

INDICE

1. PREMESSA	2
2. IL PIANO DEL TRAFFICO IN CORSO D'OPERA.....	4
2.1 Obiettivi principali del PT	4
2.1.1 Il miglioramento delle condizioni di circolazione.....	4
2.1.2 Il miglioramento della sicurezza stradale	4
2.1.3 Riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico	5
2.1.4 Il risparmio energetico	5
2.1.5 La riduzione delle interferenze con le attività di zona	5
2.2 Articolazione del piano.....	5
2.3 Le strategie di intervento	6

1. PREMESSA

La presente relazione individua e descrive il “**Piano del Traffico in corso d’opera**” nell’ambito delle opere costituenti il “*Grande Progetto Riqualificazione urbana dell’area portuale di Napoli est*” allo scopo di migliorare e razionalizzare i flussi veicolari nelle zone oggetto di intervento.

Il traffico, infatti, essendo una variabile dipendente sia dai caratteri della rete sia dai generatori ed attrattori dei movimenti oltre alla gestione e all’uso della stessa, può essere misurata attraverso modelli di simulazione dei flussi confrontando lo stato di fatto con situazioni in cui interviene una qualsiasi modificazione.

Attraverso semplici modelli gestibili al calcolatore, possono delinearsi una serie di soluzioni all’interno di un campo di alternative che presentino minore impatto e migliore funzionalità delle arterie stradali analizzate.

A tal proposito, la parte di territorio interessata dai lavori riguarda le arterie stradali di Via E. Gianturco, Via G. Ferraris, Via Brecce a Sant’Erasmus e Via Nuova delle Brecce per le

quali è stata valutata attentamente ed analiticamente con sopralluoghi specifici la dinamica dei flussi veicolari.

Vista la tipologia dei lavori a farsi, è evidente il grave disagio che sarà prodotto all'utenza durante le fasi di esecuzione delle opere e per questo motivo si è ritenuto doveroso studiare una ipotesi di *“Piano del Traffico in corso d'opera”* per le strade caratterizzate da un volume di traffico elevato, la cui eventuale chiusura, pur con l'adozione di percorsi alternativi, potrebbe comportare certamente disagi per l'utenza.

A tal proposito, viste le dimensioni delle sedi stradali, le particolari caratteristiche geometriche delle condotte e la eventuale realizzazione di trincee di scavo, i lavori comporteranno la circolazione a senso unico e la chiusura alternata delle semicarreggiate veicolando gli utenti, provenienti dal verso di circolazione chiuso, verso i *“percorsi alternativi”* individuati. Lungo tali percorsi (specificamente agli incroci stradali) sarà posizionata la segnaletica stradale indicante le zone attuali di intervento e le indicazioni dei *“percorsi alternativi”* al fine di evitare eventuali rallentamenti o ingorghi.

Alla presente sono allegate le tavole di progetto alle quali si rimanda per una descrizione più completa e dettagliata delle azioni previste nell'ambito dell'applicazione del Piano.

2. IL PIANO DEL TRAFFICO IN CORSO D'OPERA

Il Piano del Traffico consiste in un insieme di interventi coordinati per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nella zona urbana interessata dai nuovi interventi nell'ipotesi in cui le condizioni di circolazione dei flussi veicolari restino pressoché invariate.

In tale ottica, il PT è finalizzato ad ottenere:

1. il miglioramento delle condizioni di circolazione;
2. il miglioramento della sicurezza stradale;
3. la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
4. il contenimento dei consumi energetici;
5. la riduzione delle interferenze con le attività di zona.

2.1 Obiettivi principali del PT

2.1.1 Il miglioramento delle condizioni di circolazione

Migliorare le condizioni della circolazione stradale, nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, significa soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli economici, urbanistici ed ambientali. Il livello di servizio si identifica con il grado di fluidità dei movimenti veicolari, il cui miglioramento oltre a consentire velocità più regolari e mediamente più elevate genera un rilevante effetto di decongestionamento del traffico nella zona di intervento.

2.1.2 Il miglioramento della sicurezza stradale

Il Piano del Traffico deve perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, mediante la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico.

