

Il Piano della rete stradale primaria di Napoli, un approfondimento del Piano comunale dei trasporti approvato dalla Giunta comunale il 19 febbraio 2000, individua due tipi di viabilità: quella autostradale urbana, di collegamento e scambio con l'area metropolitana e di accesso ai principali terminali di trasporto; e quella primaria ordinaria, di relazione tra il centro, le periferie e la viabilità autostradale. Con il piano, inoltre, si propone un sistema di corridoi ecologici, connessi con i futuri parchi, le aree agricole e la rete idrografica superficiale.

Il previsto sistema di trasporto su ferro non elimina la necessità di intervenire sulla rete stradale, per quattro fondamentali motivi: lo squilibrio fra domanda e offerta, soprattutto nelle aree periferiche; l'incompatibilità del sistema stradale attuale con le nuove funzioni che la pianificazione assegna, in particolare alle zone occidentale e orientale della città; l'incidenza del traffico veicolare sull'inquinamento atmosferico e acustico, oltre che sulla sicurezza dei cittadini; infine, la possibilità di utilizzare gli interventi sul sistema stradale per aumentare la naturalità in aree degradate e rendere accessibile il previsto sistema dei parchi territoriali a corona della città.

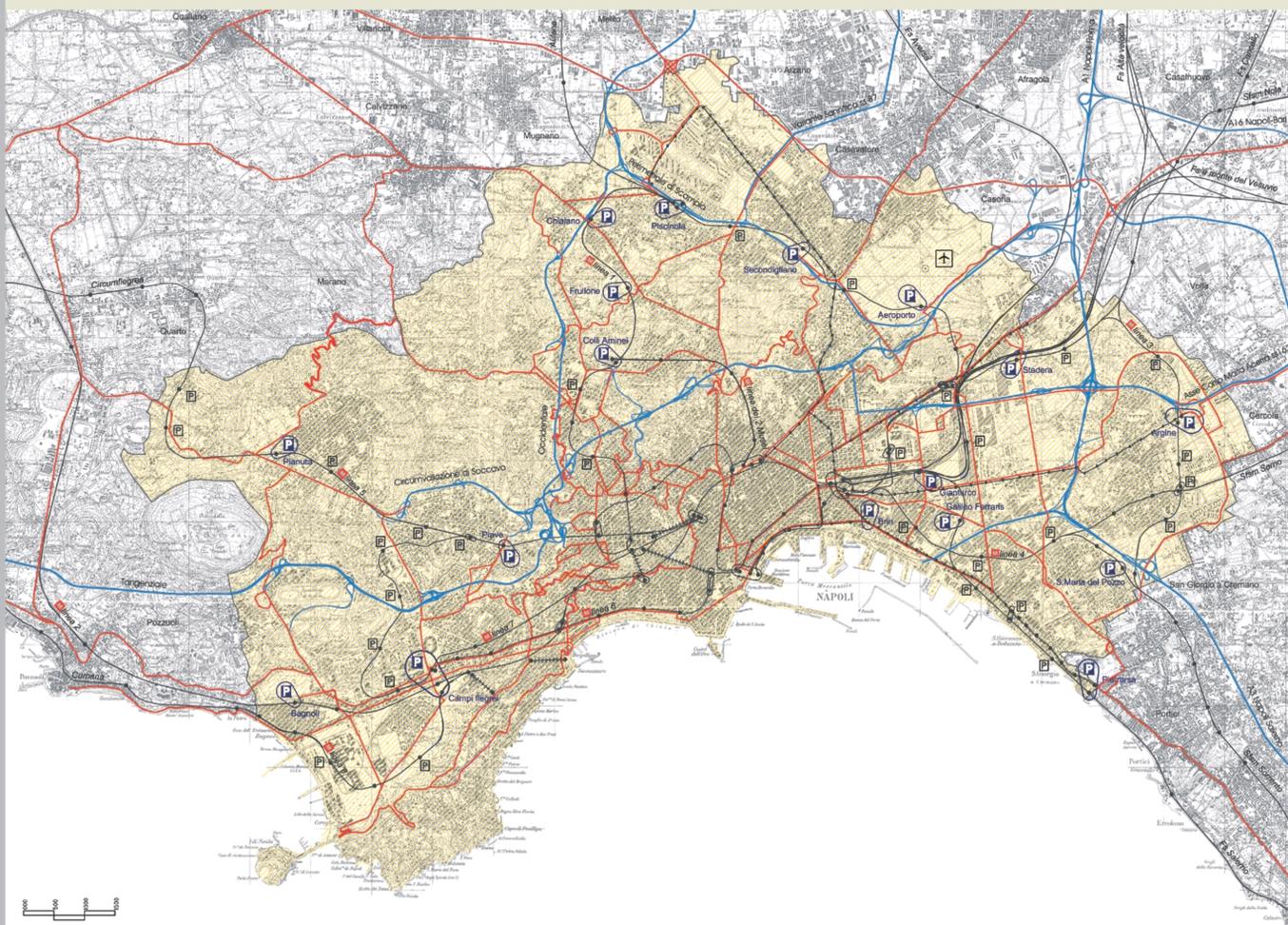
Alcuni principi generali orientano le scelte del piano. Innanzitutto, quello dell'approccio integrato alle diverse funzioni svolte dalle strade: assi di collegamento e di sosta, elementi strutturanti il territorio, luoghi di aggregazione e scambio sociale, attivazione di flussi economici. Il piano, poi, dà rilievo alla verifica di convenienza economica, all'analisi delle fonti di finanziamento e agli aspetti gestionali. Altro principio è quello del riequilibrio del sistema stradale che è nettamente squilibrata, sfavorendo le zone orientale e nord-orientale della città. Inoltre, con la ricerca dell'integrazione modale, si mira alla coesistenza lungo gli assi viari delle diverse componenti del traffico, al di là dei casi estremi delle autostrade e delle aree pedonali. Infine, agendo sugli elementi della rete viaria è possibile recuperare alle strade valori ambientale e di sicurezza.

