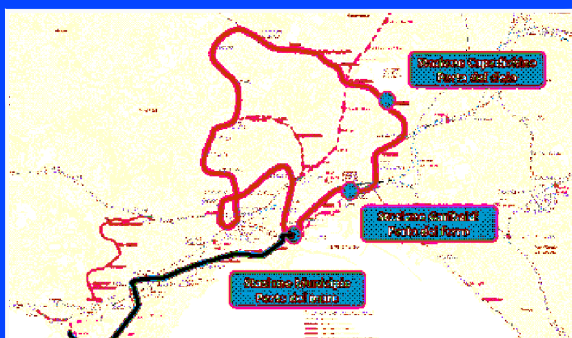




COMUNE DI NAPOLI

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.)



*Il nuovo Biciplan di Napoli attraverso l'azione combinata tra
piste ciclabili e zone 30
Offerta Tecnico - Economica*

Dicembre 2020

Indice

PREMESSA.....	3
1. IL QUADRO NORMATIVO	4
2. IL PIANO DI LAVORO	5
3. COSTI E TEMPI PER L'ELABORAZIONE DEL BICIPLAN	7

PREMESSA

La mobilità attiva, all'interno delle aree urbane per gli spostamenti sistematici ed erratici, si caratterizza per **efficienza, economicità e sostenibilità ambientale**.

Efficienza, perché nelle città storiche, lo spazio a disposizione per la mobilità è limitato e non si modifica se non a fronte di costi elevati.

Economicità, perché la mobilità automobilistica costa troppo; ha molti pregi, tra cui la flessibilità, la rapidità e il comfort, ma ha anche tante criticità. Risorse enormi vengono spese quotidianamente per circolare con l'auto: i costi dell'automobile e del carburante incidono pesantemente nei budget delle famiglie, specie in un periodo di crisi economica quale quello attuale.

Sostenibilità ambientale, perché nelle città moderne, a fronte di livelli crescenti di inquinamento da traffico veicolare, cresce la domanda di qualità ambientale. I cittadini di oggi chiedono un ambiente sano in cui vivere.

Per combattere la congestione veicolare e rendere il traffico più scorrevole e promuovere il cambio modale è necessario spingere su modalità di trasporto sostenibili e alternative all'uso delle automobili (spostamenti a piedi o in bicicletta, trasporto collettivo, nuova logistica urbana).

Gli interventi a favore della mobilità ciclabile:

- favoriscono una reale alternativa al trasporto motorizzato, con pari dignità del trasporto pubblico;
- costano meno degli interventi a favore dell'automobile e, in genere, hanno un rapporto costi/benefici ben più favorevole rispetto ad ogni altro intervento nel settore dei trasporti;
- recuperano le aree urbane a condizioni di maggiore vivibilità, con vantaggi per l'intera popolazione;
- riducono le situazioni critiche di traffico e l'occupazione di suolo pubblico;
- riducono l'inquinamento, con evidenti benefici per la salute pubblica: secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, per chi utilizza la bicicletta si dimezza il rischio di alcune malattie quali l'infarto, l'ipertensione ed il diabete;
- annullano i costi dei cittadini relativamente alle spese per carburanti.

Per spostamenti entro i 4 km la bicicletta è il mezzo più efficiente, perché si arriva prima, più economico, perché richiede una spesa annua assai contenuta, e più ecologico, perché non inquina.

La mobilità ciclabile costituisce quindi un'alternativa molto concreta al trasporto individuale con mezzi motorizzati (auto e moto) per i piccoli spostamenti, a condizione che si garantiscano livelli adeguati di sicurezza personale da incidenti, basse soglie di inquinamento dei percorsi e, possibilmente, la piacevolezza dell'ambiente nel quale ci si muove.

Il **Biciplan** è parte integrante del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**: principale strumento a disposizione dell'Amministrazione Comunale per la pianificazione dei trasporti e della mobilità ecosostenibile.

1. IL QUADRO NORMATIVO

Lo sviluppo del Biciplan di Napoli avviene all'interno della cornice Normativa Nazionale e Europea con particolare attenzione alla legge n. 2 del 2018 (legge De Caro).

La normativa che disciplina piste ciclabili, itinerari ciclabili, e mobilità ciclabile in generale è costituita da indicazioni della Comunità Europea, leggi e regolamenti nazionali.

Indicazioni dell'Unione Europea.

