

PG/2022/387667 del 17 maggio 2022

All'Area Infrastrutture

e p.c.

All'Assessore alle Infrastrutture, alla Mobilità e alla Protezione civile

Oggetto: conferenza di servizi ai sensi degli artt. 14 e seguenti della legge 241/1990 finalizzata alla sottoscrizione dell'accordo di programma per la realizzazione degli interventi *Sistemazioni superficiali e Realizzazione deposito officina Piscinola-Di Vittorio linea metropolitana EAV Aversa-Piscinola I fase* – parere di competenza

La scrivente Area, con nota n. 308186 del 4 maggio 2020, che a ogni buon fine viene allegata alla presente, dopo un breve *excursus* sull'iter approvativo del progetto della tratta Piscinola-Capodichino prevista a completamento dell'anello della linea metropolitana 1, ha formulato il parere di competenza nell'ambito nella conferenza di servizi decisoria convocata dalla società *EAV* con nota n. EAV-0027963-2019 del 22 novembre 2019, finalizzata all'approvazione del progetto delle sistemazioni superficiali, di un nuovo deposito-officina, previsto a Piscinola, e della stazione *Di Vittorio*.

In riferimento a tale conferenza di servizi, ai fini della formulazione del *parere unico* dell'Amministrazione comunale, la scrivente Area ha provveduto a verificare la coerenza dell'intervento con le previsioni, le scelte strategiche e i principi contenuti negli strumenti di pianificazione dei trasporti approvati o *in itinere*.

In esito alle suddette verifiche, sono state formulate osservazioni e prescrizioni attinenti ai seguenti aspetti:

1. realizzazione del nuovo deposito-officina di Piscinola;
2. realizzazione della nuova viabilità di accesso al quartiere di Piscinola;
3. realizzazione di nuova viabilità pubblica sulla sede ferroviaria dismessa e accessibilità alle nuove stazioni;
4. mobilità dolce;
5. interferenze con il progetto del parcheggio *ID21-Di Vittorio*;
6. configurazione della stazione *Di Vittorio*.

All'esito dei pareri resi dai vari Servizi competenti per materia, l'Amministrazione comunale ha reso il proprio *parere unico* con nota n. 364166 del 22 maggio 2022.

Successivamente, la Giunta regionale della Campania-Direzione generale per la Mobilità, con nota n. 193488 dell'11 aprile 2022, acquisita al protocollo generale del Comune di Napoli il 12 aprile 2022 al n. 284770, ha convocato, ai sensi degli artt. 14 e seguenti della legge 241/1990, la conferenza di servizi, in modalità sincrona, finalizzata alla sottoscrizione di un accordo di programma per la realizzazione del nuovo deposito-officina di Piscinola e degli interventi di sistemazione superficiale tra le stazioni *Piscinola* e *Di Vittorio*. Con la medesima nota è stata resa disponibile la documentazione relativa al progetto definitivo degli interventi.

A seguito della suddetta nota di convocazione, codesta Area, con nota n. 364190 del 10 maggio 2022, ha chiesto il parere dei Servizi comunali competenti per materia ai fini della formulazione del *parere unico* dell'Amministrazione comunale.

Ciò premesso, facendo seguito a quanto richiesto da codesta Area con nota n. 364190/2022, si è provveduto, ai fini della formulazione del *parere unico* dell'Amministrazione comunale:

- a esaminare la documentazione progettuale prodotta dalla società EAV;
- a verificare la coerenza dell'intervento con le previsioni, le scelte strategiche e i principi contenuti nel *Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS)*, adottato con deliberazione di Giunta comunale n. 415 del 13 agosto 2021 (rettificata con deliberazione n. 492 del 15 novembre 2021), e negli altri strumenti di pianificazione dei trasporti approvati;
- a verificare l'avvenuto recepimento delle prescrizioni e osservazioni formulate con la citata nota n. 308186/2020.

Si osserva preliminarmente che la documentazione resa disponibile dalla Regione Campania comprende, nella cartella *Documentazione integrativa*, il progetto di ampliamento del parcheggio *Scampia*, strettamente connesso al progetto di realizzazione di un nuovo deposito-officina a Piscinola. I documenti progettuali relativi all'ampliamento del parcheggio, tuttavia, non sono riportati nell'elenco generale degli elaborati, ma in un ulteriore specifico elenco. Tale circostanza e la mancata inclusione del parcheggio nell'area di intervento riportata nelle tavole generali determinano talune ambiguità relativamente al progetto in ordine al quale l'Amministrazione comunale è chiamata a esprimersi in sede di conferenza di servizi. Nel progetto, inoltre, sono individuate due distinte fasi temporali per la realizzazione degli interventi in relazione ai finanziamenti disponibili e alla disponibilità delle aree, senza che però venga chiarito a quale fase afferisca l'intervento di potenziamento del parcheggio.

Ciò premesso, si formulano alcune specifiche osservazioni per ciascuno degli aspetti esaminati nella citata nota n. 364190/2020.

1. Realizzazione del nuovo deposito-officina di Piscinola

Preso atto della necessità di realizzare un nuovo deposito-officina a carattere permanente ai fini del ricovero e della manutenzione pesante dell'intero parco rotabile e, quindi, ai fini del regolare esercizio ferroviario, la scrivente Area, con nota n. 308186/2020, ha espresso parere favorevole sul progetto, rappresentando, tuttavia, la necessità di compensare la riduzione dell'offerta di sosta derivante dalla realizzazione del deposito-officina su parte delle aree del parcheggio ubicato in adiacenza alla stazione *Piscinola*, di proprietà comunale, mediante l'individuazione di ulteriori aree da destinare alla sosta di interscambio a servizio del nodo, anche attraverso il potenziamento dell'attuale parcheggio *Scampia* gestito dall'*ANM*.

Il progetto che si esamina in questa sede – ferme restando le ambiguità manifestate nella parte introduttiva della presente nota – recepisce la prescrizione formulata prevedendo il potenziamento del citato parcheggio *Scampia* mediante la realizzazione di un ulteriore livello di parcheggio, in tal modo incrementando l'offerta di sosta dagli attuali 204 a 370 posti auto, oltre 22 stalli per motocicli.

In considerazione di quanto sopra rappresentato, si valuta positivamente la soluzione prospettata, purché l'ampliamento del parcheggio avvenga contestualmente alla

realizzazione del nuovo deposito-officina, in maniera tale da preservare in ogni fase l'attuale offerta di sosta.

Di seguito si svolgono alcune osservazioni riguardo al superamento delle barriere architettoniche. Al livello del piano strada, nella parte terminale del parcheggio, più prossima alla stazione, sono previsti gli stalli riservati ai portatori di *handicap* (riportati in numero di 8 nella relazione e in numero di 10 negli elaborati grafici), in conformità alla normativa vigente, che prescrive che tali parcheggi siano previsti nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50. In considerazione del posizionamento di tali stalli, il progetto non prevede ascensori di collegamento con il primo piano, al fine di limitare gli aspetti manutentivi. A tale proposito, si chiede di inserire in progetto almeno un impianto ascensore di collegamento tra primo e secondo livello, in maniera tale da non pregiudicare la fruizione dei parcheggi al primo piano da parte dei soggetti con ridotta capacità motoria.

Si rappresenta altresì la necessità che il progetto del parcheggio venga integrato prevedendo:

- aree destinate alla sosta delle biciclette (almeno 10 stalli);
- la predisposizione alla connessione alla rete elettrica ai fini dell'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica, in numero di almeno 2.

Per quanto attiene agli aspetti più strettamente patrimoniali, connessi alla cessione dell'area di proprietà comunale per la realizzazione del deposito-officina, si rimanda al parere della competente Area *Patrimonio*.