In particolare mediante l'adozione di opportuna cartellonistica di sicurezza si cercano di minimizzare le varie situazioni di pericolo derivanti dalle interferenze tra le operazioni lavorative e i flussi comunque presenti nella temporanea zona di cantiere.

2.1.3 Riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico

Il PT, inoltre, deve concorrere alla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante, specialmente ove sussistono situazioni di congestionamento tali da rendere la marcia dei veicoli lenta e discontinua.

Tale riduzione viene perseguita, nei limiti del PT, in generale attraverso la fluidificazione del traffico, di ed interventi di orientamento e controllo della domanda di mobilità e, qualora necessario, attraverso la limitazione della circolazione stradale.

Il raggiungimento di questo obiettivo va conseguito attraverso indicazioni stradali specifiche o operatori preposti che regolarizzino i flussi veicolari con attenzione particolare nelle ore di traffico intenso.

2.1.4 Il risparmio energetico

Con il razionale uso dei mezzi di trasporto e delle sedi stradali si ottiene la fluidificazione del traffico, e di conseguenza sia la riduzione dei tempi di viaggio sia il risparmio dei consumi energetici dei veicoli.

2.1.5 La riduzione delle interferenze con le attività di zona

Il PT, infine, deve ridurre l'impatto sulle attività della zona (principalmente residenziali e commerciali) riducendo al minimo i tratti stradali completamente chiusi durante le fasi lavorative utilizzando per lo più sensi unici alternati in modo da garantire gli spostamenti minimi degli utenti. Nel caso in cui per motivi dimensionali risultasse inevitabile la chiusura del tratto stradale, deve comunque sempre garantirsi un passaggio pedonale oltre all'intensificazione delle attività lavorative in modo da ridurre le tempistiche di disagio.

2.2 Articolazione del piano

La particolare importanza rivestita dalle strade oggetto di intervento ha comportato la necessità della programmazione delle fasi e delle conseguenti azioni da intraprendere contenute in tale relazione per ridurre al minimo i disagi arrecati ai cittadini in seguito alla realizzazione delle opere previste.

Le fasi fondamentali del piano essenzialmente sono:

1. **Adozione:** intesa come redazione del “*Piano del Traffico in corso d’opera*” attraverso la valutazione delle fasi lavorative e delle conseguenti interferenze e problematiche derivanti;
2. **Attuazione:** attraverso la comunicazione preventiva all’Ufficio Tecnico Comunale dell’inizio dei lavori riguardanti ogni singolo tratto fognario oltre che concordare con i tecnici comunali preposti le indicazioni del piano riguardanti la chiusura dei tratti stradali principali;
3. **Gestione:** attraverso riunioni periodiche di concertazione e coordinamento tra la D.L., le imprese esecutrici dell’opera e l’Ufficio Tecnico Comunale cui spettano le determinazioni finali in merito sia alla chiusura di ogni singolo tratto di strada che alla individuazione dei percorsi alternativi.

2.3 Le strategie di intervento

La corretta organizzazione del traffico urbano richiede un'ampia serie coordinata di interventi, su tutto l’area oggetto degli interventi e su tutte le componenti della circolazione. Il piano alternativo è stato organizzato essenzialmente in quattro fasi corrispondenti alle realizzazione dei seguenti tronchi:

- a) **I Tronco A - B – C - D: lungo Via Galileo Ferraris;**
- b) **II Tronco C - F - E: lungo Via Brece a Sant’Erasmus;**
- c) **III Tronco C – E: lungo Via Emanuele Gianturco;**
- d) **IV Tronco I – L: lungo Via Nuova delle Brece.**

Di seguito si descrivono, per ogni tronco stradale, gli interventi e le prescrizioni atte a mitigare le problematiche derivanti dalle lavorazioni conservando i livelli di fluidità del traffico veicolare precedente agli interventi.

