale n° 2275 del 30 dicembre 2010 è stato approvato l'adeguamento del progetto definitivo (già approvato dalla Giunta Comunale con delibera n. 22 del 29 gennaio 2009) nella sua interezza e limitatamente alle parti pubbliche di competenza della Giunta, del centro di zone Palaponticelli costituito da una attrezzatura a scala urbana e territoriale per la musica e i grandi eventi con annesso attrezzature complementari di servizio, come configurato nella proposta presentata dalla società Palaponticelli srl; approvazione dell'adeguamento del

progetto definitivo (già approvato dalla Giunta Comunale con delibera n. 22 del 29 gennaio 2009) delle opere di urbanizzazione primaria da realizzare a scomputo della quota del contributo per il rilascio del permesso di costruire commisurata all'incidenza degli oneri di urbanizzazione; approvazione dello schema di convenzione.

Nascerà così nella zona orientale di Napoli il più grande palaeventi d'Italia, una Casa della Musica, della Cultura e degli Spettacoli che avrà una capienza di circa 12.000 spettatori, con annessi spazi da destinare a funzioni complementari, culturali e sociali, e attività di supporto commerciali e di ristoro. Un'opera di interesse pubblico realizzata con investimenti interamente privati che andrà a colmare la carenza nel capoluogo campano e nel Sud Italia di "luoghi" al coperto per concerti e altre attività legate alla cultura, alla musica e allo spettacolo, consentendo di inserire la città nei tour musicali più significativi a livello internazionale.

Promotore dell'iniziativa è la Palaponticelli di Napoli srl.

Il sito individuato per la realizzazione del Palaponticelli, attualmente in condizioni di abbandono e degrado, prospetta su via Argine, in un'area classificata Fe nel Prg di Napoli, sulla quale il piano consente di realizzare attrezzature pubbliche e di uso pubblico anche su iniziativa privata.

Il progetto prevede inoltre la riqualificazione urbana della viabilità pubblica a contorno del lotto che si estende su di un'area di 85.000 mq, attrezzature di quartiere per 5.000 mq, una nuova piazza pubblica, e la realizzazione di due livelli di parcheggi interrati per un totale di 3mila posti auto.

Il costo complessivo dell'investimento è di circa 200 milioni interamente a carico del soggetto promotore.

L'iniziativa creerà circa 1.000 nuovi occupati di cui 330 diretti e 670 indiretti ed indotti, oltre a più di 500 anni/uomo di occupazione di cantiere.

Riqualificazione dell'area ex manifattura Tabacchi

Per l'area dell'ex manifattura Tabacchi è attualmente in corso di approvazione una proposta di PUA che prevede la demolizione di gran parte degli edifici esistenti con la creazione di un differente impianto edilizio. Il progetto propone la costruzione di un grande spazio pubblico lineare destinato a diventare un nuovo asse verde e pedonale rappresentando lo spazio sociale, lo spazio di relazione in cui si collocano le funzioni di interesse pubblico, gli uffici, i negozi, e su cui si affacciano i nuovi blocchi edilizi che ospitano le residenze.

Nel dettaglio l'intervento prevede l'insediamento nell'area del PUA di:

- facoltà di scienze motorie,
- residenze universitarie,
- scuola materna e primaria,
- teatro all'aperto,
- parco pubblico,
- due campi di calcetto,
- un parcheggio multipiano,
- multisala,
- centro benessere,
- urban center,

- residence,
- mercato coperto,
- parco residenziale con relativi parcheggi.

PUA Area ex Breglia (approvazione delib. G.c. n°1216 del 17.07.2009)

Il piano particolareggiato di iniziativa privata, approvato con *delib. G.c. n° 1216 del 17.07.2009*, interessa un'area pari a mq.45.315 ubicata nella periferia orientale della città di Napoli nel quartiere di Ponticelli al confine con il comune di Cercola, adiacente all'area interessata dalla realizzazione del PalaPonticelli e ricadente nella Municipalità 6.

Il piano prevede la realizzazione di un insediamento urbano integrato, per complessivi mc.104.832, costituito da:

- un insediamento residenziale (mc.18.525), con annessi spazi a verde e parcheggi pertinenziali;
- una struttura commerciale per la grande distribuzione (mc.71.307), con relative sistemazioni esterne, percorsi pedonali e parcheggi pertinenziali;
- un'attrezzatura ricettiva con relativi servizi e parcheggi pertinenziali (mc. 15.000).

Con il Pua si forma un significativo insieme di opere di urbanizzazione primaria e secondaria, costituito da:

- la nuova viabilità pubblica di collegamento tra le vie Woolf e Matteotti (mq 4.230);
- un parcheggio pubblico con ingresso da via Argine (mq 7.091);
- un'area a verde pubblico attrezzato (mq 2.305);
- la sistemazione della fascia di verde di pertinenza stradale su un'area demaniale lungo via Argine (mq 3.380).

Per la realizzazione di queste opere pubbliche, le società proponenti si impegnano alla cessione di aree destinate ad attrezzature pubbliche e viabilità (complessivi mq. 13.146) e alla realizzazione delle relative opere (importo complessivo stimato pari a € 1.998.679,19).

Per il fabbisogno residuo di aree per attrezzature pubbliche (mq. 5.172) i proponenti si obbligano a corrispondere al Comune di Napoli l'importo corrispondente ai costi di acquisizione delle aree e di realizzazione delle relative opere di urbanizzazioni.

4.2 GLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PROGRAMMATI

Nel seguito del paragrafo sono descritti i principali interventi infrastrutturali a scala metropolitana in corso di realizzazione e/o approvati e finanziati.

Il Piano della rete stradale primaria

Il Piano, a grandi linee, propone di realizzare la rete stradale primaria differenziata su due tipologie di viabilità: la prima, autostradale urbana, serve per i collegamenti con l'aria metropolitana e per l'accesso ai principali terminali di trasporto di valenza metropolitana e nazionale; la seconda, primaria secondaria, serve per gli spostamenti tra il centro, i quartieri periferici e la viabilità autostradale.

Limitatamente all'area in oggetto, il Piano propone la realizzazione di una maglia stradale a servizio della zona orientale di Napoli il cui obiettivo è quello di realizzare collegamenti alternativi a quelli oggi esistenti per il collegamento nord-sud della città e superare il rilevato ferroviario.

Tra questi interventi vi è in particolare:

- il viale urbano di ingresso in città, il quale consentirebbe un facile accesso all'area dalla viabilità primaria urbana e la connessione stradale tra le aree attualmente separate dalla barriera del rilevato ferroviario,
- il collegamento via Stadera - via delle Repubbliche Marinare, le quali costituiscono importanti assi radiali di collegamento tra la città e i comuni orientali e costieri.

Tra gli interventi previsti dal Piano sulla rete autostradale, quelli che interessano l'area Orientale e che maggiormente interessano l'area di intervento sono:

- *Svincolo del raccordo autostradale A1-A3 su via nuova delle Brecce-via Argine.* Per conseguire l'obiettivo di trasformare l'attuale sistema di ingresso in città dalla zona orientale, oggi concentrato su poche direttrici, in un sistema di ingressi diffusi e di consentire la demolizione degli attuali svincoli, è indispensabile realizzare un nuovo svincolo, compatibile con le opzioni urbanistiche e i vincoli paesaggistici, che abbia la funzione di spostare verso est l'ingresso in città e, insieme al completamento dello svincolo di Barra dell'autostrada A3 e della sistemazione degli svincoli della SS 162 su via De Roberto, di distribuire i notevoli traffici di ingresso in città sulla rete stradale primaria proposta nella zona orientale.