- Libro arancio 1999 “Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire”;
- Libro verde 2007 “Verso una nuova cultura della mobilità urbana”;
- Risoluzione del Parlamento europeo sulla sicurezza stradale in Europa 2011 – 2020.
- “The promotion of Cycling” – Studio analitico sui vantaggi della mobilità ciclistica e delle politiche per favorirla

Normativa nazionale.

- D.L. 30 aprile 1992 n° 285 e successive modificazioni: Nuovo Codice della Strada;
- D.P.R. 16 dicembre 1992 n° 495 e successive modificazioni: Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada;
- D.M. 557/99 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”;
- D.M. 5 novembre 2001 “Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”.
- Legge 11 Gennaio 2018 n.2 - “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”.

2. IL PIANO DI LAVORO

Il Biciplan di Napoli viene configurato come intreccio tra piste ciclabili e Zone 30 con l'obiettivo di definire una rete, chiusa e continua, che mette insieme "aste ciclabili" e "aree a bassa velocità" dove i veicoli privati condividono gli spazi con i soggetti vulnerabili della strada.

Le azioni previste dal Biciplan per favorire e promuovere la mobilità ciclabile sono molteplici e di diversa natura, e possono essere riassunte in:

- istituzione di nuove zone 30;
- misure di tipo infrastrutturale: realizzazione di nuove piste e corsie ciclabili (interventi puntuali per la risoluzione o il superamento di punti critici, interventi di ricucitura dei tratti già esistenti, interventi di ampio respiro in zone della città ad oggi non servite);
- individuazione dei principali itinerari ciclabili;
- potenziamento dei servizi dedicati: segnalazione all'utenza degli itinerari ciclabili principali (mediante installazione di specifica segnaletica di indicazione), sviluppo di un sistema bike-sharing (servizio integrato di utilizzo condiviso di biciclette pubbliche o private), maggiore diffusione delle rastrelliere in città
- individuazione di velostazioni (micro e macro) anche in prossimità delle cerniere di mobilità).

Il Biciplan di Napoli in base alla Legge 11 Gennaio 2018 n.2 - "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" deve individuare varie tipologie di itinerario:

- "a) la rete degli **itinerari ciclabili prioritari** o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico..",*
- "b) la **rete secondaria dei percorsi ciclabili** all'interno dei quartieri e dei centri abitati";*
- "c) la rete delle vie verdi ciclabili destinata a connettere le aree verdi ed i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali dei territori comunali..".*

Il Piano lavoro proposto per il Biciplan di Napoli prevede:

- il conteggio delle bici, in alcune sezioni significative della città;
- l'elaborazione dei questionari già diffusi on-line per la parte specifica sulla propensione alla ciclabilità dei cittadini livornesi oltre alla esplicazione dei punti di forza e debolezza del sistema della mobilità dolce;
- la definizione di piste ciclabili e di corridoi ciclabili (mix tra piste e zone 30);
- una specifica partecipazione con le associazioni da svolgersi, in 3 distinte giornate, anche con verifiche "sul campo" ("pedalata progettuale") con i soggetti rappresentativi della mobilità dolce;
- una stima parametrica dei costi di intervento con un elenco delle priorità e un cronoprogramma di attuazione.

Il Biciplan viene anticipato **della classifica funzionale della viabilità urbana** secondo i dettami del codice della strada.

In particolare, occorre individuare l'insieme delle viabilità locali che andranno a costituire l'ossatura della zona a traffico moderato (zone 30).

3. COSTI E TEMPI PER L'ELABORAZIONE DEL BICIPLAN

L'elaborazione del **BICIPLAN** viene offerta al Comune di Napoli per un importo totale e onnicomprensivo pari a 46.700,00 euro oltre oneri (IVA e CNPAIA).

I tempi di elaborazione rispetteranno la scadenza di adozione del PUMS.



Sede Italia - Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432
Tel. 075/609071 Fax 075/6090722

Sede Lettonia – Lāčplēša iela 37, Riga

Sede Turchia – Fetih Mah. Tahralı Sok. Tahralı Sitesi Kavakyeli Plaza 7-D Blok D:8 Ataşehir 34704 İstanbul

Sede Albania - Baer Consulting Sh.p.K, Kajo Karafili pall Bimbashi, Kati 6, AP. B., Tirana

E-mail: sintagma@sintagma-ingegneria.it - www.sintagma-ingegneria.it