I Tronco – Tratto A – B – C – D

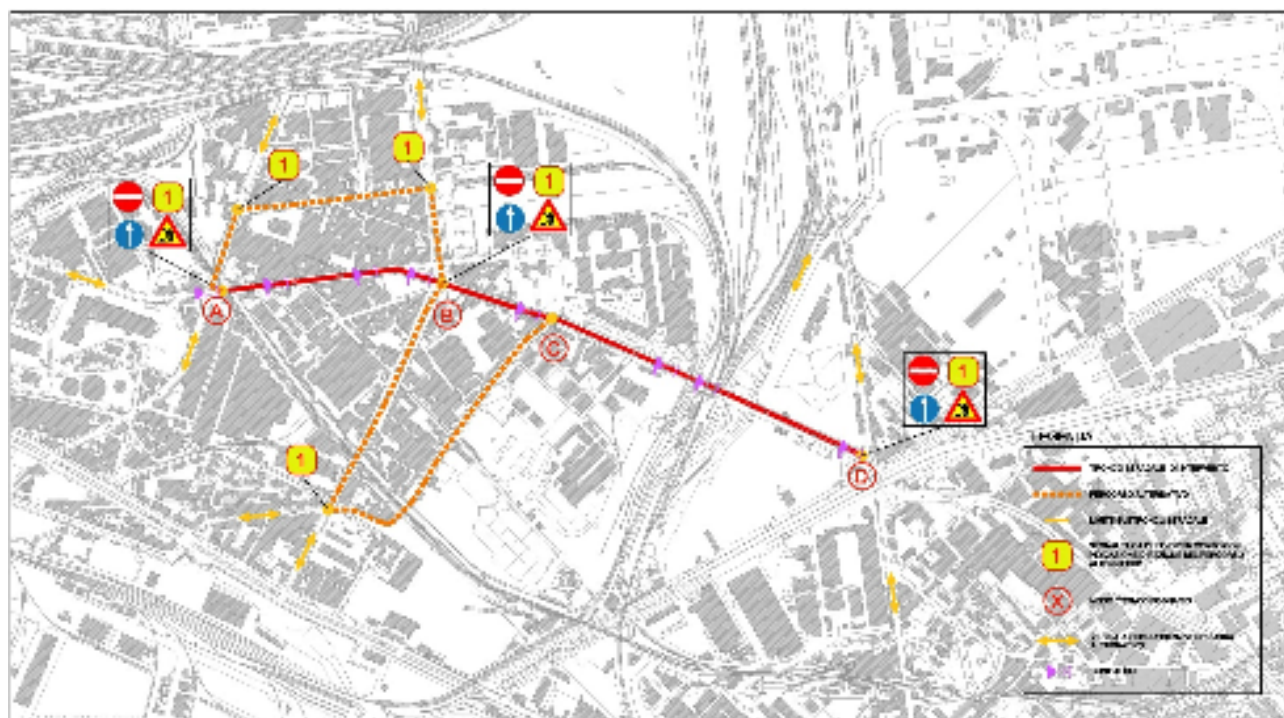
In detta fase viene realizzato il tronco stradale su Via Galileo Ferraris specificamente tra i nodi A - B – C – D suddiviso sostanzialmente in due fasi operative:

- a) *Fase 1: Tratto A – B da Via Benedetto Brin a Via Emanuele Gianturco;*
- b) *Fase 2: Tratto B – C – D da Via Emanuele Gianturco a Via Ferrante Imparato.*

Durante le lavorazioni riguardanti il primo tratto si procederà alla chiusura alternata delle semicarreggiate con istituzione di senso unico di marcia da Via Brin a Via Gianturco e percorso alternativo per l'altro senso di marcia costituito da anello di bypass lungo Via E. Gianturco, Via C. Di Tocco e Via B. Brin.

La seconda fase prevederà comunque la chiusura alternata delle semicarreggiate e istituzione del senso unico, in questo caso alternato, lungo il tratto di intervento. Inoltre in ausilio a tali disposizioni si proporrà percorso alternativo lungo le arterie di Via Gianturco e Via Brezze a Sant'Erasmo in modo da fornire all'utenza la possibilità di scelta di percorsi meno trafficati e da spalmare i flussi di traffico su più tratti stradali.

Inoltre andrà effettuata capillare campagna di informazione per gli utenti in particolare per quelli provenienti dall'uscita dell'autostrada di Via Galileo Ferraris in modo da ridurre i volumi di traffico normalmente raccolti da essa.