2. Realizzazione della nuova viabilità di accesso al quartiere di Piscinola

Il progetto che si esamina in questa sede conferma la realizzazione di un nuovo collegamento stradale che, diramandosi dalla rampa esistente di immissione alla Perimetrale di Scampia in direzione centro, si raccorda alla viabilità ordinaria di Piscinola (via Vecchia Miano Piscinola), in tal modo contribuendo alla ricucitura e alla riconnessione dei quartieri Piscinola e Scampia, oggi separati da un forte salto di quota e dalla barriera infrastrutturale rappresentata dalla linea metropolitana.

Pertanto si conferma la valutazione positiva dell'intervento, già espressa con nota n. 308186/2020.

3. Realizzazione di nuova viabilità pubblica sulla sede ferroviaria dismessa e accessibilità alle nuove stazioni

Il progetto che si esamina in questa sede conferma, nelle sue linee generali, quanto previsto nel precedente progetto, anche con riferimento alla prevista articolazione dello stesso in due distinte fasi temporali in relazione ai finanziamenti disponibili e alla disponibilità delle aree.

A tale proposito, come già rappresentato con nota n. 308186/2020, si ribadisce che la soluzione proposta per la prima fase, in cui si prevede un recupero parziale e frammentario del vecchio sedime della ferrovia *Alifana*, appare accettabile solo a condizione che vengano attivate tutte le procedure necessarie per la programmazione e la realizzazione degli interventi previsti nella seconda fase, per i quali, quindi, deve prevedersi solo un differimento temporale rispetto a quelli della prima fase.

Riguardo alle ulteriori prescrizioni formulate con nota n. 308186/2020, si dà atto dell'avvenuto recepimento delle stesse attraverso:

- la previsione, sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, sin dalla prima fase, nelle more della realizzazione di un percorso continuo, di sistemazioni pedonali/carrabili in luogo delle sistemazioni temporanee a verde originariamente proposte;
- la previsione di una sistemazione pedonale/carrabile, in luogo della sistemazione a verde originariamente proposta, del tratto compreso tra via Regina Margherita e via Monviso, in tal modo migliorando le condizioni di accessibilità alla stazione *Regina Margherita*;
- l'anticipazione alla prima fase degli interventi di riqualificazione dei tratti di via del Sabotino e di corso Secondigliano (traversa) a sud dell'ex ferrovia *Alifana* e degli interventi di realizzazione della nuova viabilità in prosecuzione di via Monviso fino ad arrivare a via Carratore, in tal modo assicurando una migliore accessibilità alla stazione *Regina Margherita* dagli insediamenti residenziali presenti lungo tale strada e a sud della stessa;
- l'anticipazione alla prima fase della sistemazione a parcheggio dell'area lungo via Carratore, direttamente raggiungibile dalla Perimetrale di Scampia attraverso lo svincolo su via Masoni (posto a circa 900 metri di distanza), in tal modo contribuendo alla realizzazione, sin dalla prima fase, di un sistema diffuso di parcheggi a servizio della nuova linea.

4. Mobilità dolce

Il progetto in esame prevede la realizzazione di un percorso ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, da Piscinola fino a viale Maddalena, utilizzabile anche dai veicoli per le operazioni di manutenzione e in condizioni di emergenza.

Con nota n. 308186/2020 si è espresso parere di larga massima favorevole in ordine a tale previsione, in quanto rispondente ai principi e alle strategie del *PUMS*, nel frattempo adottato dal Comune, in materia di mobilità ciclo-pedonale. Nell'ambito di tale parere si sono formulate le seguenti richieste:

- individuare, con riferimento alla viabilità di collegamento tra Piscinola e Miano, gli interventi sulla sede stradale da porre in essere nella seconda fase, congiuntamente alla realizzazione della nuova pista ciclabile tra Miano e viale Maddalena, al fine di rendere più sicura la coesistenza di velocipedi e veicoli a motore, come previsto all'art. 4, comma 6, del d.m. 557/1999;
- fornire, con riferimento alla pista ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, prevista nella seconda fase, maggiori dettagli sulla tipologia e sulle caratteristiche della stessa;
- progettare la pista ciclabile di cui al punto precedente con caratteristiche geometriche e strutturali tali da non precluderne un eventuale inserimento nella rete viabilistica locale;
- al fine di incentivare la mobilità ciclabile, individuare, sin dalla prima fase, negli spazi pubblici previsti in corrispondenza delle stazioni, apposite aree per la sosta dei velocipedi, opportunamente attrezzate con rastrelliere.

Il progetto in esame ottempera alle suddette richieste fornendo la rappresentazione del percorso ciclabile da realizzare, in larga parte nella seconda fase, sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, da Piscinola fino a viale Maddalena, differenziando lo stesso (rappresentato in viola nelle tavole di progetto) dalla nuova viabilità (rappresentata in arancione).

Inoltre, come riportato al punto 9 del *Fascicolo di riscontro e ottemperanza alle risoluzioni* (elaborato AI37FXEX538), i progettisti propongono di classificare l'intera viabilità da realizzare sull'ex sedime ferroviario, in base alla recente normativa, come strada urbana ciclabile, con banchine pavimentate e marciapiedi, limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale e orizzontale, con priorità per i velocipedi

(quindi biciclette, anche e-bike, e monopattini) e, pertanto, inseribile nella rete viabilistica locale.

La soluzione progettuale proposta prevede una carreggiata ciclo-carrabile di 6,50 metri di larghezza, con due corsie da 2,75 metri e banchine laterali da 0,50 metri. Si ritiene, al riguardo, che il nuovo percorso debba essere configurato come strada di tipo *F-bis - Itinerario ciclopedonale*, definito all'art. 2, comma 3, del *Nuovo codice della strada* come *strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada*, introducendo le seguenti limitazioni:

- destinazione del percorso a veicoli non a motore, eccetto i mezzi autorizzati;
- velocità massima consentita di 30 chilometri/ora.

Su tale tratto di strada potrà essere previsto, quindi, il passaggio occasionale dei veicoli a motore per le operazioni di manutenzione e in condizioni di emergenza.

Per il solo tratto iniziale, fra le stazioni *Piscinola* e *Miano*, dove il percorso assume le caratteristiche di arteria carrabile, anche per garantire la continuità del percorso ciclo-pedonale, è invece possibile assimilare la nuova viabilità a strada di tipo *E-bis - Strada urbana ciclabile*, come definita all'art. 2, comma 3, del *Nuovo codice della strada*.

Nel successivo livello di progettazione dovranno essere chiaramente individuati tutti i consequenziali accorgimenti progettuali, con particolare riferimento alla segnaletica orizzontale e verticale, e tutti quegli interventi che *puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore*, ai sensi dell'art. 4, comma 1, lettera d), del d.m. 557/1999.

Si rappresenta inoltre la necessità che il progetto venga integrato, nella successiva fase progettuale, prevedendo:

- l'adeguamento e il dettaglio degli attraversamenti ciclabili in corrispondenza delle intersezioni con la viabilità ordinaria, evitando, rispetto alla soluzione esaminata, restringimenti eccessivi del percorso ciclo-pedonale;
- l'uniformazione delle caratteristiche della viabilità di accesso alle camere di compensazione e ventilazione in prossimità delle stazioni *Miano* e *Secondigliano* (rappresentata in arancione negli elaborati AI37FXEB514 e AI37FXEB520), da realizzare già nella prima fase, alle caratteristiche del percorso ciclo-pedonale (rappresentato in viola) da realizzare nella seconda fase in prosecuzione di tale viabilità;
- l'adeguamento dei marciapiedi di progetto prevedendo lungo gli stessi soluzioni atte a garantire un'adeguata accessibilità pedonale e il superamento delle barriere architettoniche, quali, a titolo esemplificativo, l'inserimento di scivoli e percorsi tattili.

