

COMUNE di NAPOLI

ASSESSORATO ALLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Dipartimento Programmazione e infrastrutture
Servizio infrastrutture studi e progettazione



PIANO della RETE STRADALE PRIMARIA

approvato dalla Giunta Comunale
il 19 febbraio 2000
con Delibera n. 627

Assessorato alle infrastrutture di trasporto
Vicesindaco avv. Riccardo Marone

Dipartimento programmazione e infrastrutture
Servizio infrastrutture studi e progettazione
dirigente arch. Elena Camerlingo

Gruppo di lavoro:

ing. Anton Angelo Ambrosio, ing. Renato Brunelli, arch. Elena Camerlingo, geom. Patrizio Civetta, dott.ssa Rosanna Costagliola, arch. Luca d'Angelo, arch. Alessandro De Cicco, ing. Giancarlo De Martino, arch. Giancarlo Ferulano, arch. Giovanni Lanzuise, arch. Ignazio Leone, geom. Luciano Marino, dott. Giuseppe Marzella, arch. Nello Napolitano, geom. Italo Ricci, dott.ssa Enza Sabatino, geom. Luigi Volpe

Consulenti per gli aspetti trasportistici:

prof. ing. Ennio Cascetta, prof. ing. Bruno Montella, prof. ing. Agostino Nuzzolo, ing. Claudio Troisi

Consulenti per gli aspetti ambientali paesaggistici:

prof. dott. Carlo Blasi, arch. Emilio Corvi, dott. Antonio di Gennaro, prof. dott. Stefano Mazzoleni

Consulente per gli aspetti economico gestionali:

prof. dott. Pietro Rostirolla

Consulente per gli aspetti infrastrutturali:

ing. Gianfranco Passaro

Hanno collaborato con i consulenti:

dott.ssa Giuseppina Aronne, ing. Gennaro Coppola, p.i. Massimo Puglia

Si ringraziano per la collaborazione fornita durante la elaborazione del *Piano della rete stradale primaria*:

Anas; Autostrade spa; Azienda napoletana mobilità (Anm); Ferrovie dello Stato, società dei trasporti e servizi per azioni (Fs spa); Italferr spa; Società autostrade meridionali spa; Tangenziale di Napoli spa.

Le foto aeree di Paolo De Stefano sono divulgate con concessione Aeronautica Militare RGS n. 20 del 25 gennaio 1999 e n. 22/13 del 15 febbraio 2000.

Indice

Presentazione	7
1. Introduzione	13
2. Descrizione della rete stradale attuale e analisi delle criticità	21
2.1 Struttura e descrizione della rete	21
2.2 Criticità funzionali della viabilità	25
2.3 Gli aspetti territoriali	30
2.4 La sicurezza stradale	33
2.5 Il paesaggio	38
2.6 Inquinamento atmosferico e acustico	44
2.7 La gestione	53
2.8 La rete stradale e la rete di trasporto collettivo di superficie	56
3. Strategie e criteri d'intervento	59
3.1 I principi generali e le strategie	59
3.2 Le strategie funzionali	63
3.3 Opzioni urbanistiche	66
3.4 Criteri di intervento ai fini della sicurezza	69
3.5 Criteri d'intervento per gli aspetti paesaggistici	73
3.6 Strategie per la gestione integrata della rete autostradale urbana	78
3.7 Criteri di intervento per l'integrazione con la rete del trasporto collettivo di superficie	83
4. Gli interventi	87
4.1 Gli interventi infrastrutturali	87
4.2 Stima dei costi di costruzione e di gestione	103
4.3 Gli interventi per l'inserimento ambientale	107
4.4 Verifica funzionale della rete di progetto	128
5. La normativa	140
5.1 Il quadro normativo	140
5.2 Criteri per la classificazione delle strade e per la individuazione delle fasce di rispetto	142
5.3 La normativa urbanistica	145

6. Aspetti economici e gestionali del piano	151
6.1. Analisi benefici-costi degli interventi del Piano	151
6.2 La gestione e la tariffazione integrata della rete delle autostrade urbane	155
7. Verifiche di prefattibilità di alcune strade	160
7.1 L'Occidentale	161
7.2 Collegamento tra l'asse perimetrale di Scampia e il raccordo tangenziale-autostrade	184
7.3 Potenziamento del collegamento tra lo svincolo di Agnano della Tangenziale e l'insediamento di Bagnoli	192
7.4 Asse via Stadera-via delle Repubbliche marinare	197