Lo svincolo, proposto nella zona compresa tra l'attuale raccordo della A3 con la rampa di ingresso al porto e con la SS 162, prevede:

- la rampa di uscita da Salerno e la rampa di ingresso verso nord, entrambe realizzate a raso, che si collegano direttamente alla strada a servizio dell'insediamento 167 di Ponticelli;
 - la rampa di uscita da nord, che si collega direttamente a via nuova delle Brecce;
 - la rampa di ingresso verso Salerno che si collega al nuovo asse via Stadera – via delle Repubbliche Marinare.
- *Svincolo di Barra dell'autostrada A3 Napoli-Salerno.* Il Piano prevede il completamento dello svincolo di Barra dell'autostrada A3 Napoli-Salerno mediante la realizzazione della rampa di uscita da Salerno in direzione Ponticelli e della rampa di uscita da Napoli verso Barra.

Il Piano delle 100 stazioni

Il Piano delle 100 stazioni è un approfondimento delle precedenti pianificazioni teso ad esplorare le relazioni per punti, vale a dire le stazioni e i nodi che si determinano tra la rete delle linee su ferro e il territorio cittadino. Con tale Piano si propone di incrementare e riqualificare il territorio servito dalla rete del trasporto pubblico su ferro mediante interventi volti a migliorare l'accessibilità da e per le stazioni con interventi diretti sulle stazioni, sulla viabilità, per la riqualificazione urbanistica e per l'intermodalità.

Il Piano, nell'area di intervento prevede la realizzazione di:

- *stazione Galileo Ferraris*, sulla linea metropolitana 2;
- *stazione di Traccia*, sulla linea FS per Cannello.

In particolare, nell'ambito della riqualificazione urbana sono previsti:

- alla stazione Gianturco della linea 2 (già esistente) e alla stazione di Galileo Ferraris: terminal bus, attestamento Bus e parcheggi di scambio,
- alla stazione di Traccia e alla stazione di Gianturco della linea 4 si prevede di realizzare un attestamento bus.

5. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

5.1 INTERVENTI SULLA MOBILITÀ

Il progetto, che si inserisce in quadro più ampio di riqualificazione dell'intera area Orientale di Napoli previsto dal Piano della rete stradale di Napoli, comprende diversi interventi atti all'adeguamento ed alla riqualificazione delle infrastrutture esistenti, nonché alla realizzazione di nuove infrastrutture. L'obiettivo principale è la riduzione e l'eliminazione, ove possibile, delle criticità che attualmente caratterizzano l'area di interesse e nel contempo la riqualificazione e valorizzazione del tessuto urbano.

Gli interventi previsti sono:

- la riqualificazione di Via Ferrante Imparato e di via De Roberto, di via Macello, di via Miraglia, di via Traccia Poggioreale, di via Tarantini e di via Parisi;
- l'adeguamento delle rampe in uscita e in ingresso via D. De Roberto;
- l'adeguamento delle intersezione tra via Miraglia e via Tarantini e dell'intersezione tra via del Pascone e via Macello;
- la realizzazione dell'attraversamento ferroviario di collegamento tra via Traccia Poggioreale e via Miraglia.

5.1.1 *Riqualificazione di via De Roberto*

L'intervento prevede la riqualificazione urbanistica e ambientale nonché la messa in sicurezza di via De Roberto attraverso una diversa configurazione della carreggiata che consenta di eliminare i punti di conflitto di intersezione, molto pericolosi, attualmente presenti nell'intersezione con via Imparato.

Con la nuova configurazione della carreggiata in direzione ovest è stata modificata anche l'andamento planimetrico della rampa di uscita dalla SS162, attualmente esistente ma non in uso, che verrà rifunzionalizzata.

Sulla carreggiata in direzione est, invece, si prevede la realizzazione di una corsia preferenziale di svolta a sinistra che consentirà ai flussi provenienti da via Imparato o via Macello di raggiungere via Traccia Poggioreale e dunque il nuovo sottopasso.

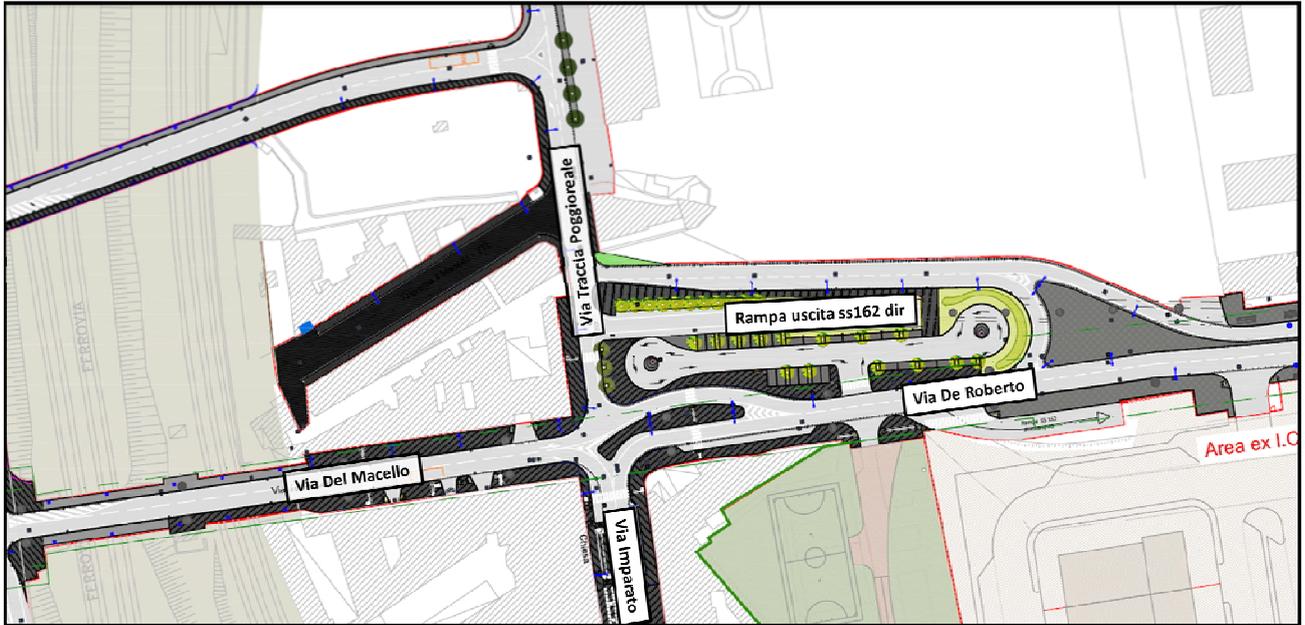


Figura 5.1 - Riconfigurazione via De Roberto - nei pressi dell'intersezione con via Imparato

Per l'intersezione di via Vicinale Galeoncello è stata prevista una rotonda sempre con lo scopo di ridurre i punti di conflitto e rendere il flusso veicolare più scorrevole (Figura 5.2).



Figura 5.2 - Riconfigurazione dell'intersezioni tra via De Roberto e via Fasano e via De Roberto e Strada Vicinale Galeoncello

Nell'ambito della riqualificazione di via De Roberto si prevede anche la sistemazione dell'area situata sotto la rampa di uscita dalla SS 162 da rifunzionalizzare che sarà adibita a parcheggio.

Particolare importanza è stata data all'inserimento ambientale, puntando sul minimo consumo di suolo ottenuto mediante l'impiego di pavimentazione drenante e all'inserimento paesaggistico grazie alla sistemazione a verde di diverse aree, caratterizzate dalla presenza di rampicanti e di asole alberate (Figura 5.3).