Con il Piano sono individuati diversi interventi infrastrutturali, che prevedono, nel complesso **27 km di nuovi assi, di cui 10,3 km di infrastrutture autostradali e 16,4 km di nuove strade ordinarie primarie**; l'adeguamento di **23,4 Km di autostrade urbane e 7,5 km di demolizioni**.

Gli interventi sulla rete autostradale sono finalizzati al completamento e alla interconnessione dell'attuale sistema; fra questi il più significativo è la realizzazione dell'Occidentale, un asse autostradale urbano necessario per il riequilibrio dei flussi di traffico. Diciassette interventi sono dedicati alla **riqualificazione delle strade esistenti**, al completamento di alcuni assi interrotti e a nuove strade ad alta connettività sulla rete di viabilità primaria ordinaria. Il complesso degli interventi previsti dal piano rende possibile l'eliminazione di infrastrutture incompatibili con la riqualificazione dell'ambiente urbano; fra gli interventi di demolizione più significativi, quelli relativi alla sopraelevata di corso Novara-via Arenaccia e al raccordo autostradale A1-A3 di via Ferraris.



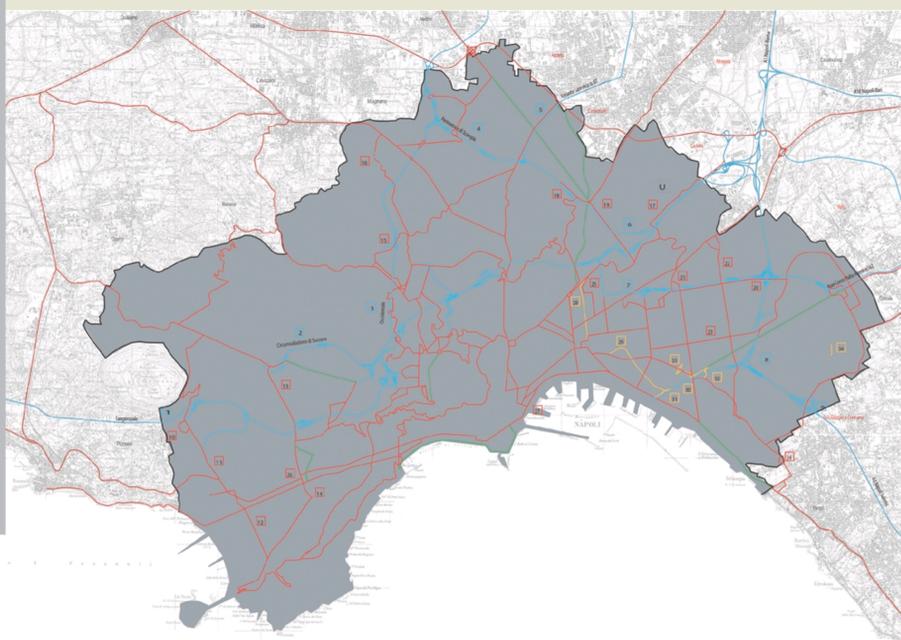
L'intervento a corso Novara - via Arenaccia: in bianco e nero la strada sopraelevata; a colori, la sua demolizione e il ripristino della prospettiva originaria



### Rete stradale primaria Scenario al 2011

- viabilità primaria autostrade
- viabilità primaria ordinaria
- linee su ferro
- funicolari
- linee tramviarie
- stazioni
- nodi di interscambio ferroviario
- nodi di interscambio modale
- parcheggi di interscambio
- parcheggi di interscambio locale
- linee metropolitane

Sopra: il groviglio di viadotti e linee ferroviarie a via Sponsillo, nella zona industriale  
Sotto: lo svincolo fra il raccordo autostradale e l'asse Pomigliano d'Arco - Centro direzionale



### Gli interventi infrastrutturali del Piano

- Viabilità primaria autostradale
  - Viabilità primaria ordinaria