Si chiede altresì di verificare la possibilità di prolungare il percorso ciclo-pedonale proposto oltre la stazione *Di Vittorio*, utilizzando, per un tratto di circa 250 metri, il sedime ferroviario dismesso lungo viale Maddalena, in accosto alle rampe della Perimetrale di Scampia, al fine di assicurare la continuità con i percorsi ciclabili programmati dall'Amministrazione comunale su tale strada.

Con riferimento alle due alternative progettuali individuate per il percorso ciclo-pedonale in prossimità della stazione *Di Vittorio* e del parcheggio di scambio a raso e di relazione ivi previsto, si rappresenta quanto segue.

La prima soluzione, che prevede l'utilizzo del sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, garantisce una maggiore linearità, uniformità e riconoscibilità del percorso ciclo-pedonale e un suo più

agevole raccordo, attraverso il nuovo ponte su calata Capodichino, con gli spazi pubblici lungo viale Maddalena, in parte sottostanti al viadotto della Perimetrale di Scampia, già oggetto di riqualificazione. Tale soluzione, di contro, interferisce con il progetto del parcheggio a raso di scambio e di relazione denominato *ID21-Di Vittorio*, di cui si dirà anche al successivo punto 5, suddividendo in due l'area di intervento.

La seconda soluzione proposta non ha interferenze con l'area del parcheggio, andando a occupare prevalentemente parti delle carreggiate esistenti. Tale soluzione, pertanto, appare preferibile. Tuttavia, per un'attenta valutazione della fattibilità della stessa, occorre che vengano forniti maggiori dettagli progettuali con particolare riferimento alla larghezza della strada esistente (marciapiedi e carreggiata), non risultando le planimetrie esaminate adeguatamente quotate.

Per entrambe le soluzioni sarà, in ogni caso, necessario fornire un maggior dettaglio plano-altimetrico della connessione del percorso ciclabile con la via Comunale vecchia Miano (elaborato AI37FXEB524).

Si segnala, infine, che la planimetria AI37FXEB525-04_tav. 01 appare incongruente con entrambe le soluzioni proposte.

5. Interferenze con il progetto del parcheggio *ID21-Di Vittorio*

Nella nota n. 308186/2020 sono state evidenziate le interferenze esistenti tra il progetto della linea metropolitana *EAV*, con gli annessi interventi di sistemazione superficiale, che interessa, tra le altre, l'area corrispondente al sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, e il progetto definitivo del parcheggio a raso di scambio e di relazione denominato *ID21-Di Vittorio*, proposto dalla società *Lemas immobiliare* e approvato dal Sindaco di Napoli Commissario delegato ex O.P.C.M. n. 3566 del 5 marzo 2007 con decreto n. 71 del 23 giugno 2010.

Al fine di ridurre le suddette interferenze, il progetto che si esamina in questa sede propone un tracciato alternativo per la pista ciclabile, con una deviazione dal sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, in ordine al quale sono state formulate alcune osservazioni al precedente punto 4.

Il progetto, anche nella nuova versione, conferma il posizionamento della camera di ventilazione, che, in considerazione della presenza in superficie di asole di grande dimensione, necessarie per la ventilazione della linea e per il calaggio dei materiali, determina una riduzione del numero di stalli di sosta all'interno del parcheggio.

A tale proposito, si prende atto dell'impossibilità di individuare una localizzazione alternativa per la suddetta struttura e dell'impossibilità che la stessa venga realizzata con caratteristiche tali da garantirne la compatibilità con il sovrastante parcheggio a raso, con la conseguente necessità che, in sede di redazione del progetto esecutivo del parcheggio, si tenga conto del progetto della linea metropolitana *EAV*, come già espressamente prescritto nel citato decreto commissariale n. 71/2010.

6. Configurazione della stazione *Di Vittorio*

Nella nota n. 308186/2020 si è evidenziato come il progetto della stazione *Di Vittorio* rappresentasse, rispetto alla precedente soluzione approvata nella conferenza di servizi del 2003, un peggioramento in termini di accessibilità e di riconoscibilità della stazione, in considerazione della nuova localizzazione dei punti di accesso, previsti in posizioni piuttosto marginali rispetto all'abitato. Nella stessa nota si è evidenziato come la nuova soluzione, eliminando i lunghi collegamenti interrati previsti in precedenza, consentisse di ridurre le interferenze con i sottoservizi, con presumibili benefici sui tempi di realizzazione.

Ferma restando la nuova configurazione della stazione, al fine di migliorarne le condizioni di accessibilità, si è chiesto di individuare idonee soluzioni progettuali tese a:

- innalzare gli *standard* di sicurezza, attrattività e fruibilità del marciapiede di collegamento tra piazza Di Vittorio e l'uscita ubicata sul lato nord di viale Maddalena;
- ottimizzare, anche con soluzioni superficiali, gli attraversamenti e i percorsi di connessione tra la porzione di territorio compresa tra corso Secondigliano e via De Pinedo e l'accesso alla stazione prevista sul lato sud di viale Maddalena, che, per la sua ubicazione, presenta migliori caratteristiche di sicurezza e attrattività.

Ciò premesso, si ribadisce la necessità di individuare soluzioni progettuali per il miglioramento dell'accessibilità, secondo quanto sopra riportato, soluzioni che, nel progetto che si esamina in questa sede, vengono rinviate alla fase della progettazione esecutiva.

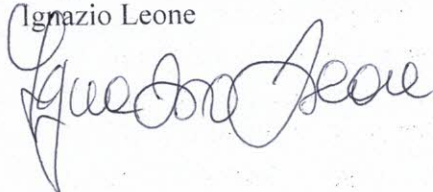
Si ribadisce altresì l'opportunità di prolungare il percorso ciclo-pedonale su viale Maddalena, oltre la stazione *Di Vittorio*, secondo quanto già rappresentato al punto 4, in modo da garantire una maggiore accessibilità alla stazione attraverso una sua più diretta connessione alla rete ciclabile cittadina.

In conclusione, si esprime parere favorevole di larga massima in ordine al progetto, con le osservazioni e prescrizioni sopra formulate.

Il dirigente del Servizio Sviluppo della mobilità sostenibile
Valeria Palazzo



Il responsabile d'Area,
dirigente del Servizio Pianificazione strategica della mobilità e PUMS
Ignazio Leone



PG/2020/308186 del 4 maggio 2020

All'Area Infrastrutture

e p.c.

All'Assessore al Patrimonio, ai Lavori pubblici e ai Giovani

All'Assessore ai Beni comuni e all'Urbanistica

Oggetto: conferenza di servizi decisoria in forma simultanea e modalità sincrona ai sensi degli artt. 14 e seguenti della legge 241/1990 e del d.lgs. 127/2016 per l'approvazione del progetto delle sistemazioni superficiali, del nuovo deposito-officina di Piscinola e della stazione *Di Vittorio* – parere di competenza

In riferimento alla conferenza di servizi in oggetto, si ritiene opportuno, in via preliminare, effettuare un breve *excursus* sull'iter approvativo del progetto della tratta Piscinola-Capodichino prevista a completamento dell'anello della linea metropolitana 1, con particolare riferimento a quanto di competenza dell'Amministrazione comunale.

Il progetto definitivo della tratta Piscinola-Capodichino è stato approvato in data 11 aprile 2000 nell'ambito della conferenza di servizi indetta dal Provveditorato alle Opere pubbliche della Campania ai sensi dell'art. 81 del d.P.R. 616/1977 e successive modifiche e integrazioni.