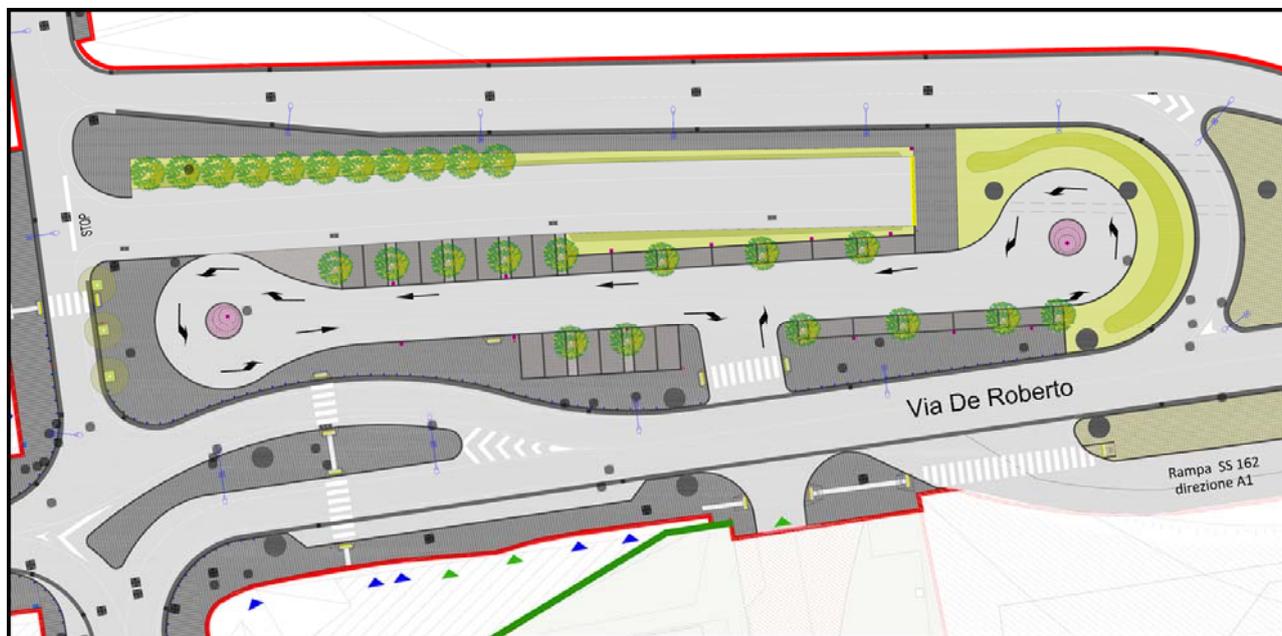


Figura 5.3 - Area di sosta fuori strada di progetto

5.1.2 Riqualificazione di via Imparato

L'intervento prevede il ridisegno dello spazio stradale esistente con una nuova configurazione degli spazi destinati alle diverse componenti della mobilità (pedoni, bus, sosta, traffico privato) nonché la rifunzionalizzazione delle reti esistenti (acque meteoriche, illuminazione) con eventuali integrazioni laddove necessario.

Nell'ambito della progettazione della riqualificazione di via Imparato è stata confermata la geometria esistente ed è stata effettuata una riorganizzazione della sede stradale in funzione delle diverse componenti della mobilità (veicoli, pedoni, ciclisti..).

La strada, classificata come strada di tipo E (urbana di quartiere), nel rispetto del D.M. 5/11/2001 del Ministero delle Infrastrutture che detta " Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", è costituita da due corsie, una per senso di marcia, di 3.50m e banchine in destra e sinistra di larghezza minima pari a 0.5m.

Sul lato sinistro è stata predisposta la sosta in linea realizzata nei golfi creati risagomando i marciapiedi mentre sul lato destro è stato previsto un percorso ciclopedonale promiscuo.

Lungo l'asse viario, inoltre, sono state posizionate le fermate degli autobus, confermando prevalentemente la posizione attuale, traslandola leggermente laddove si evidenziavano piccole incompatibilità con il percorso ciclopedonale promiscuo.

Per ulteriori dettagli si rimanda agli elaborati specifici del progetto definitivo.

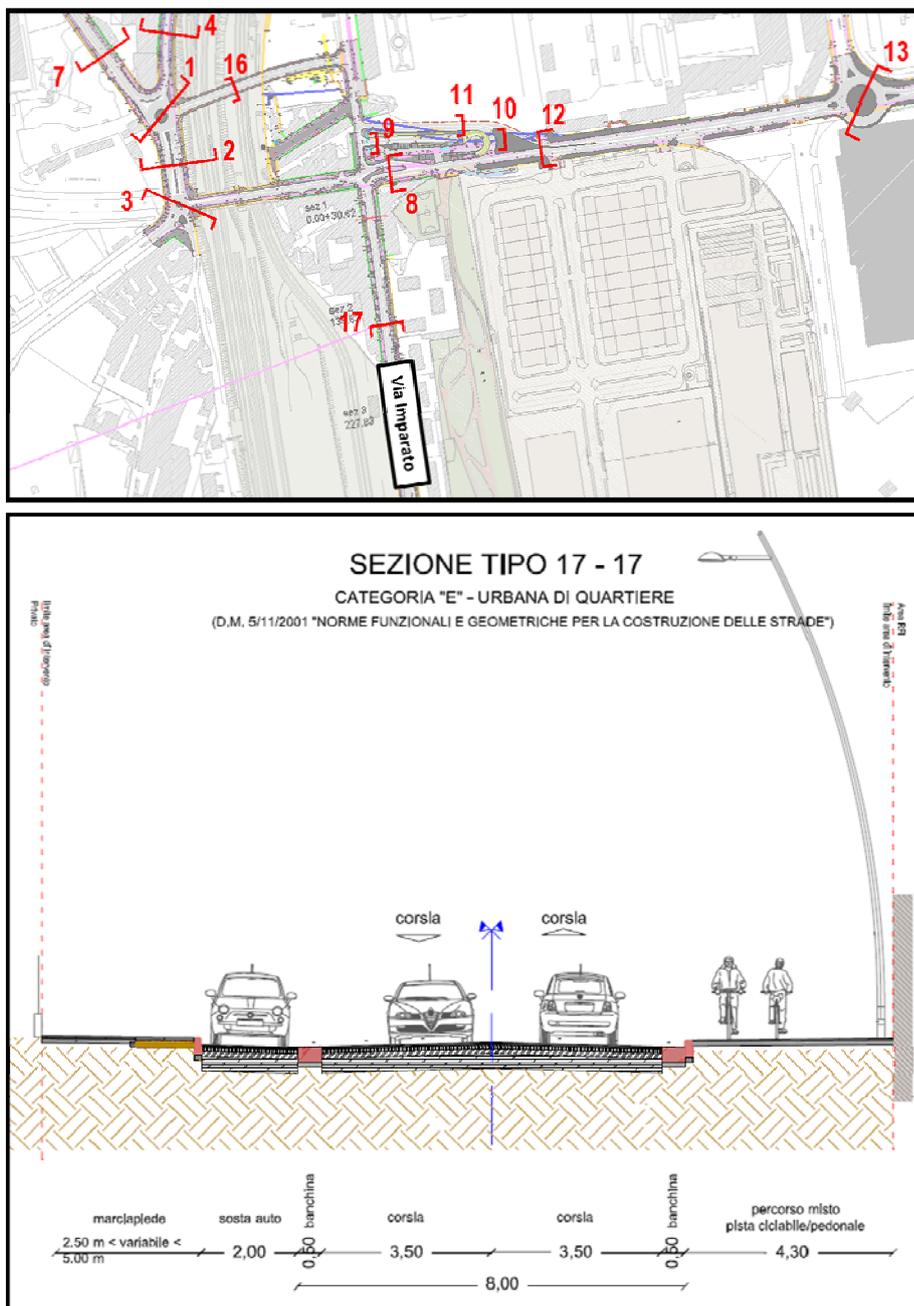


Figura 5.4 - Sezione tipo Via Imparato

5.1.3 Riqualficazione Via Miraglia, via Parisi e via Tarantini

L'intervento prevede la riqualficazione di via Miraglia, via Parisi e via Tarantini; nel dettaglio, l'intervento consta nel ridisegno dello spazio stradale esistente con una nuova configurazione degli spazi destinati alle diverse componenti della mobilità (pedoni, bus, sosta, traffico privato) nonché la rifunionalizzazione delle reti esistenti (acque meteoriche, illuminazione) con eventuali integrazioni laddove necessario.



