

1. Introduzione

Il *Piano della rete stradale primaria di Napoli* è un approfondimento del Piano comunale dei trasporti e completa il quadro della programmazione integrata del sistema dei trasporti e del territorio della città.

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

Il Piano è coerente con la strategia di fondo della politica dei trasporti della città di Napoli, formulata nel *Piano comunale dei trasporti* approvato dal Consiglio comunale nel marzo 1997. Questa è finalizzata alla realizzazione di un sistema di trasporto multimodale a rete, che integra le nuove infrastrutture, in particolare le linee su ferro e i nodi di interscambio, con le politiche di gestione della mobilità basate sul controllo tariffario e normativo della domanda di sosta. La rete così realizzata ha lo scopo di ridurre significativamente la congestione e l'inquinamento derivante dall'uso eccessivo dell'automobile e, al tempo stesso, di garantire una migliore accessibilità alle diverse aree e funzioni del territorio, così come disegnate dai nuovi strumenti urbanistici.

L'elemento centrale della nuova rete multimodale è costituito dalla rete di trasporto collettivo su ferro, integrata con la rete stradale principale tramite i parcheggi di interscambio di sistema. I benefici maggiori del Piano comunale dei trasporti si avranno nell'area centrale, dove la densità della rete su ferro e la intensità del controllo sono

massime, anche se alcune direttrici stradali continueranno a sopportare carichi di traffico considerevoli, ancorché ridotti rispetto agli attuali.

La realizzazione della rete integrata su ferro non elimina la necessità di intervenire sull'armatura della rete stradale per quattro *motivazioni fondamentali*.

La prima è *lo squilibrio quantitativo fra domanda e offerta*, in quanto la domanda di trasporto privato su gomma, pur se ridotta significativamente dagli interventi previsti sul sistema di trasporto collettivo, rimane eccessiva rispetto alla struttura attuale della rete stradale, soprattutto nelle aree periferiche, meno densamente insediate e più facilmente raggiungibili su autovettura dall'area metropolitana.

La seconda è *la incompatibilità delle caratteristiche del sistema stradale attuale con le funzioni urbane* che la pianificazione territoriale intende assegnare alle diverse zone del territorio comunale. L'incompatibilità si manifesta in modo più acuto nelle aree occidentale e orientale della città, che nel passato sono state sede di attività industriali *pesanti* e per le quali il nuovo assetto urbanistico prevede funzioni diverse e una nuova *centralità*.

La terza è *l'impatto notevole che il traffico veicolare ha sull'inquinamento atmosferico e acustico*, oltre che sulla *incidentalità e la sicurezza* di pedoni, motociclisti e automobilisti. Questi impatti, ancorché in calo e inferiori a quelli riscontrati in molte altre città italiane, sono ancora superiori alle soglie ottimali, soprattutto in alcune aree della città.

La quarta è *la possibilità di aumentare la naturalità in aree oggi degradate* utilizzando gli interventi sul sistema stradale e di rendere accessibile il sistema dei parchi e delle aree verdi a corona della città che si intendono realizzare sul territorio napoletano.

La quarta motivazione è andata via via rafforzandosi nel corso della definizione del processo di pianificazione, individuando una possibilità unica: utilizzare anche la pianificazione dei trasporti come occasione per la riqualificazione sistemica e integrata che coinvolge non solo aspetti urbanistici, ma anche competenze del settore più propriamente ambientale. Si inverte in tal modo il ruolo delle infrastrutture stradali che

storicamente sono spesso state occasione di grande *alterazione ambientale*. Come non ricordare l'eccesso di residenza favorita dalla realizzazione di nuovi tracciati stradali e autostradali, la perdita di suoli produttivi agrari e forestali, l'emissione di un numero elevato di sostanze inquinanti, l'aumento dell'inquinamento acustico, la presenza di inquinamento verde causato dalla facile diffusione di specie esotiche o ad ampia distribuzione e tanti altri elementi che ci portano a considerare la rete viaria come un vero e proprio *corridoio di alterazione ambientale*.