In sede di conferenza di servizi, l'Amministrazione comunale ha richiesto una serie di modifiche e integrazioni al progetto, al fine di garantirne la conformità agli strumenti di pianificazione dei trasporti approvati e all'accordo di programma siglato in data 1° ottobre 1997.

Le modifiche richieste riguardavano:

- l'introduzione di due nuove stazioni, denominate *Regina Margherita* e *Di Vittorio*, al fine di migliorare il livello di servizio della nuova linea metropolitana;
- l'adeguamento della progettazione della linea e delle stazioni alle esigenze di riqualificazione del territorio attraversato, con l'inclusione, nell'area d'intervento, della sede ferroviaria dismessa da immettere nella viabilità pubblica;
- la realizzazione di nuova viabilità di connessione in prossimità delle stazioni, al fine di migliorarne l'accessibilità.

Il parere rilasciato in sede di conferenza di servizi è stato ratificato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 132 del 20 luglio 2000.

In esito a quanto richiesto in sede di conferenza di servizi dagli Enti intervenuti, la società *Ferrovia Alifana e Benevento Napoli* ha provveduto alla revisione e integrazione del progetto definitivo dell'intera tratta Piscinola-Capodichino.

Il progetto revisionato è stato approvato nell'ambito della conferenza di servizi indetta dalla Regione Campania per il giorno 3 settembre 2003.

Il progetto oggetto della conferenza di servizi del 2003 prevedeva:

- la costruzione, in affiancamento al viadotto della linea metropolitana 1 e immediatamente a valle della stazione *Piscinola*, delle rampe di connessione tra tale viadotto e la galleria della linea *Alifana*;
- la costruzione della galleria artificiale dal chilometro 0+620 al chilometro 2+460 e della galleria naturale dal chilometro 2+460 al chilometro 4+390;
- la realizzazione di una sottostazione elettrica, posta al chilometro 2+639, immediatamente a valle della stazione *Secondigliano*, e di tutti i volumi tecnici, di stazione e di linea, tecnicamente necessari all'esercizio;
- la realizzazione delle quattro stazioni *Miano*, *Regina Margherita*, *Secondigliano* e *Di Vittorio*, in luogo delle due originariamente previste;
- la realizzazione delle opere di finitura per il completamento della stazione *Piscinola*;
- la realizzazione delle opere di sistemazione superficiale, consistenti nella realizzazione di una nuova viabilità sulle aree di sedime della ferrovia a raso dismessa e nella creazione di slarghi in corrispondenza delle stazioni, in connessione con la viabilità di quartiere.

Nella conferenza di servizi del 2003, l'Amministrazione comunale ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto. In particolare, sono state condivise le scelte relative all'ubicazione e al numero delle stazioni, corrispondenti a quanto stabilito nella conferenza di servizi del 2000, nonché le scelte inerenti la quantità e la distribuzione territoriale dei punti di accesso alle stazioni stesse, scelte ritenute coerenti con i principi individuati dal *Piano delle 100 stazioni*, all'epoca proposto all'approvazione del Consiglio comunale, per la massimizzazione dell'accessibilità pedonale. Riguardo alle opere in superficie, in sede di conferenza di servizi, si è rilevato come le soluzioni adottate contribuissero al raggiungimento della piena accessibilità alle stazioni previste e alla riqualificazione dell'area. In particolare, si è valutata positivamente la previsione di un percorso continuo, a prevalente uso pedonale ma con caratteristiche strutturali e dimensionali tali da renderlo idoneo al traffico veicolare, in corrispondenza del sedime della ferrovia a raso dismessa.

Il parere rilasciato in conferenza di servizi è stato ratificato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 10 del 20 gennaio 2004, trattandosi di opera in variante agli strumenti urbanistici vigenti.

Più recentemente, a seguito di varie vicende inerenti l'appalto delle opere in questione, il Consiglio comunale, con deliberazione n. 3 del 6 marzo 2017, ha approvato nuovamente il progetto, ai fini della riapposizione dei vincoli preordinati all'esproprio, scaduti nel 2014, in tal modo confermando l'interesse dell'Amministrazione alla realizzazione dell'opera.

Il progetto approvato nel 2017 confermava integralmente quanto previsto in precedenza. In particolare, con riferimento alle opere in superficie, il progetto prevedeva la realizzazione di un percorso continuo sulla sede ferroviaria dismessa e la realizzazione di una nuova viabilità di connessione finalizzata al miglioramento delle condizioni di accessibilità.

Successivamente, la società *EAV*, con nota n. EAV-0027963-2019 del 22 novembre 2019, ha convocato la conferenza di servizi decisoria finalizzata all'approvazione del progetto delle sistemazioni superficiali, di un nuovo deposito-officina, previsto a *Piscinola*, e della stazione *Di Vittorio*.

In riferimento a tale conferenza di servizi, ai fini della formulazione del parere unico dell'Amministrazione comunale, la scrivente Area ha provveduto a verificare la coerenza dell'intervento con le previsioni, le scelte strategiche e i principi contenuti nei seguenti strumenti di pianificazione dei trasporti approvati o *in itinere*:

- *Piano comunale dei trasporti*, approvato dal Consiglio comunale con deliberazioni nn. 90 e 91 del 18 marzo 1997;
- *Piano della rete stradale primaria*, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 244 del 18 luglio 2002;
- *Piano delle 100 stazioni*, approvato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 60 del 18 dicembre 2006;
- *Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS)*, il cui *livello direttore* è stato approvato dalla Giunta comunale con deliberazione n. 434 del 30 maggio 2016.

Si è altresì provveduto a verificare la coerenza dell'intervento con quanto già approvato nelle precedenti conferenze di servizi e con altri progetti di competenza della scrivente Area.

In relazione alle suddette verifiche, esaminato il progetto, si formulano le osservazioni e prescrizioni riportate nel prosieguo, attinenti i seguenti aspetti:

1. realizzazione del nuovo deposito-officina di Piscinola;
2. realizzazione della nuova viabilità di accesso al quartiere di Piscinola;
3. realizzazione di nuova viabilità pubblica sulla sede ferroviaria dismessa e accessibilità alle nuove stazioni;
4. mobilità dolce;
5. interferenze con il progetto del parcheggio *ID21-Di Vittorio*;
6. configurazione della stazione *Di Vittorio*.

1. Realizzazione del nuovo deposito-officina di Piscinola

La manutenzione del parco rotabili di *EAV* in esercizio sulla tratta Piscinola-Aversa centro viene oggi effettuata nell'officina provvisoria di manutenzione posta immediatamente a valle della stazione *Piscinola* in direzione Miano. In tale officina, in considerazione delle dimensioni e caratteristiche, vengono effettuate esclusivamente operazioni di manutenzione leggera.

Il progetto in esame, al fine di garantire la possibilità del ricovero e della manutenzione pesante dell'intero parco rotabile, prevede la realizzazione di un nuovo deposito-officina a carattere permanente, utilizzando parte delle aree del parcheggio di interscambio, di proprietà comunale, ubicato in adiacenza alla stazione *Piscinola*.

Il progetto del deposito-officina, in estrema sintesi, prevede la realizzazione di:

- un capannone officina, comprendente un'officina di manutenzione, 3 binari per la manutenzione con fossa di ispezione, spazi per locali tecnologici e magazzino e spazi riservati al personale addetto alla manutenzione;
- un fabbricato uffici;
- aree di parcheggio per i dipendenti, in adiacenza ai fabbricati suddetti, per un totale di 24 posti auto;
- un piazzale ferroviario, con un numero complessivo di binari pari a 6, destinati alla manutenzione e al ricovero dei rotabili, di cui 3 coperti (ubicati nel capannone officina).