Elenco tavole

- Tavola 1 Sistema delle autostrade e delle strade extraurbane principali. Stato attuale. 2000
- Tavola 2 Sistema delle autostradale e delle strade extraurbane principali. Scenario al 2011 nel comune di Napoli.
- Tavola 3 Sistema delle strade principali. Stato attuale. 2000
- Tavola 4 Rete stradale primaria. Scenario al 2011
- Tavola 5 Gli interventi infrastrutturali del Piano.
- Tavola 6 Distribuzione dei flussi veicolari sulla rete stradale e relativi livelli di congestione. Stato attuale. 2000
- Tavola 7 Distribuzione dei flussi veicolari sulla rete stradale e relativi livelli di congestione. Scenario al 2011, senza gli interventi di piano
- Tavola 8 Distribuzione dei flussi veicolari sulla rete stradale e relativi livelli di congestione. Scenario al 2011, con gli interventi di piano
- Tavola 9 Carta della naturalità e sistema delle strade principali. Stato attuale. 2000
- Tavola 10 Carta della naturalità e rete stradale primaria. Scenario al 2011
- Tavola 11 Zonizzazione della Variante generale al Prg e rete stradale primaria. Scenario al 2011.

Presentazione

Uno degli obiettivi di fondo che si è data la Giunta, allorché si è insediata nel 1993, è stato quello di colmare un vuoto programmatorio durato quasi 30 anni, che ha contribuito a determinare e ad accrescere il caos urbanistico e infrastrutturale, cominciato negli anni 50' con le sciagurate varianti urbanistiche della gestione Lauro.

Si è, quindi, subito avviato un lungo percorso di programmazione integrata del territorio e dei trasporti, attuando, forse per la prima volta in Italia, un processo in cui la programmazione dell'uso del territorio fosse coeva con la programmazione della rete delle infrastrutture di trasporto.

Parallelamente, quindi, all'approvazione della variante di Bagnoli, della Variante di salvaguardia e della Variante generale al piano regolatore si è lavorato per approvare anche gli strumenti di programmazione in materia di trasporti, innanzitutto il Piano comunale dei trasporti, il Piano urbano del traffico, il Programma urbano dei parcheggi.

Il presente Piano della rete stradale primaria costituisce, quindi, un importante documento, che approfondisce il Piano comunale dei trasporti e completa il lungo percorso della programmazione integrata dei trasporti e del territorio, che ha messo in moto un imponente complesso di progetti e di opere che potranno modificare in modo definitivo il sistema della mobilità cittadina, garantendo qualità della vita, accessibilità al territorio e occasioni di sviluppo economico e imprenditoriale.

Il Piano comprende proposte assolutamente innovative che superano alcuni miti, tra cui in particolare quello che le strade sono elementi di degrado e di inquinamento urbano; mito assolutamente vero, se si considera come si sono programmate e realizzate le strade nel dopoguerra.

L'obiettivo, invece, tra gli altri, di questo Piano è anche quello di dimostrare che si possono progettare e costruire strade, che siano occasioni di qualità urbana e recupero ambientale.

Si propongono, infatti, nuove opere, ma anche abbattimenti di infrastrutture molto pesanti sul territorio, rese ormai superflue, e si propongono assi stradali, che vengono definiti corridoi ecologici, proprio perché pensati con il duplice obiettivo di migliorare la rete stradale, ma anche di riqualificare le zone di territorio su cui si va a intervenire.

Il Piano si propone di realizzare la *rete stradale primaria* differenziata su due tipologie di viabilità: la prima, *autostradale urbana*, serve per i collegamenti con l'area metropolitana e per l'accesso ai principali terminali di trasporto di valenza metropolitana e nazionale; la seconda, *primaria ordinaria*, serve per gli spostamenti tra il centro, i quartieri periferici e la viabilità autostradale. Il Piano propone anche di realizzare una *rete di corridoi ecologici*, connessa con i futuri parchi e con le aree agricole, previsti dalla Variante al piano regolatore generale.

Il Piano della rete stradale primaria parte dalla considerazione che la costruzione della rete integrata su ferro, prevista dal Piano comunale dei trasporti, non elimina la necessità di intervenire sulla armatura della rete stradale per diverse ragioni: il traffico privato su gomma, pur se molto ridotto dalle nuove linee su ferro sarebbe comunque eccessivo rispetto alla attuale rete stradale, soprattutto nelle aree periferiche; l'attuale sistema stradale sarebbe incompatibile con le funzioni urbane che la pianificazione territoriale intende assegnare alle diverse zone della città; gli impatti del traffico veicolare sull'inquinamento atmosferico e acustico, oltre che sulla incidentalità e la sicurezza, ancorché in calo e inferiori a quelli riscontrati in molte altre città italiane, sarebbero ancora superiori ai valori desiderabili. Inoltre il Piano vuole aumentare la naturalità in aree oggi degradate, utilizzando a questo scopo proprio gli interventi sul sistema stradale, che storicamente sono stati spesso causa di alterazioni ambientali.