Per rispondere a queste esigenze e per avviare a soluzione le numerose criticità funzionali, territoriali, ambientali, di sicurezza e gestionali evidenziate dalle approfondite analisi condotte sullo stato della viabilità napoletana, il *Piano della rete stradale primaria* effettua una serie di scelte ispirate ad alcuni principi generali.

Il primo principio è *l'approccio integrato alla pianificazione del sistema stradale*. Le strade, più che le altre infrastrutture di trasporto, svolgono diversi ruoli nell'ambito di una città: assi di collegamento e di sosta, elementi strutturanti il territorio, luoghi di aggregazione e scambio sociale, attivatori di flussi economici, ma anche assi di alterazione ambientale ed elementi di pericolosità per le persone. Il Piano affronta la complessità del sistema stradale con un approccio che considera esplicitamente tutte le sue funzioni e tiene conto delle relazioni e dei condizionamenti reciproci.

Il secondo principio riguarda la *rilevanza della componente economico-gestionale*. La programmazione dei soli aspetti fisici del sistema è insufficiente a garantire la convenienza economica e la possibilità di recuperare le notevoli risorse finanziarie necessarie per realizzare e gestire in modo efficiente e sicuro un sistema tanto delicato come quello stradale. Il Piano assegna, quindi, grande rilievo alla verifica di convenienza economica per la collettività, all'analisi delle fonti di finanziamento e agli aspetti gestionali della rete individuata.

Il terzo principio è relativo al *riequilibrio territoriale dei carichi di traffico e ambientali*. La distribuzione dei flussi veicolari, della congestione e degli impatti ambientali, urbanistici dell'attuale rete stradale è nettamente squilibrata e sfavorisce la zona orientale e la zona nord-orientale della città. Il Piano individua diversi interventi

che mirano al riequilibrio del sistema riducendo il carico di traffico nelle zone più congestionate e rendendo compatibili le infrastrutture stradali con un diverso utilizzo del territorio.

Il quarto principio attiene alla *gradualità della specializzazione degli usi stradali*. Gli assi viari sono utilizzati da diverse categorie di veicoli e di utenti: automobili, pedoni, mezzi di trasporto collettivo di superficie. Il Piano ritiene che l'approccio tradizionale della specializzazione spinta degli assi viari sia poco compatibile con la struttura fisica e sociale della realtà napoletana e propone un metodo progettuale volto alla integrazione modale con il quale, al di là dei casi estremi delle autostrade urbane e delle aree esclusivamente pedonali, si individuano i criteri di adattabilità alle diverse componenti del traffico, automobilistici e pedonali, e i caratteri di coesistenza trasportistica e ambientale.

Il quinto principio è quello della *sostenibilità complessiva* del sistema stradale. Le strade sono storicamente elementi di alterazione ambientale e di pericolosità. Il Piano propone diverse strategie e interventi finalizzati a ottenere un *saldo ambientale positivo*, ossia a recuperare valore ambientale e di sicurezza per la città agendo proprio sugli elementi della rete viaria.

In attuazione dei principi esposti, il Piano della rete stradale primaria individua diversi *interventi infrastrutturali* sul sistema stradale napoletano. Alcuni di questi interventi vengono di seguito sintetizzati.

Gli interventi per la realizzazione della rete della viabilità autostradale urbana finalizzati al completamento e alla interconnessione dell'attuale sistema autostradale. Si tratta di 9 interventi per un totale di 95 km tra assi e svincoli. Fra questi il più significativo è la realizzazione dell'Occidentale, un asse autostradale urbano, lungo circa 8,5 km compresi gli svincoli. La strada svolge un ruolo fondamentale per il riequilibrio dei flussi di traffico, la riduzione dei carichi insopportabili sulla Tangenziale e sul sistema stradale orientale, oggi congestionato dal traffico in entrata e in uscita, consentendo una sostanziale riurbanizzazione di quest'ultimo in coerenza con gli indirizzi urbanistici per l'area orientale. Altri interventi di rilievo sono relativi alla

riqualificazione della Tangenziale e alla realizzazione di un nuovo collegamento tra la perimetrale di Scampia e la Tangenziale con collegamento all'aeroporto.