Come già detto, il deposito-officina previsto in progetto occupa parte del parcheggio di interscambio a servizio della stazione *Piscinola*. Tale parcheggio, dimensionato per 220 posti auto, è stato realizzato, per conto del Comune di Napoli, dal Commissariato ex O.P.C.M. n. 3566 del 5 marzo 2007. Esso risponde all'esigenza di drenare il traffico extraurbano in entrata in città, coerentemente con quanto previsto negli strumenti di pianificazione dei trasporti approvati, che individuano quello di *Piscinola* come uno dei principali nodi di interscambio cittadini, in ragione della sua ubicazione a ridosso del confine comunale e in prossimità degli accessi al sistema autostradale.

In passato, in considerazione della necessità, segnalata dalla società *Metrocampania nordest*, di dover effettuare lavori di miglioramento della tratta ferroviaria *Piscinola-Aversa* centro, con la conseguente esigenza di impegnare un'area di circa 275 metri quadrati ricadente all'interno del suddetto parcheggio, la Giunta comunale, con deliberazione n. 837 del 13 giugno 2008, ha approvato uno schema di convenzione relativo alla concessione in comodato d'uso a *Metrocampania nordest* del parcheggio di interscambio di *Piscinola*.

In data 30 gennaio 2009 il Comune di Napoli e la società *Metrocampania nordest* hanno sottoscritto la suddetta convenzione, repertorio n. 7921, con la quale il Comune di Napoli si è impegnato, tra l'altro, a cedere in uso a *Metrocampania nordest* l'area di circa 150 metri di lunghezza e 1,50 metri di larghezza, posta lungo la linea ferroviaria, in cui si prevedeva la realizzazione dei lavori di miglioramento delle opere ferroviarie.

La realizzazione del nuovo deposito-officina, che, in base a quanto riportato in progetto, risulta indispensabile ai fini dell'esercizio ferroviario, comporta una notevole riduzione della capacità del parcheggio. In particolare, per quanto desumibile dagli elaborati progettuali, a fronte di una capacità iniziale di 220 posti auto, già ridotta a seguito degli accordi convenzionali sopra citati, il parcheggio, a fine intervento, ha una capacità di circa 70 posti auto.

Tale riduzione è in parte compensata dal maggior numero di stalli per la sosta previsti in prossimità delle altre stazioni della linea, con particolare riferimento alla stazione *Secondigliano*, in tal modo configurandosi un sistema diffuso di aree per la sosta ubicate nella zona nord della città, raggiungibili, oltre che dalla viabilità ordinaria, dalla Perimetrale di Scampia.

In considerazione di quanto sopra rappresentato e, in particolare, dell'assoluta necessità del nuovo deposito-officina ai fini dell'esercizio ferroviario, si esprime parere favorevole sul progetto, con le prescrizioni e richieste di seguito riportate.

Tali prescrizioni e richieste sono riconducibili a due diverse tipologie, riguardanti:

- a) interventi da programmare per compensare la riduzione dell'offerta di sosta derivante dalla realizzazione del deposito-officina;
- b) interventi da attuare in uno con la realizzazione del deposito-officina.

Con riferimento alla tipologia di cui alla lettera a), si chiede che vengano individuate ulteriori aree da destinare alla sosta di interscambio a servizio del nodo *Piscinola-Scampia*, anche attraverso il potenziamento dell'attuale parcheggio *Scampia* gestito dall'ANM. Al riguardo, si evidenzia che, nell'ambito negli studi effettuati in passato per la cosiddetta *fase 3* dell'intervento di riconfigurazione del nodo, erano state ipotizzate, dalla società *Metrocampania nordest*, la copertura dell'area attualmente occupata dal parcheggio e la realizzazione, nei nuovi volumi previsti, di alcuni piani, variabili da 1 a 3, da destinare alla sosta, in tal modo valorizzando la funzione dell'interscambio modale del nodo. Si

chiede dunque alla società *EAV* di voler riconsiderare tale ipotesi e di programmare l'inserimento nel proprio piano investimenti di interventi per il potenziamento dell'offerta di sosta nell'area in questione, ai fini della relativa progettazione e realizzazione.

Con riferimento alla tipologia di cui alla lettera b), si chiede che l'intervento, oltre alla realizzazione del deposito-officina, preveda la riconfigurazione e riqualificazione delle aree per le quali viene mantenuta la destinazione a parcheggio e che, a intervento ultimato, dovranno essere reimmesse nella disponibilità dell'Amministrazione comunale. Nell'ambito di tale intervento di riconfigurazione e riqualificazione, in particolare, dovranno prevedersi:

- la realizzazione di opere di mitigazione ambientale in prossimità del deposito-officina;
- l'individuazione di aree destinate alla sosta delle biciclette;
- il rinnovo delle attrezzature tecnologiche (videosorveglianza e controllo degli accessi).

Per quanto attiene agli aspetti più strettamente patrimoniali, connessi alla cessione dell'area di proprietà comunale per la realizzazione del deposito-officina, si rimanda al parere della competente Area *Patrimonio*.

2. Realizzazione della nuova viabilità di accesso al quartiere di Piscinola

Il *livello direttore* del *PUMS* della città di Napoli individua, tra gli obiettivi strategici da perseguire, la *restituzione della qualità agli spazi urbani*. Tra le azioni che il citato *livello direttore* propone ai fini dell'incremento della qualità dello spazio urbano, vi sono gli interventi di ricucitura e di riconnessione a scala urbana di quei *pezzi* di città isolati a seguito della realizzazione di infrastrutture.

In particolare, con riferimento all'area nord della città, la realizzazione della linea metropolitana 1, in viadotto, e della linea regionale *EAV* (ex *Metrocampania nord*), interrata, hanno determinato una barriera fisica che impedisce la permeabilità e la continuità urbana tra i quartieri di Scampia e di Piscinola. Tra i due quartieri, in corrispondenza delle suddette infrastrutture ferroviarie, vi è un salto di quota di circa 10 metri e la connessione è garantita soltanto attraverso il viale Piedimonte d'Alife (rampa Zuccarini).

Per migliorare la connessione tra i due quartieri e, più in generale, l'accessibilità al quartiere di Piscinola, l'Amministrazione comunale, già in passato, ha proposto la realizzazione di un breve collegamento stradale che, diramandosi dalla rampa esistente di immissione alla Perimetrale di Scampia in direzione centro, consenta di superare la barriera infrastrutturale e di raccordarsi alla viabilità ordinaria di Piscinola (via Vecchia Miano Piscinola).

Il progetto che si esamina in questa sede recepisce la suddetta previsione. In particolare, il progetto propone la realizzazione di un nuovo collegamento stradale che si dirama dalla suddetta rampa della Perimetrale di Scampia e, attraverso una rotatoria, si connette con la viabilità ordinaria esistente (via Vecchia Miano Piscinola) e con la nuova viabilità prevista sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*.

Ciò premesso, si valuta positivamente l'intervento proposto, in quanto lo stesso:

- migliora la connessione tra i quartieri di Scampia e Piscinola, separati dalla barriera delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti;
- contribuisce al decongestionamento di viale Piedimonte d'Alife/rampa Zuccarini;
- migliora l'accessibilità al quartiere di Piscinola;
- garantisce una più diretta accessibilità dalla rete autostradale urbana al parcheggio di interscambio di Piscinola e al nuovo deposito-officina.