I Tronco fognario - Via Galileo Ferraris

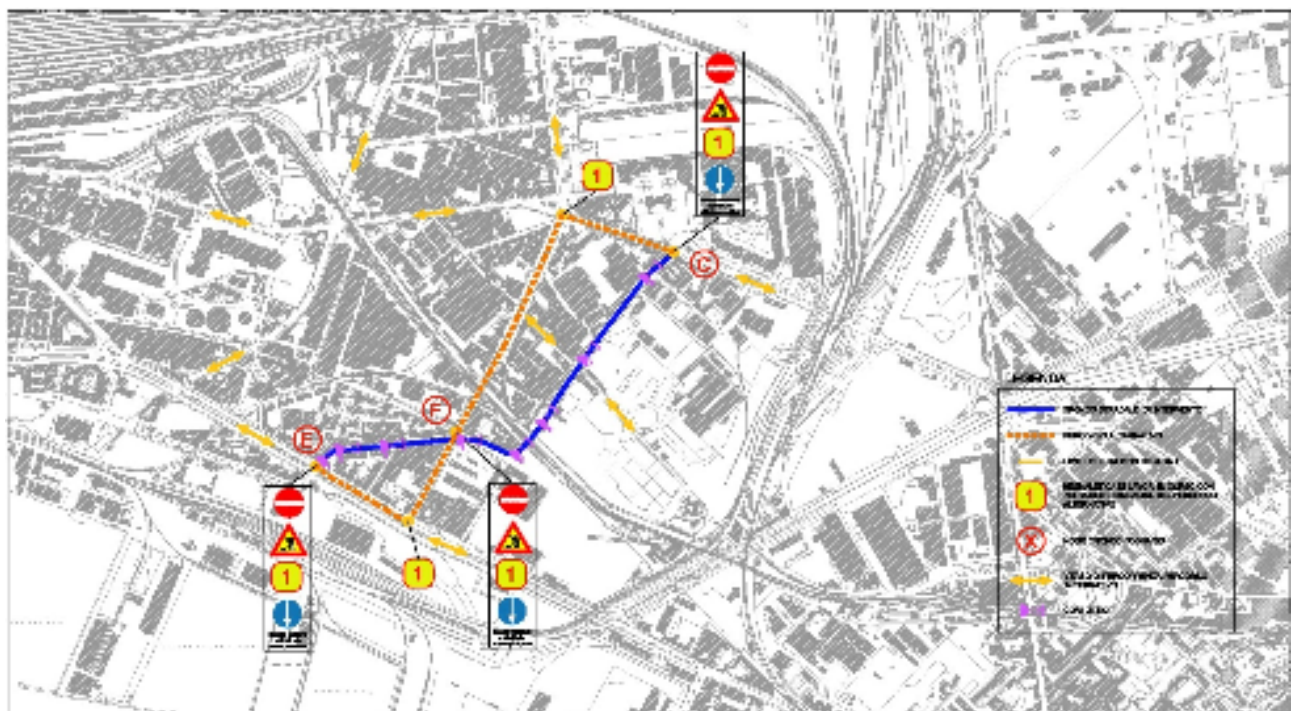
II Tronco – Tratto C - F - E

In detta fase viene realizzato il secondo tronco stradale su Via Brecce a Sant'Erasmus tra i nodi C - F - E organizzato nelle seguenti due fasi operative:

- a) Fase 1: Tratto E – F da Via Alessandro Volta a Via Emanuele Gianturco;
- b) Fase2: Tratto F – C da Via Emanuele Gianturco a Via Galileo Ferraris.

Durante le fasi di lavorazione sostanzialmente in entrambi i tratti si procederà alla chiusura del tratto al traffico veicolare ad eccezione dei residenti per i quali verranno installate all'occorrenza passerelle o appositi percorsi pedonali tali da consentire l'accesso alle proprie abitazioni.

Per ovviare alle interferenze dovute alla chiusura dei tratti si proporranno alle utenze, attraverso apposita cartellonistica stradale, percorsi alternativi tali da bypassare l'area di cantiere. Il percorso in tal caso sarà costituito da Via Emanuele Gianturco, parte di Via Galileo Ferraris (già completata) e Via Alessandro Volta.