Gli interventi di riqualificazione delle strade esistenti, di completamento di alcuni assi interrotti e la realizzazione di nuove strade ad alta connettività di rete per la realizzazione della rete di viabilità primaria ordinaria. Si tratta di 17 interventi per circa 18,4 km. Fra essi i più rilevanti sono la realizzazione dei due nuovi assi via Stadera-via delle Repubbliche marinare e via nuova delle Brecce-via Gianturco.

Gli interventi di eliminazione di infrastrutture, svincoli, raccordi incompatibili con le scelte urbanistiche di riqualificazione dell'ambiente urbano e resi non più necessari dal complesso degli interventi del Piano. Si prevede la demolizione di circa 7,5 km di infrastrutture viarie. Gli interventi più importanti sono relativi alla sopraelevata di corso Novara-via Arenaccia e al raccordo autostradale A1-A3 di via Ferraris.

Gli interventi infrastrutturali nel complesso riguardano **26,74 km** di nuovi assi e **7,5 km** di demolizioni e richiedono circa **£ 965 miliardi** per la costruzione e l'adeguamento. Rispetto alla situazione che si avrebbe al 2011 con il Piano comunale dei trasporti realizzato, l'insieme degli interventi del Piano comporta benefici economici molto significativi: risparmi di tempo per *64 milioni di ore l'anno*, riduzione del *40%* della congestione sulla rete locale, riduzione di emissioni inquinanti di *circa il 22%*, risparmi di consumo di carburante per *circa 26 milioni di litri l'anno*. Il complesso degli interventi produce dei *benefici* che superano i costi per *circa £ 6500 miliardi*, con un tasso di rendimento economico degli investimenti di *circa il 64%*.

Un altro importante insieme di scelte del Piano riguarda gli *aspetti gestionali*. Sotto questo profilo si prevede di dedicare risorse economiche adeguate per la *manutenzione e la gestione* del sistema viario nelle sue diverse componenti. Si è stimato un fabbisogno aggiuntivo rispetto all'attuale di circa 16 miliardi l'anno per la gestione della nuova rete di autostrade urbane. Il Piano propone anche di realizzare una *gestione integrata* dell'intera *rete delle autostrade urbane*, finalizzata ad assicurare standard di manutenzione adeguati, sistemi di informazione all'utenza e di controllo del traffico, possibilità di politiche di tariffazione integrata sull'intera rete in modo da poterne

utilizzare al meglio la capacità di trasporto, aumentarne la sicurezza e ridurre i fenomeni di congestione. Si propongono due diversi modelli di integrazione fra i soggetti gestori che vanno sottoposti alle verifiche successive.

Le proposte ambientali e naturalistiche, infine, costituiscono uno degli aspetti più innovativi del Piano. Sotto questo profilo si individua come strumento principale la costituzione di una rete di *corridoi ecologici* da realizzarsi sulle aree attigue alla rete stradale primaria, con caratteristiche morfologiche e realizzative diverse in relazione ai diversi ambiti: aree a vegetazione naturale, aree incolte, aree agricole e aree degradate. Nel complesso si sono individuati almeno **120 ha** di superficie che costituiscono un *capitale naturale* da mettere a frutto con la realizzazione dei corridoi ecologici. In tal modo con il Piano si conseguono risultati ambientali e naturali molto significativi, paragonabili a quelli che si otterrebbero con la realizzazione di un nuovo grande parco urbano e un *saldo naturale positivo* del complesso degli interventi proposti.

Con il Piano della rete stradale primaria si completa, ma non si conclude, un percorso articolato di pianificazione integrata del sistema dei trasporti e del territorio.