  - - - Viabilità primaria autostradale di progetto
  - - - Viabilità primaria ordinaria di progetto
  - Demolizioni
  - Principali assi recuperati alla rete locale
- 1 Tangenziale: adeguamenti infrastrutturali
  - 2 circunvallazione di Soccavo: adeguamenti infrastrutturali
  - 3 Occidentale
  - 4 perimetrale di Scampia: adeguamenti infrastrutturali
  - 5 variante ss. Sannitica: completamento della galleria
  - 6 collegamento perimetrale di Scampia - autostrade
  - 7 ss 162: adeguamenti infrastrutturali
  - 8 nuovi svincoli autostradali zona orientale
  - 9 rampa di uscita A3 in direzione Ponticelli
  - 10 potenziamento di via Agnano agli Astroni
  - 11 sottovia via Beccadelli
  - 12 collegamento via Diocleziano - via Cattolica
  - 13 sottovia via Cinthia
  - 14 sottovia piazzale Techio e potenziamento via Campegna
  - 15 collegamento via Margherita - svincoli occidentali
  - 16 collegamento via S. Maria a Cubito - via Toscanella
  - 17 collegamento via S. Maria del Pianto - autostrade
  - 18 ampliamento via vecchia Milano
  - 19 viale Maddalena: riconfigurazione sede stradale
  - 20 prolungamento via De Roberto
  - 21 sottovia via Traccia - via Miraglia
  - 22 collegamento via Stadera - via delle Republiche Marinare
  - 23 collegamento via nuova delle Brece - via Giannico
  - 24 collegamento Pietrarsa - via delle Republiche Marinare
  - 25 ponte dell'Arenaccia e collegamento con via Don Bosco
  - 26 revisione nodo stradale piazzale Techio
  - 27 revisione nodo piazza Municipio
  - 28 demolizione sopraelevata corso Novara
  - 29 demolizione viadotto A3 via Galileo Ferraris
  - 30 demolizione rampa autostradale largo S. Alfonso
  - 31 demolizione rampa autostradale via Reggia di Portici
  - 32 demolizione rampa via delle Republiche Marinare - via Argine
  - 33 demolizione cavalcavia via Sponsillo - via Gilberti
  - 34 demolizione viadotto scavalco circunvesuviana Sarno