Figura 5.5 - Riconfigurazione via Tarantini, via Miraglia e via Parisi

La riconfigurazione della sezione stradale prevede:

VIA MIRAGLIA

- tratto compreso tra la rotonda di progetto e l'intersezione con via Parisi, unica carreggiata a senso unico di marcia di larghezza pari a 6.00m con banchine ambo i lati di larghezza minima pari a 0.50m; si prevede la sosta in parallelo su entrambi i lati. La sede stradale si completa con marciapiedi su ambo i lati di larghezza minima pari a 2.00m.
- tratto compreso tra l'intersezione con via Parisi fino a via Nuova Poggioreale, unica carreggiata a doppio senso di marcia di larghezza pari a 7.00m con banchine in destra e sinistra di larghezza minima pari a 0.50m. La sede stradale si completa con marciapiedi su ambo i lati di larghezza minima pari a 2.00m.

VIA PARISI

- unica carreggiata a senso unico di marcia di larghezza pari a 7.00m con banchine in destra e sinistra di larghezza minima pari a 0.50m; si prevede la sosta in parallelo sul lato destro. La sede stradale si completa con marciapiedi su ambo i lati di larghezza minima pari a 2.00m.

VIA TARANTINI

- unica carreggiata a senso unico di marcia di larghezza pari a 7.00m con banchina in destra pari a 1.50m e banchina in sinistra di larghezza minima pari a 0.50m; si prevede la sosta in parallelo su ambo i lati, prevedendo degli stalli riservati, già attualmente presenti nei pressi della Caserma dei Vigili del fuoco. La sede stradale si completa con marciapiedi su ambo i lati di larghezza minima pari a 2.50m.

5.1.4 Adeguamento delle rampe in uscita e in ingresso via D. De Roberto

L'intervento prevede la realizzazione di una doppia rotatoria nei pressi delle rampe, attualmente non funzionanti, che collegano via De Roberto con la SS162 con la rifunzionalizzazione di due di esse (Figura 5.6), precisamente le rampe in ingresso e in uscita dalla SS 162 per i flussi provenienti/ diretti da/verso Napoli.

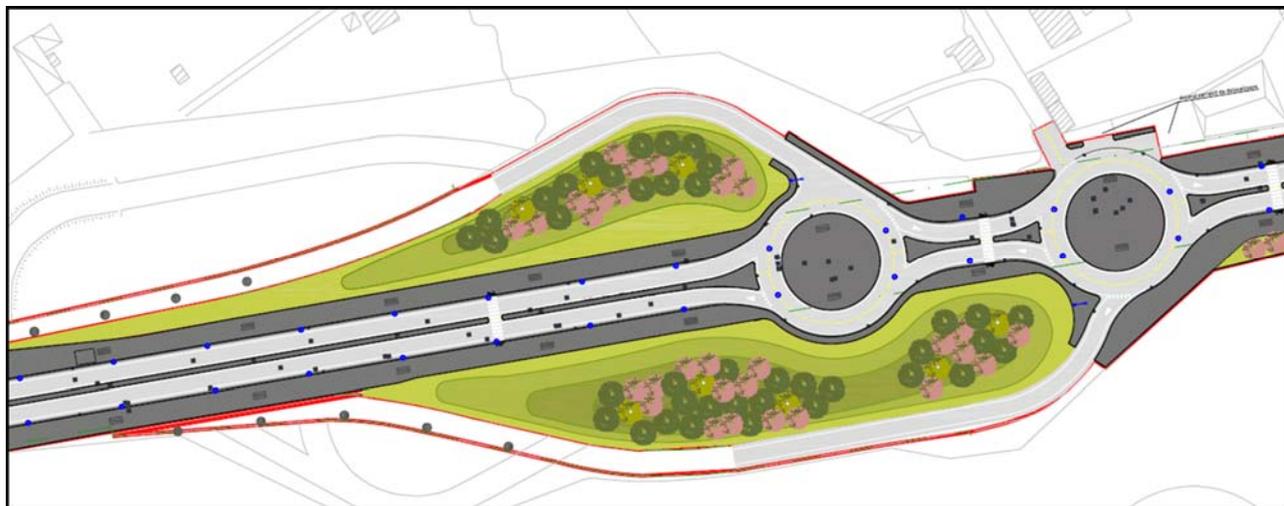


Figura 5.6 - Adeguamento delle rampe in uscita e in ingresso - via De Roberto

Le rampe di ingresso e di uscita per i flussi provenienti/diretti da/verso lo svincolo A1 - SS162 non saranno rifunzionalizzate, in quanto si andrebbe a realizzare una zona di scambio "di fatto" che risulterebbe difficilmente verificata (Figura 5.7).



Figura 5.7 - Rampe dismesse che non saranno rifunzionalizzate

I collegamenti tra via De Roberto e la SS162 saranno garantiti, in entrambe le direzioni, dalle quattro rampe indicate nella figura seguente.



Figura 5.8 - Scenario di progetto- Rampe di collegamento tra via De Roberto e la SS162

Oltre alla riqualificazione funzionale, così come indicato nella Delibera del 30/10/2013, è stato progettato l'assetto degli spazi derivanti dalla demolizione degli svincoli della SS 162, tale area, dunque, è stata oggetto di riqualificazione paesaggistica.

5.1.5 Adeguamento intersezioni area nord

La nuova configurazione dell'area consentirà di ridurre i punti di conflitto attualmente presenti e di realizzare una canalizzazione dei flussi veicolari attraverso la realizzazione di due rotatorie.