3. Realizzazione di nuova viabilità pubblica sulla sede ferroviaria dismessa e accessibilità alle nuove stazioni

Come già rilevato, il progetto della tratta Piscinola-Capodichino approvato nel 2003 prevedeva la realizzazione di opere in superficie di sistemazione urbanistica consistenti:

- nella realizzazione di un nuovo percorso continuo, da Piscinola fino a viale Maddalena, sul sedime della ferrovia *Alifana* dismessa, con sezione pressoché costante di 10 metri e pavimentazione in pietrastrada, in tal modo riconnettendo i tessuti urbani bloccatisi a ridosso della barriera, dapprima infrastrutturale e poi solo proprietaria, rappresentata dalla vecchia linea a raso;
- nella realizzazione, lungo il percorso, di diverse tipologie di recinzione, con differenti caratteristiche di permeabilità e trasparenza, in tal modo creando, a seconda dello stato dei fronti esistenti, le condizioni per un miglioramento estetico delle facciate, per facilitare l'eventuale apertura di nuove attività verso il percorso, per creare un filtro o addirittura per eliminare ogni rapporto visivo e funzionale tra il percorso e l'intorno attraversato;
- nell'ampliamento del suddetto percorso in corrispondenza delle nuove stazioni *Miano*, *Regina Margherita* e *Secondigliano*, in tal modo configurando nuovi slarghi e piazze con sistemazioni a verde, spazi con piccole attrezzature per il tempo libero e aree di parcheggio;
- nella realizzazione di nuova viabilità e nella riqualificazione di alcune strade esistenti, in corrispondenza delle nuove stazioni, ai fini del miglioramento dell'accessibilità alle stesse.

Con riferimento al nuovo percorso sul sedime della ferrovia *Alifana* dismessa, il progetto che si esamina in questa sede sostanzialmente conferma quanto previsto nel precedente progetto, articolando tuttavia l'intervento in due distinte fasi, in relazione ai finanziamenti disponibili e alla disponibilità delle aree.

Nella prima fase, il recupero del vecchio sedime è previsto esclusivamente nel tratto compreso tra la nuova rotonda di Piscinola e via Miano e in corrispondenza delle stazioni *Regina Margherita* e *Secondigliano*. Più in dettaglio, in questa prima fase, il progetto, con riferimento al sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, prevede:

- la realizzazione di una nuova viabilità a doppio senso di marcia nel tratto compreso tra la rotonda di Piscinola e via Caprera, che si connette con via Miano attraverso una nuova strada, parallela al vecchio sedime, che lambisce a sud l'area della stazione *Miano*;
- la realizzazione, in corrispondenza della stazione *Miano*, di una viabilità di servizio che, partendo da via Caprera, consente l'accesso alla camera di compensazione ivi prevista, e la sistemazione a verde del tratto successivo, fino all'altezza dell'ingresso al cimitero di Miano;
- la sistemazione a verde del tratto compreso tra via del Sabotino e via Monviso, in corrispondenza della stazione *Regina Margherita*;
- la realizzazione di uno spazio pubblico attrezzato, a uso esclusivamente pedonale, nel tratto compreso tra la vecchia stazione *Secondigliano* della ferrovia *Alifana*, accessibile da via della Ferrovia, e via Pintor, la sistemazione a verde del tratto compreso tra via Pintor e il viale privato Amato e, nel tratto successivo, la realizzazione di una viabilità

carrabile di servizio, per l'accesso alla camera di compensazione prevista al chilometro 2+382.

Nella seconda fase, il progetto, sempre con riferimento al vecchio sedime della ferrovia *Alifana*, prevede la realizzazione di una pista ciclabile, con possibile utilizzo carrabile per operazioni di manutenzione e in condizioni di emergenza, che parte dalla stazione *Miano* fino a connettersi con gli spazi pubblici lungo viale Maddalena attraverso il nuovo ponte su calata Capodichino, previsto in sostituzione di quello demolito, impegnando anche le aree per le quali, nella prima fase, sono previste sistemazioni a verde o a verde attrezzato.

Per quanto concerne le aree in corrispondenza delle stazioni, con particolare riferimento a quelle di *Regina Margherita* e *Secondigliano*, si rileva che gli interventi di realizzazione di nuova viabilità e di riqualificazione di quella esistente previsti nel progetto approvato nel 2003, e ritenuti indispensabili ai fini dell'accessibilità alle stazioni stesse, sono sostanzialmente confermati nel progetto che si esamina in questa sede. Tali interventi vengono però in gran parte rinviati alla seconda fase di attuazione.

Tutto ciò premesso, si rappresenta quanto segue:

- la soluzione proposta per la prima fase, in cui si prevede un recupero parziale e frammentario del vecchio sedime della ferrovia *Alifana*, appare accettabile solo a condizione che vengano attivate tutte le procedure necessarie per la programmazione e la realizzazione degli interventi previsti nella seconda fase, per i quali, quindi, deve prevedersi solo un differimento temporale rispetto a quelli della prima fase;
- sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, sin dalla prima fase, nelle more della realizzazione di un percorso continuo, devono prevedersi delle sistemazioni pedonali/carrabili in luogo delle sistemazioni temporanee a verde proposte, anche in considerazione delle problematiche connesse alla manutenzione di queste ultime, come segnalate dalla Direzione della Municipalità 7 con nota n. 255662 del 3 aprile 2020;
- in particolare, con riferimento al punto precedente, si ritiene indispensabile prevedere una sistemazione pedonale/carrabile, in luogo della prevista sistemazione a verde, del tratto compreso tra via del Sabotino e via Monviso, al fine di consentire l'accesso diretto alla stazione *Regina Margherita* anche da via dell'Ortigara;
- con riferimento alle aree in corrispondenza della stazione *Regina Margherita*, si ritiene indispensabile che vengano anticipati alla prima fase gli interventi di riqualificazione dei tratti di via del Sabotino e di corso Secondigliano (traversa) a sud dell'ex ferrovia *Alifana* e/o gli interventi di realizzazione della nuova viabilità in prosecuzione di via Monviso fino ad arrivare a via Carratore, al fine di garantire una migliore accessibilità alla stazione dagli insediamenti residenziali presenti lungo tale strada e a sud della stessa;
- si chiede di anticipare la prevista sistemazione a parcheggio dell'area lungo via Carratore, direttamente raggiungibile dalla Perimetrale di Scampia attraverso lo svincolo su via Masoni (posto a circa 900 metri di distanza), al fine di poter creare, con le ulteriori aree di sosta previste in prossimità della stazione *Secondigliano*, un sistema diffuso di parcheggi, anche a compensazione della riduzione di capacità di quello di Piscinola per effetto della prevista realizzazione del nuovo deposito-officina;
- riguardo alle aree in corrispondenza delle stazioni, si ritiene necessario che vengano adottate soluzioni tese a garantire la sicurezza e la piena fruibilità degli spazi pubblici,

con particolare riferimento alle persone con ridotta capacità motoria, evitando salti di quota, laddove non necessari per motivi tecnici.

4. Mobilità dolce

Il *livello direttore* del PUMS della città di Napoli individua, tra gli obiettivi strategici da perseguire, l'*incentivazione della mobilità ciclo-pedonale*, indicando le specifiche azioni da porre in essere, articolate in interventi sulle infrastrutture, attività di carattere gestionale e azioni di sensibilizzazione e informazione dei cittadini.

Ai fini dell'*incentivazione della mobilità ciclo-pedonale*, il citato *livello direttore* propone, tra le misure da attuare, il potenziamento e l'implementazione dell'attuale sistema di percorsi ciclo-pedonali.

Il progetto in esame, come già detto, prevede la realizzazione di un percorso ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, da Piscinola fino a viale Umberto Maddalena, utilizzabile anche dai veicoli per le operazioni di manutenzione e in condizioni di emergenza.