II Tronco fognario - Via Brecce a Sant'Erasmus

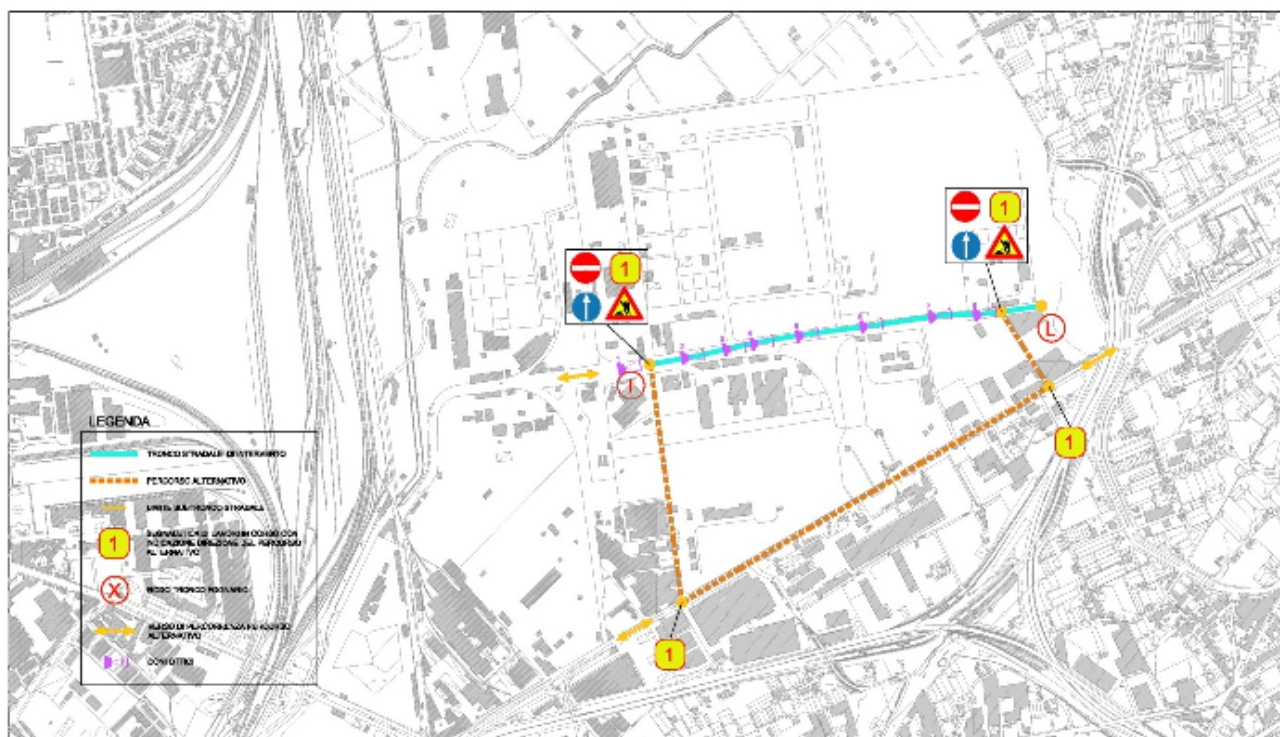
Durante la seconda fase si adotterà la chiusura delle semicarreggiate e istituzione del senso unico da Via Brin a Via Taddeo de Sessa e percorsi alternativi opportunamente segnalati.

Anche durante la terza fase si procederà alla chiusura alternata delle semicarreggiate istituzione del senso unico di circolazione da Via C. di Tocco a Via B. Brin; nel frattempo nel secondo tratto sarà ripristinato il doppio senso di marcia obbligando i veicoli provenienti dal sottopasso alla svolta verso destra sul percorso alternativo costituito dalla stessa Via B. Brin.

Nella quarta ed ultima fase, infine, sarà chiusa alternativamente la semicarreggiata con senso unico di circolazione da Via G. Ferraris a Via C. di Tocco mentre nel senso opposto i veicoli saranno obbligati a svoltare verso destra sul percorso alternativo costituito dalla stessa Via C. di Tocco.

IV Tronco – Tratto I – L

Il tratto in questione durante le fasi di intervento sarà percorribile a senso unico da Via Delle Industrie a Via Rondinella mentre i veicoli nel senso opposto saranno indirizzati con obbligo di svolta verso l'anello alternativo costituito dalla stessa Via Rondinella, Via Argine e Via Delle Industrie.



IV Tronco fognario - Via Nuova delle Brecce