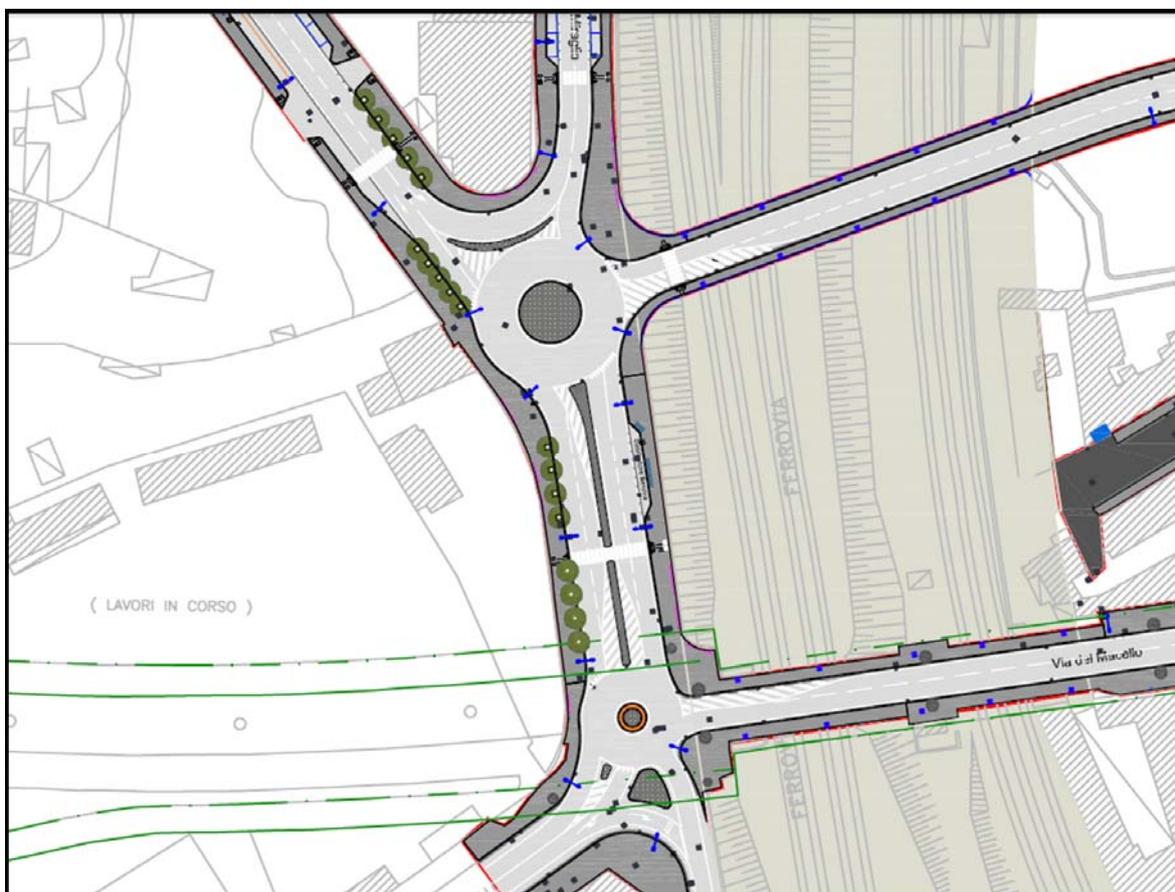


Figura 5.9 - Scenario di progetto- Riconfigurazione dell'area nord

L'adeguamento dell'area nord prevede anche il rifacimento dello strato bituminoso del pacchetto stradale e dei marciapiedi, nonché la rifunzionalizzazione degli impianti esistenti (acque meteoriche, illuminazione,) con l'eventuale integrazione laddove risulti necessaria.

La riconfigurazione dell'intersezione a raso tra via Tarantini, via Miraglia e via del Pascone, prevede una corsia preferenziale per la svolta a sinistra per gli utenti provenienti da via Tarantini e diretti a via Miraglia ed una *rotatoria compatta a quattro rami* con diametro esterno di 32.00m, corona sormontabile di 1.50m e anello giratorio di 8.00m.

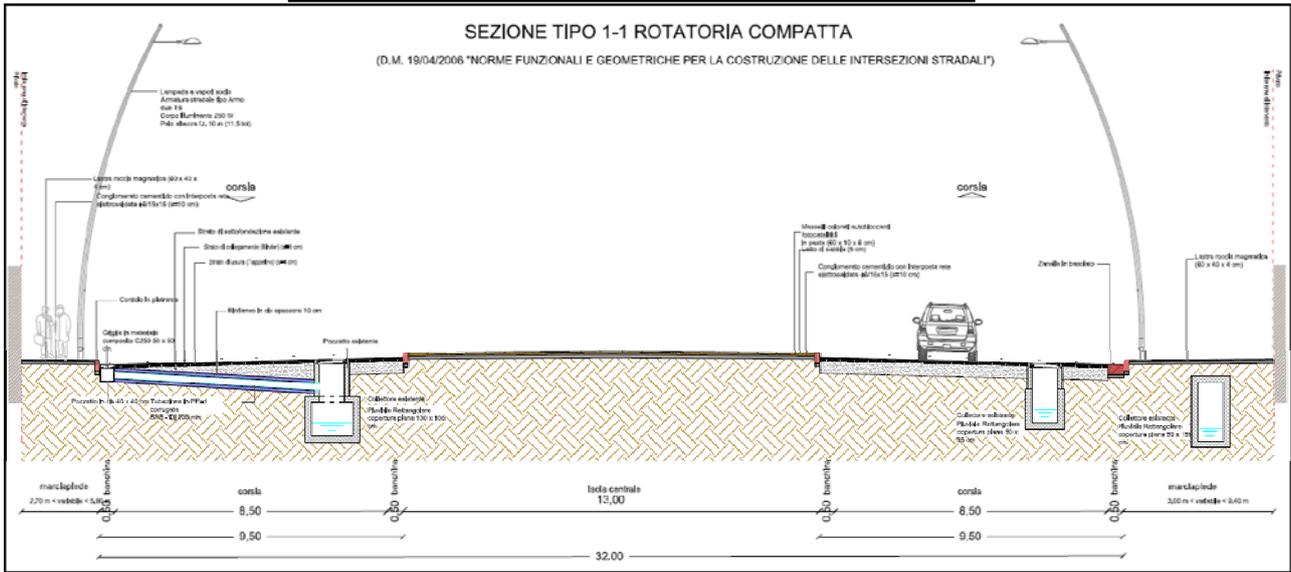
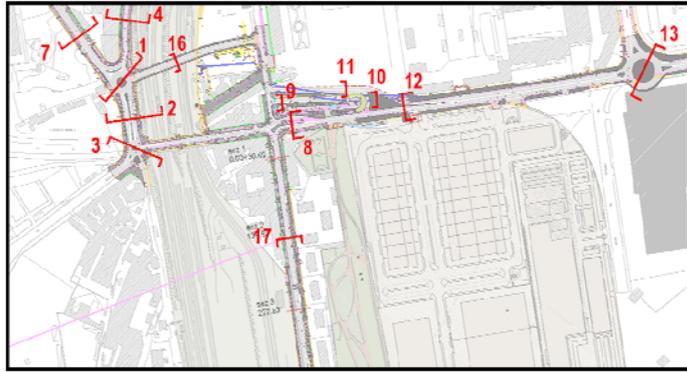


Figura 5.10 - Scenario di progetto- Sezione tipo1 – 1 rotatoria compatta

La soluzione progettuale scelta per la nuova configurazione dell'intersezione a raso tra via del Pascone e via Macello, prevede, invece, la realizzazione di una *mini rotatoria* con diametro esterno di 22.00m, corona sormontabile di 1.00m e anello giratorio di 8.00m (Figura 5.11); anche in questo caso è stata prevista una corsia dedicata per consentire la svolta libera a destra per gli utenti provenienti da via Macello e diretti a via del Pascone (Figura 5.12).

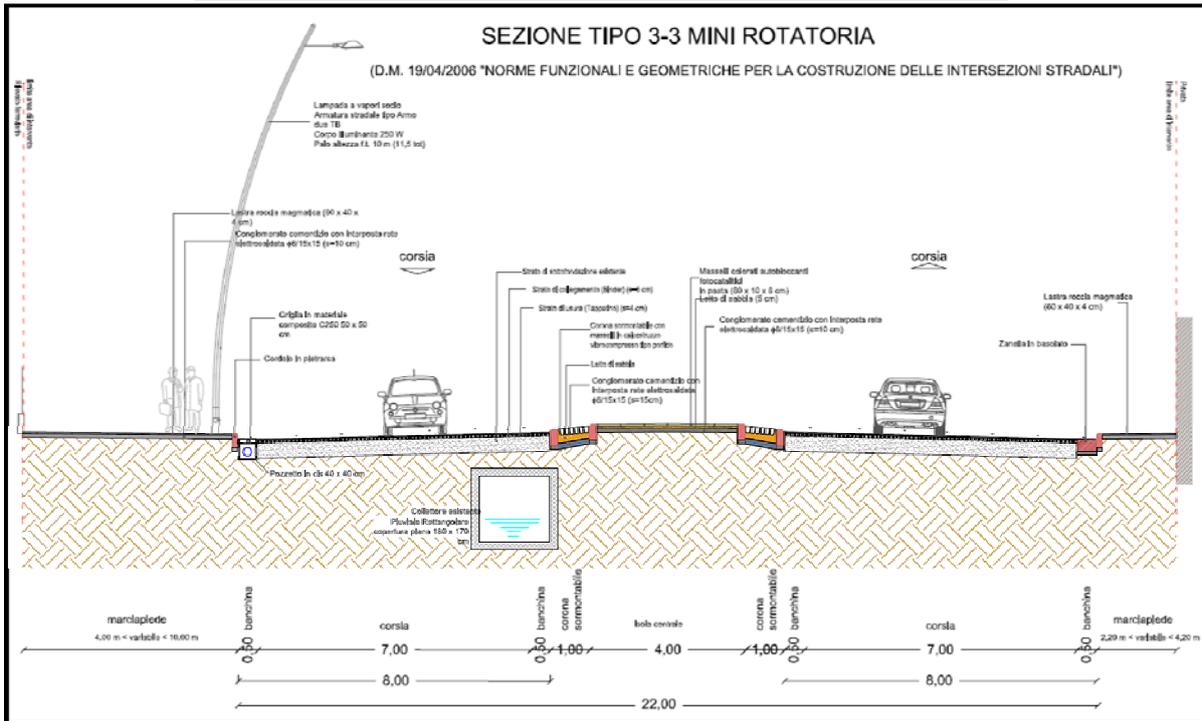
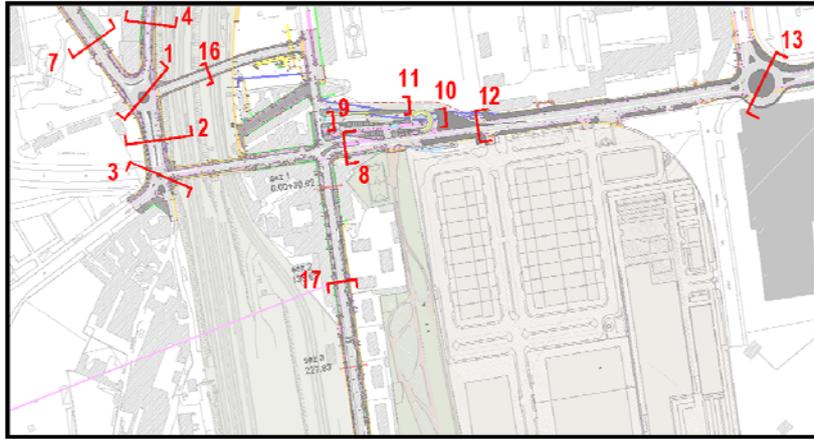