Il progetto, pertanto, in linea generale, risulta rispondente ai principi e alle strategie del PUMS. Deve però ribadirsi, anche a questo proposito, l'assoluta necessità che l'intervento, sia pure con tempi differenziati per la prima e la seconda fase, venga realizzato nella sua interezza.

Ciò premesso, nel prosieguo si formulano alcune specifiche osservazioni.

Nel primo tratto, di connessione tra Piscinola e Miano, è prevista, sin dalla prima fase, la realizzazione di una nuova strada, con marciapiedi su ambo i lati di 1,50 metri e una *carreggiata ciclo-carrabile* di 6,50 metri di ampiezza, a doppio senso di marcia.

L'infrastruttura proposta si identifica come *percorso promiscuo ciclabile e veicolare*, fattispecie espressamente prevista all'art. 4, comma 1, lettera d), del *Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*, approvato con d.m. 557/1999.

Il citato percorso veicolare e ciclabile garantisce la possibilità di un nuovo collegamento veicolare tra i quartieri di Scampia, Piscinola e Miano e, al tempo stesso, garantisce continuità al percorso ciclabile da realizzare, nella seconda fase, sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, da Miano fino a viale Maddalena.

La soluzione adottata appare condivisibile, in considerazione dell'insufficienza di spazi stradali per la realizzazione di una pista ciclabile o di un percorso ciclo-pedonale.

Il citato art. 4 del d.m. 557/1999, al comma 6, prevede espressamente, in caso di percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, che rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica, la necessità di individuare idonei interventi che "*puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore*".

Con riferimento alla realizzazione di un percorso continuo sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, coerentemente con quanto approvato nel 2003, il progetto in esame, come integrato in occasione della seduta della conferenza di servizi del 30 gennaio 2020, illustra in maniera generica come si possa, in una seconda fase, sovrapporre al sedime della vecchia ferrovia una pista ciclabile, la cui geometria non viene in alcun modo descritta e/o definita.

Pertanto, al momento, si può esprimere solo un parere favorevole di larga massima sulla pista ciclabile proposta, non essendo possibili valutazioni di dettaglio.

Alla luce di quanto sopra osservato, per quanto concerne gli aspetti connessi alla mobilità ciclabile, si formulano le seguenti richieste:

- con riferimento alla viabilità di collegamento tra Piscinola e Miano, è necessario che vengano individuati gli interventi sulla sede stradale da porre in essere nella seconda fase, congiuntamente alla realizzazione della nuova pista ciclabile tra Miano e viale Maddalena, al fine di rendere più sicura la coesistenza di velocipedi e veicoli a motore, come previsto all'art. 4, comma 6, del d.m. 557/1999;
- con riferimento alla pista ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*, prevista nella seconda fase e al momento rappresentata in maniera generica, è necessario che il progetto fornisca maggiori dettagli sulla tipologia e sulle caratteristiche della stessa, fermo restando quanto già evidenziato in ordine alla piena rispondenza dell'intervento proposto agli obiettivi e alle strategie del *PUMS*;
- la pista ciclabile di cui al punto precedente, in ogni caso, dovrà essere realizzata con caratteristiche geometriche e strutturali che non ne precludano un eventuale inserimento nella rete viabilistica locale;
- al fine di incentivare la mobilità ciclabile, è necessario, sin dalla prima fase, che negli spazi pubblici previsti in corrispondenza delle stazioni vengano individuate apposite aree per la sosta dei velocipedi, opportunamente attrezzate con rastrelliere.

5. Interferenze con il progetto del parcheggio *ID21-Di Vittorio*

Il Sindaco di Napoli Commissario delegato ex O.P.C.M. n. 3566 del 5 marzo 2007, con decreto n. 71 del 23 giugno 2010, ha approvato il progetto definitivo del parcheggio a raso di scambio e di relazione denominato *ID21-Di Vittorio*, proposto dalla società *Lemas immobiliare*. Il suddetto parcheggio è previsto nell'area pubblica compresa tra calata Capodichino e via Vecchia di Miano, in prossimità di piazza Di Vittorio, interessando, tra gli altri, gli spazi sottostanti il viadotto della Perimetrale di Scampia. Esso è dimensionato per circa 200 posti auto.

In sede istruttoria, il Commissario delegato, con nota del 3 dicembre 2009, ha informato la società *Metrocampania northeast* della proposta relativa al parcheggio in questione, chiedendo, in considerazione delle possibili interferenze, uno stralcio del progetto recante l'indicazione del tracciato della linea ferroviaria interrata e della camera di ventilazione prevista in corrispondenza del parcheggio.

La società *Metrocampania northeast*, in data 28 dicembre 2009, ha riscontrato la suddetta richiesta trasmettendo i grafici progettuali relativi ai manufatti di propria competenza previsti al di sotto dell'area del parcheggio.

In considerazione della corrispondenza riscontrata tra parte dei manufatti ferroviari, comunque previsti in galleria, e l'area del parcheggio *ID21-Di Vittorio*, il Commissario delegato ha approvato il progetto definitivo del parcheggio “*a condizione che, al fine di non ostacolare in alcun modo il completamento dell'anello della metropolitana (...) in qualunque momento l'Amministrazione comunale si riservi di richiedere la restituzione dell'area o parte di essa, laddove si rendesse necessario eseguire opere pubbliche attinenti il completamento dell'anello di chiusura della Linea 1 della Metropolitana (che comunque è previsto in galleria)*”. Il progetto definitivo del parcheggio, inoltre, è stato approvato con

la prescrizione, da osservarsi in sede di redazione del progetto esecutivo, di *“tenere conto del progetto esecutivo della Linea 1 della Metropolitana di competenza della società MetroCampania Nord Est”*.

Al momento, facendo seguito a un lungo contenzioso, sono in corso le procedure finalizzate alla sottoscrizione, con la società proponente l'intervento, della convenzione per la cessione in diritto di superficie dell'area di proprietà comunale, ai sensi dell'art. 955 del *Codice civile*, a valle della quale verrà redatto il progetto esecutivo del parcheggio.

Ciò premesso, si osserva che l'area in cui è prevista la realizzazione del parcheggio in questione comprende parte dell'area di proprietà *Ferrovia Alifana*, corrispondente al sedime della vecchia linea ferroviaria, sul quale dovrà essere realizzato il nuovo percorso di connessione di cui al precedente punto 4. Dovrà essere pertanto valutata la necessità di stralciare tale area dal progetto del parcheggio, onde consentire la continuità del suddetto percorso. Il parcheggio, inoltre, include l'area in cui il progetto in esame prevede la realizzazione di una sottostazione elettrica. Il progetto, in particolare, individua la suddetta area, di proprietà comunale, tra quelle da porre in esproprio. Al riguardo, si segnala che negli elaborati esaminati non sono individuabili con chiarezza la tipologia e le caratteristiche della suddetta sottostazione elettrica, non essendovi, per la parte di progetto di cui si tratta, rappresentazioni in sezione.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, si chiede:

- di individuare una localizzazione alternativa per la sottostazione elettrica, in maniera tale da non interferire con l'area del parcheggio, riportata in allegato alla presente nota;
- in subordine, di prevedere che la sottostazione elettrica venga realizzata interamente entro terra, conformemente a quanto già previsto nel progetto approvato nel 2003, individuando l'area corrispondente tra quelle da porre in asservimento piuttosto che in esproprio (con riferimento agli elaborati progettuali *Piano particellare degli espropri e Piano espropri e asservimenti-Elenco ditte e stima oneri*), e con caratteristiche tali da garantirne la compatibilità con il sovrastante parcheggio a raso;
- nel caso di cui al punto che precede, di individuare un diverso punto di accesso, pedonale e carrabile, alla sottostazione elettrica, in maniera tale da non interferire con il parcheggio.