Il Piano giunge, infatti, a conclusione dell'iter dell'azione di programmazione perseguita dall'Amministrazione così come delineato dal Consiglio comunale nell'ottobre del 1994 con gli *Indirizzi per la pianificazione urbanistica*. Sono state approvate dalla regione Campania la *Variante di salvaguardia* e la *Variante per la zona occidentale*; il Consiglio comunale ha approvato il *Piano comunale dei trasporti*, il *Piano urbano del traffico* e il *Programma urbano dei parcheggi*; la Giunta comunale ha approvato, per sottoporla all'adozione del Consiglio comunale, la *Variante per il centro storico, per la zona orientale e per la zona nord-occidentale*.

L'urbanistica e i trasporti hanno fatto parte di un unico processo, aderendo alla metodologia assunta dall'Amministrazione di pianificare l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti in modo integrato. Infatti, il *Piano comunale dei trasporti*, approvato in Consiglio comunale il 18 marzo 1997, ha accompagnato l'azione urbanistica condotta attraverso le Varianti al piano regolatore generale per perseguire gli

obiettivi di trasferire molti spostamenti dal traffico privato a quello collettivo, di liberare le parti più dense della città dalla circolazione e dalla sosta automobilistica per restituirle in gran parte ai pedoni e di rendere l'uso dell'automobile una opzione e non una necessità. Urbanistica e trasporti, insieme, hanno proposto di decentrare funzioni importanti e pregiate dal centro verso la periferia, di potenziare e di riqualificare le infrastrutture ferroviarie e stradali mediante la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico e privato a rete, intermodale e fortemente interconnesso.

Il processo di pianificazione si è inoltre concretizzato con un parallelo processo di progettazione e realizzazione delle opere.

Il potenziamento della rete su ferro prefigurato dal Piano dei trasporti sta procedendo secondo le previsioni. Infatti, la linea metropolitana collinare è stata collegata da una breve galleria alla metropolitana Fs a piazza Cavour, formando così il nodo d'interscambio Museo, ha modificato il suo tracciato originario per raggiungere piazza Municipio, dove si interconnette con l'ultima stazione della linea metropolitana 6, che all'altro capo del suo percorso si collega con la stazione Mostra della ferrovia Cumana, realizzando in tal modo altri due nodi di interscambio a Municipio e a Campi flegrei. Sono stati approvati i nuovi progetti delle stazioni Cilea, Salvator Rosa, Materdei, Museo e Dante, e contemporaneamente i progetti di riqualificazione e di valorizzazione degli spazi esterni alle stazioni stesse. Si sono aperti i cantieri per la realizzazione delle nuove stazioni della linea 1 della metropolitana di Toledo, Municipio, Università, Duomo. Per i nuovi interventi, si è redatto il progetto definitivo della stazione d'interscambio Cilea, tra la metropolitana collinare e la Circumflegrea; è in corso di approvazione il progetto esecutivo della tratta Piscinola-Aeroporto dell'Alifana-metropolitana 1; è in corso di approvazione il progetto esecutivo del triplicamento del tratto Napoli-Barra e del collegamento tra la San Giorgio-Volla e la Napoli-Nola della Circumvesuviana; sono iniziati i lavori del tratto Soccavo-Monte Sant'Angelo della Circumflegrea; si sono avviate le progettazioni preliminari del nodo di interscambio di Piscinola-Scampia e delle linee tranviarie per Secondigliano-Scampia e per Ponticelli. Infine, sono state redatte le progettazioni definitive della linea metropolitana 6, dell'ultima tratta della linea Alifana-metropolitana 1, dall'aeroporto

alla stazione centrale, a chiusura dell'anello metropolitano, e sono state redatte le progettazioni preliminari del nuovo sistema tranviario Municipio-Pietrarsa-Garibaldi-Stadera-Carlo III e della linea dei due Musei.

L'Amministrazione ha messo così in moto un imponente complesso di interventi che, in uno con quelli previsti dal Piano della rete stradale primaria, sarà in grado di modificare in modo permanente il sistema dei trasporti della città di Napoli garantendo, al tempo stesso, le condizioni di accessibilità e di qualità urbana per lo sviluppo del territorio e dell'economia.