Figura 5.11 - Scenario di progetto- Sezione tipo mini rotatoria



Figura 5.12 - Scenario di progetto- Corsia riservata svolta a destra su via Del Pascone

Il ramo di collegamento tra le due rotonde è costituito da due carreggiate separate da spartitraffico, con due corsie per senso di marcia (Figura 5.13).

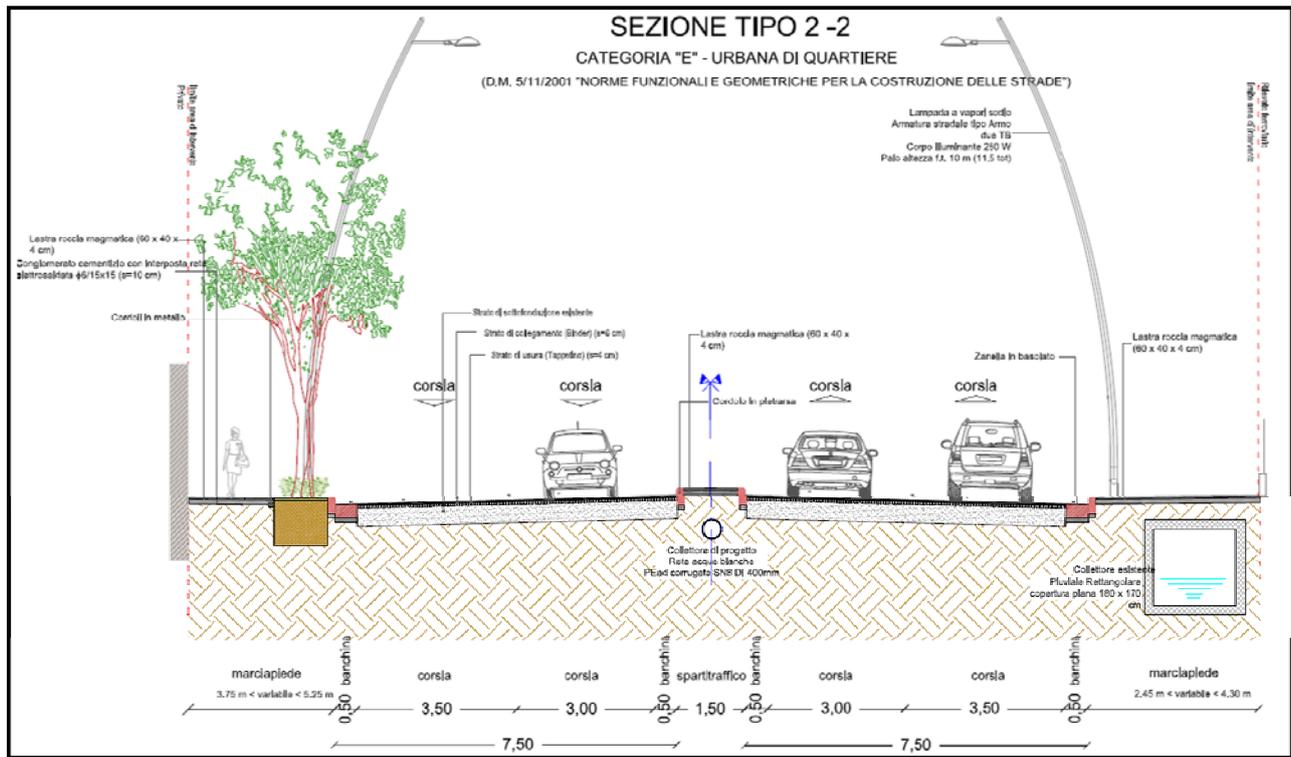
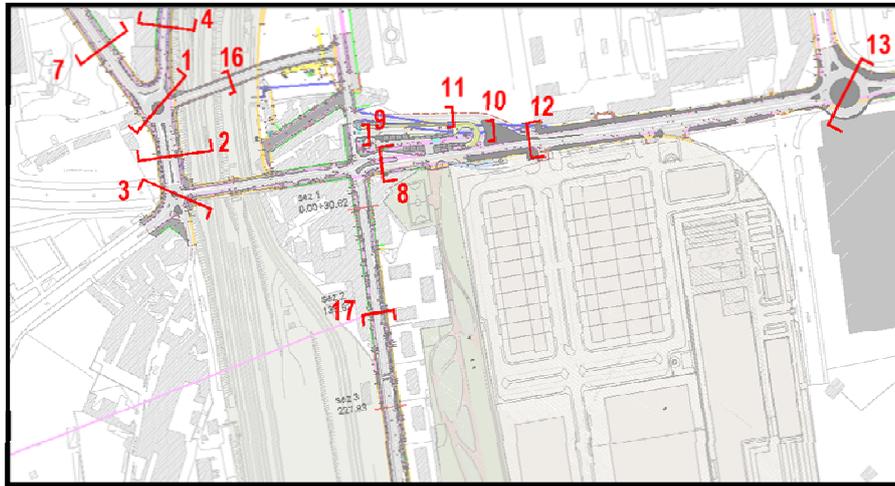


Figura 5.13 - Scenario di progetto- Sezione tipo via del Pascone tra le due rotonde di progetto

5.1.6 Attraversamento ferroviario di collegamento tra via Traccia Poggioreale e via Miraglia

Il progetto complessivo prevede anche la realizzazione di una nuova strada di collegamento tra via Traccia Poggioreale e via Miraglia, parte di essa sarà costituita da un sottopasso che consentirà l'attraversamento del rilevato ferroviario Traccia.

Come specificato in premessa, verranno effettuati ulteriori approfondimenti di natura tecnica - amministrativa in merito a questo intervento che si concretizzerà in uno studio di fattibilità.

Al momento è stato individuato il tracciato planimetrico del nuovo asse di collegamento che sarà progettato, nel rispetto delle norme contenute nel D.M. 5/11/2001 del Ministero delle Infrastrutture che detta " Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", come una strada di tipo E (urbana di quartiere) con una velocità di progetto compresa tra 40 e 60 km/h. La sede stradale sarà costituita da due corsie di 3.50m, da banchine e marciapiedi in destra e in sinistra, rispettivamente di 0.50 m e 2.00m, per una dimensione complessiva di 12.00m.