6. Configurazione della stazione Di Vittorio

Per la stazione *Di Vittorio*, il progetto approvato nella conferenza di servizi del 2003 prevedeva che dal piano di smistamento sovrapposto alle banchine si dipartissero due percorsi: uno, di lunghezza superiore ai 200 metri, contentiva di raggiungere l'atrio interrato posto al di sotto di piazza Di Vittorio; l'altro conduceva a una scala di sicurezza e a un gruppo di ascensori con uscita sul lato sud di viale Maddalena. L'atrio sottostante piazza Di Vittorio risultava connesso, mediante due ulteriori risalite meccanizzate, a due accessi ubicati rispettivamente in piazza Di Vittorio, all'interno dell'edificio dell'ex dogana, di cui si prevedeva la ristrutturazione, e su via De Pinedo.

Il nuovo progetto della stazione *Di Vittorio* prevede una diversa localizzazione delle uscite. In particolare, sono previste due uscite: la prima è ubicata sul lato nord di viale Maddalena, in uno spazio ricavato dall'area aeroportuale, in ampliamento del marciapiede esistente; la seconda è ubicata sul lato opposto del viale, in uno spazio che si raccorda con piazza Di

Vittorio e la parte iniziale di calata Capodichino, mediante gli spazi urbani già sistemati al di sotto della sopraelevata, e con il nuovo percorso sul sedime dell'ex ferrovia *Alifana*.

Il nuovo progetto rappresenta, rispetto alla precedente soluzione, un peggioramento in termini di accessibilità pedonale alla stazione e di riconoscibilità della stessa.

I punti di uscita, infatti, sono collocati in posizione marginale rispetto all'abitato, in particolare per quanto riguarda l'uscita prevista sul lato nord di viale Maddalena. Gli utenti provenienti da via De Pinedo e dall'area del rione *Berlingieri*, infatti, per poter accedere alla stazione devono percorrere, per circa 150 metri, il marciapiede che costeggia il muro cieco posto a delimitazione dell'area militare aeroportuale, caratterizzato da una ampiezza limitata e da ridotti *standard* di sicurezza e attrattività rispetto ai corridoi interrati previsti nella precedente soluzione progettuale.

Di contro, la nuova soluzione, eliminando i lunghi collegamenti interrati previsti in precedenza, riduce le interferenze con i sottoservizi, con presumibili benefici sui tempi di realizzazione.

Tutto ciò premesso, si ritiene necessario che il progetto individui idonee soluzioni per il miglioramento dell'accessibilità alla stazione:

- innalzando gli *standard* di sicurezza, attrattività e fruibilità del marciapiede di collegamento con piazza Di Vittorio;
- ottimizzando, anche con soluzioni superficiali, gli attraversamenti e i percorsi di connessione tra la porzione di territorio compresa tra corso Secondigliano e via De Pinedo e l'accesso alla stazione prevista sul lato sud di viale Maddalena, che, per la sua ubicazione, presenta migliori caratteristiche di sicurezza e attrattività.

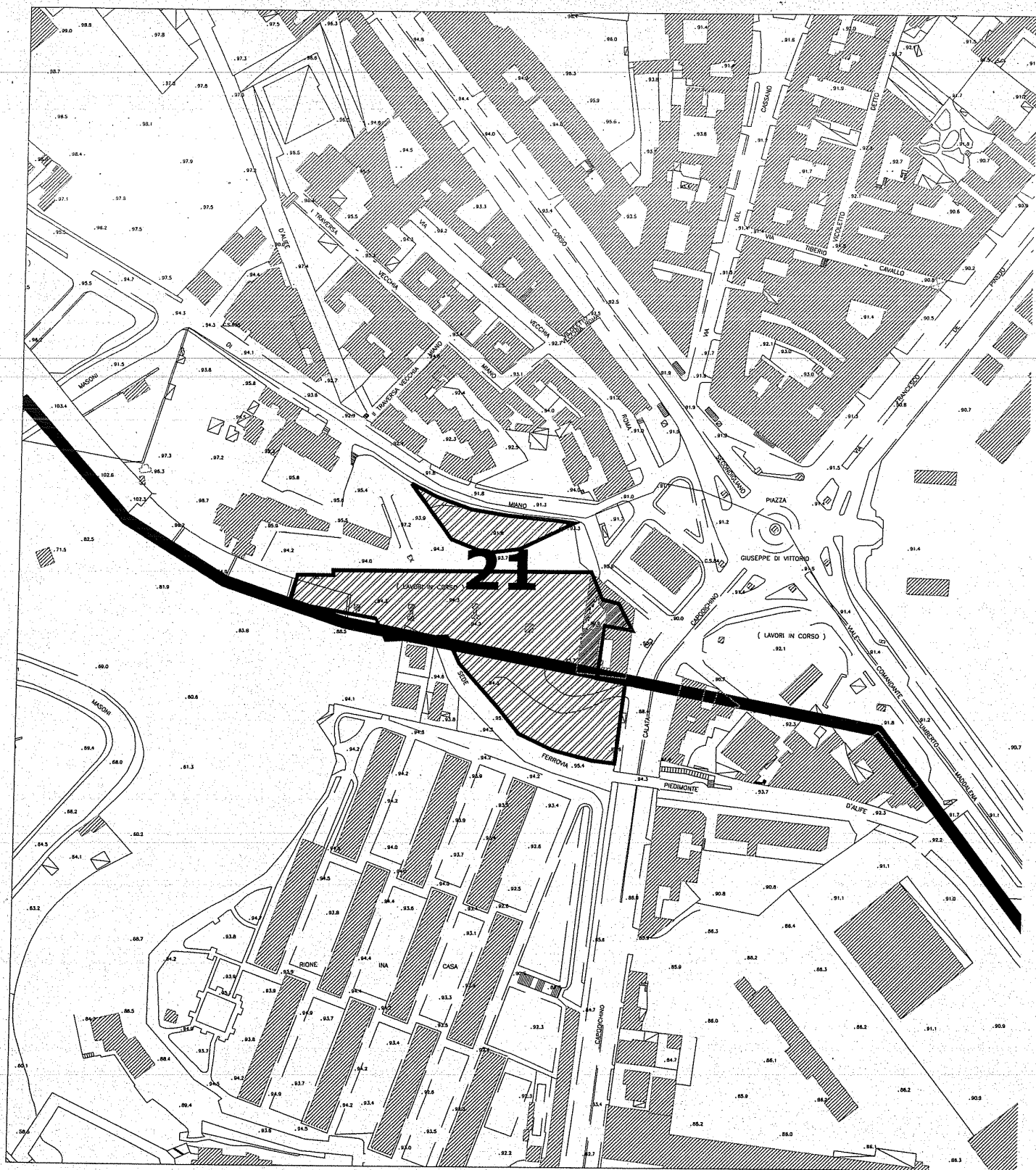
In conclusione, si esprime parere favorevole di larga massima in ordine al progetto delle sistemazioni superficiali, del nuovo deposito-officina di Piscinola e della stazione *Di Vittorio*, con le osservazioni e prescrizioni sopra formulate.

Si allega:

- *schema planimetrico del parcheggio ID21-Di Vittorio annesso al decreto commissariale n. 71/2010.*

Il responsabile d'Area
Ignazio Leone





ID 21 - P.zza G.Di Vittorio (adiacenze)
area pubblica (ad eccezione part. 29 F. 36 N.C.T.)
parcheggio a raso di scambio e relazione
III Municipalità
n. 119 posti auto (stalli)
n. 18 posti moto (stalli)