Per raggiungere questi obiettivi il Piano individua un complesso integrato di interventi che riguardano la realizzazione di nuove opere, l'abbattimento di infrastrutture superflue, la proposta di una nuova gestione integrata delle autostrade urbane e la realizzazione di un sistema di corridoi ecologici.

Gli **interventi infrastrutturali** più significativi riguardano la *rete della viabilità autostradale urbana*. Si tratta di 9 opere che completano e integrano l'attuale sistema autostradale urbano, per un totale di 95 km tra assi e svincoli. Fra queste la più

significativa è la realizzazione dell'Occidentale, un'asse autostradale urbano lungo circa 8,5 km, che può riequilibrare i flussi di traffico, ridurre i carichi sulla Tangenziale e sulla zona orientale della città. Altri interventi di rilievo riguardano la riqualificazione della Tangenziale e la realizzazione di un nuovo collegamento tra la perimetrale di Scampia, la Tangenziale e l'aeroporto di Capodichino. Il Piano prevede altre opere di *riqualificazione* delle strade esistenti, di *completamento* di alcuni assi interrotti e di *realizzazione di nuove strade*. Si tratta di 17 interventi che consentono di realizzare la rete di viabilità primaria ordinaria. Fra essi i più significativi sono la realizzazione di due nuovi assi via Stadera-via delle Repubbliche marinare e via nuova delle Brecce-via Gianturco.

Il Piano prevede anche di *eliminare* alcune *infrastrutture, svincoli, raccordi* incompatibili con le scelte di riqualificazione dell'ambiente urbano e resi non più necessari dal complesso degli altri interventi proposti. Si prevede la demolizione di circa 7,5 km di infrastrutture viarie: gli interventi più significativi sono relativi alla sopraelevata di corso Novara-via Arenaccia e al raccordo autostradale A1-A3 di via Ferraris.

Gli interventi infrastrutturali nel complesso riguardano circa 27 km di nuovi assi e 7,5 km di demolizioni e richiedono circa 965 miliardi di lire per la costruzione e l'adeguamento. Gli interventi del Piano comportano risparmi di tempo per 64 milioni di ore all'anno, riduzione del 40% della congestione sulla rete delle strade locali, riduzione del 22%, di emissioni inquinanti, risparmi di circa 26 milioni di litri di carburante all'anno. Questi benefici valgono circa 7500 miliardi di lire, con un tasso di rendimento economico degli investimenti di circa il 64%.

Il Piano affronta anche gli **aspetti gestionali**. Sotto questo profilo propone di realizzare una *gestione integrata* dell'intera *rete delle autostrade urbane*, allo scopo di garantire standard di manutenzione adeguati, sistemi di controllo del traffico e di informazione all'utenza sull'intera rete, in modo da poterne utilizzare al meglio le potenzialità.

Questo è certamente uno degli aspetti più importanti e qualificanti del Piano, perché solo attraverso una gestione integrata dell'intera rete autostradale urbana può attuarsi da

un lato una politica tariffaria, e dall'altro una gestione che garantisca uno standard di manutenzione particolarmente qualificata.

La gestione integrata può, infatti, avere uno straordinario effetto moltiplicatore rispetto, invece, a sistemi autonomi e non collegati tra di loro.

Le **proposte ambientali e naturalistiche** prevedono la realizzazione di una rete di *corridoi ecologici* sulle aree attigue alla rete stradale primaria. Nel complesso si sono individuati almeno 120 ha di superficie utilizzabili a questo scopo.

Anche sotto questo profilo va detto che per la prima volta si è affrontata la problematica della rete stradale attraverso qualificate competenze ambientaliste e ricercando sempre la soluzione che fosse tecnicamente migliore, nel giusto equilibrio tra esigenze di mobilità e rispetto ambientale del territorio o ancor di più adoperando gli assi di mobilità come elemento di riqualificazione del territorio.

Non posso non concludere la presentazione del Piano, ringraziando tutti quelli che vi hanno con passione lavorato in un perfetto equilibrio tra competenze interne all'Amministrazione, grandi professionalità esterne, aziende interessate alla realizzazione del Piano.

Avv. Riccardo Marone