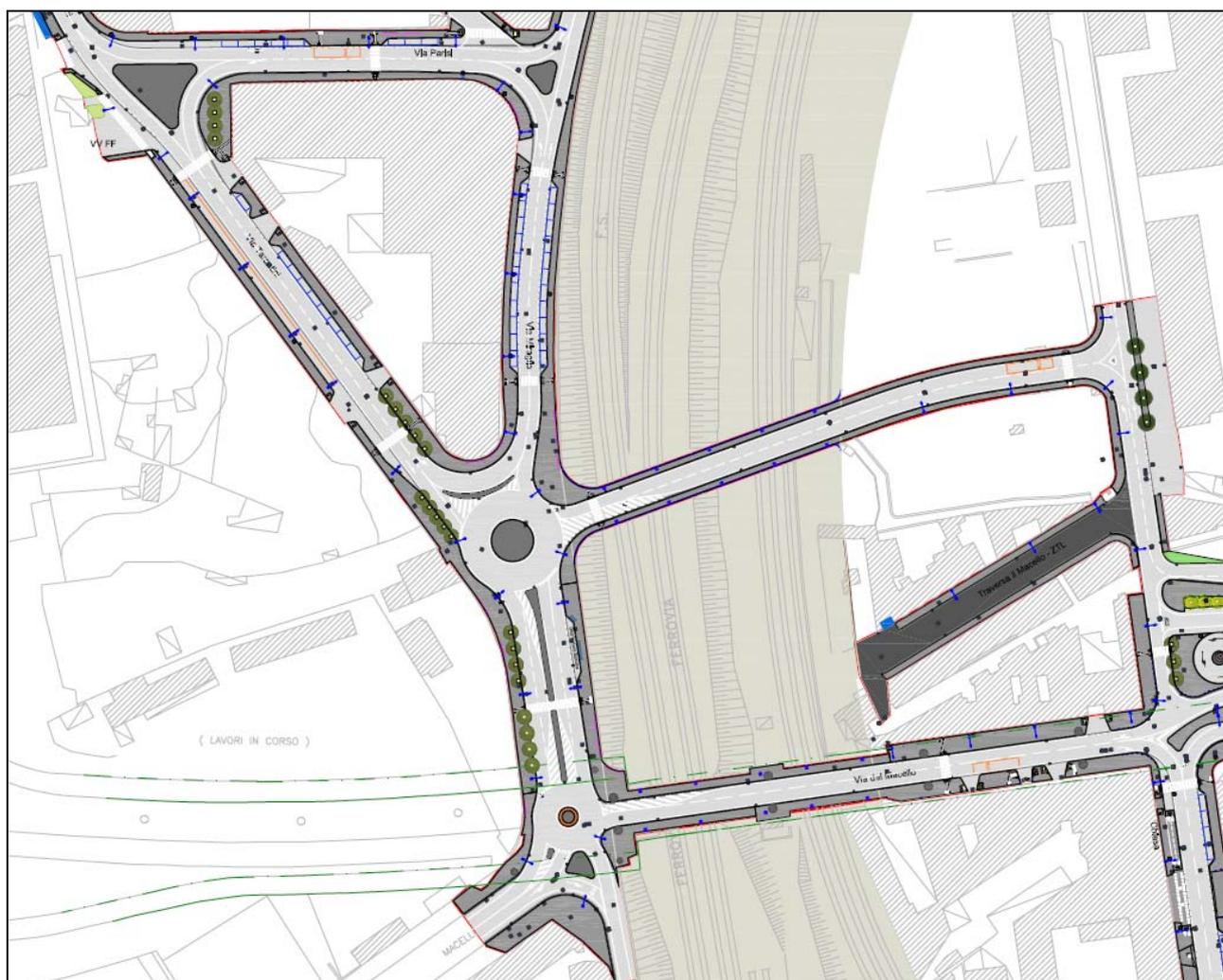


Figura 5.14 – Individuazione planimetrica nuovo asse viario di collegamento tra via Traccia Poggioreale e via Miraglia con attraversamento ferroviario di progetto

5.2 SCHEMA DI CIRCOLAZIONE DI PROGETTO

La realizzazione del nuovo attraversamento ferroviario e degli interventi connessi, consentirà l'implementazione di un diverso schema di circolazione eliminando l'intersezione a raso tra via Imparato e via De Roberto.

I flussi di attraversamento est- ovest saranno garantiti dal nuovo attraversamento del rilevato ferroviario a senso unico verso in direzione via Miraglia, diversamente i flussi ovest-est utilizzeranno il sottopasso esistente di via Macello che diventerà a senso unico in direzione via De Roberto, raddoppiando di fatto la sua capacità.

Infine, come è possibile osservare nella figura seguente, il progetto prevede anche l'istituzione di:

CdP Immobiliare
Napoli - Area ex I.C.M.I. via Ferrante Imparato n.501
Opere infrastrutturali integrative

- un senso unico di marcia in via Miraglia, nel tratto compreso tra via Pascale e via Parisi, in direzione di quest'ultimo;
- un senso unico di marcia in via Parisi, in direzione via Tarantini.

CdP Immobiliare
Napoli - Area ex I.C.M.I. via Ferrante Imparato n.501
Opere infrastrutturali integrative

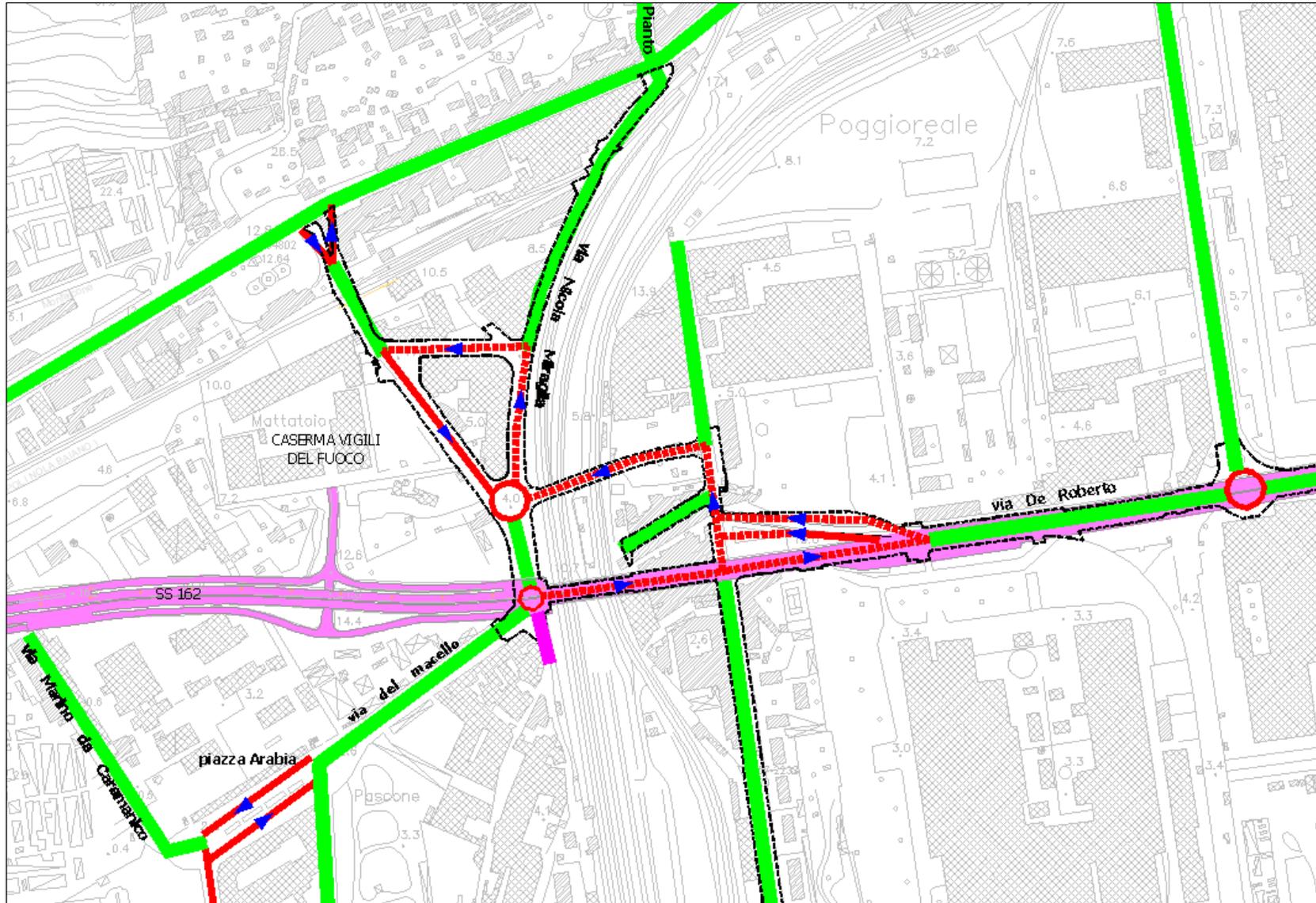


Figura 5.15 – Schema di circolazione (stralcio)

6. GLI IMPATTI TRASPORTISTICI CONNESSI ALLA REALIZZAZIONE DELL'INSEDIAMENTO

Il nuovo assetto viabilistico scaturito a seguito degli interventi previsti sono stati sottoposti a verifica per le ore di punta della mattina di un giorno feriale medio.

Il nuovo scenario è stato confrontato con la situazione attuale. Tale analisi ha richiesto, dunque, l'aggiornamento del modello della rete stradale relativamente agli interventi previsti. La valutazione degli impatti è stata effettuata confrontando le distribuzioni dei flussi di traffico ed i relativi livelli di congestione simulati.

Le simulazioni si riferiscono allo stato del sistema nell'ora di punta della mattina di un giorno feriale medio dove si ha il massimo carico giornaliero ed il massimo carico dovuto alle varie attività presenti in città. Nella Figura 3.1 è stato rappresentato il valore dei flussi e del grado di congestione delle singole strade nello scenario futuro.

La Figura 6.1 evidenzia che il grado di saturazione, all'interno dell'area di intervento, nell'ora di punta della mattina è *al limite della congestione*, nei seguenti tratti stradali:

- il tratto di via G. Ferraris nel tratto compreso tra via Imparato e via Gianturco, in direzione di quest'ultima;
- il tratto di via Gianturco compreso tra via Carlo di Tocco e via Ferraris, in direzione di quest'ultima;
- il tratto di via Gianturco compreso tra via Carlo di Tocco e via Brin (sottopasso ferroviario), in direzione di quest'ultimo

All'interno dell'area di intervento, inoltre, non si registrano, diversamente a quanto succede nella situazione attuale, tratti stradali con valori della criticità (rapporto flusso/capacità) maggiore dell'unità a meno del tratto finale di via Miraglia all'innesto con via Nuova Poggioreale.

CdP Immobiliare
Napoli - Area ex I.C.M.I. via Ferrante Imparato n.501
Opere infrastrutturali integrative

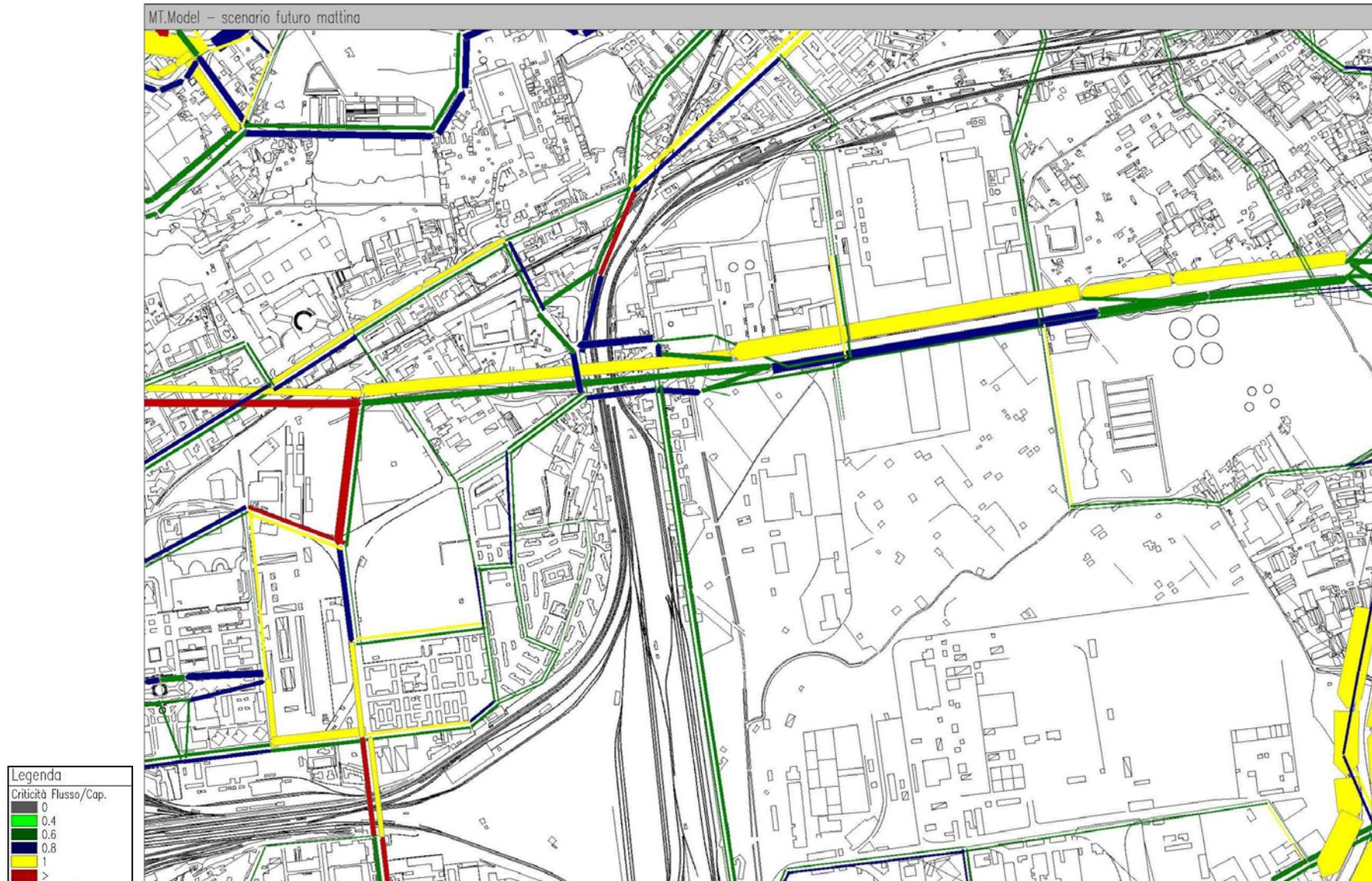


Figura 6.1- Scenario di progetto - Ora di punta della MATTINA

7. CONCLUSIONI

L'area in oggetto subirà una profonda trasformazione a seguito degli interventi infrastrutturali ed insediativi previsti a scala locale e sovracomunale.

Il disegno complessivo infrastrutturale della città prende forma a partire dagli interventi previsti dai documenti di pianificazione dei trasporti cittadini: Piano comunale dei trasporti, Piano della rete stradale primaria, Piano delle 100 stazioni.

In tale ottica l'intervento in oggetto contribuirà a migliorare sia le condizioni urbane e architettoniche dell'area sia, nel contempo, a migliorare le condizioni di deflusso e, di conseguenza gli impatti negativi connessi i fenomeni dei congestione.