

## 5. La normativa

### 5.1 Il quadro normativo

Numerose sono le norme di riferimento per la pianificazione e la progettazione delle strade. Vengono sinteticamente enunciate quelle che riguardano la regolazione del traffico, la disciplina urbanistica, gli aspetti ambientali e la sicurezza. Alcune di queste problematiche sono già state trattate in precedenti paragrafi.

Riguardo alla regolamentazione del traffico le principali fonti normative sono:

-Dlgs 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni e integrazioni. *Nuovo codice della strada*.

-Dpr 16 dicembre 1992 n. 495 e successive modificazioni e integrazioni. *Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada*.

-Direttiva ministeriale 12 aprile 1995. *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*.

-Norme Cnr 26 aprile 1978 n.60. *Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane*.

Per gli aspetti urbanistici il riferimento più importante è costituito dal Dm 2 aprile 1968 n.1444, che stabilisce limiti inderogabili di densità edilizia, di altezze, di distanza tra i fabbricati e *standard* per la formazione dei nuovi strumenti urbanistici, ai sensi dell'art.17 della legge 6 agosto 1967, n.765. In particolare il decreto riporta le distanze minime tra fabbricati da rispettarsi in funzione della larghezza della sede stradale.

La principale normativa in materia ambientale è la legge 22 luglio 1986, n.349, che istituisce il ministero dell'Ambiente, introduce la valutazione di impatto ambientale e il concetto di danno ambientale. Sull'inquinamento acustico la legge quadro in materia è la legge 26 ottobre 1995 n.447, mentre il Dpcm 1 marzo 1991 fissa i limiti dei massimi livelli sonori equivalenti per le diverse zone omogenee individuate dalla legge.

Infine per la sicurezza, come già ricordato nel paragrafo 2.4, l'articolo 32 della Legge 17 maggio 1999, n. 144 prevede la redazione del *Piano nazionale della sicurezza stradale*.

Il Nuovo codice della strada prevede due diverse classificazioni delle strade, una tipologica e una amministrativa. La prima, proposta dall'articolo 2 comma 2, prevede sei tipi di strade:

A-autostrade;

B-strade extraurbane principali;

C-strade extraurbane secondarie;

D-strade urbane di scorrimento;

E-strade urbane di quartiere;

F-strade locali.

La classificazione tipologica prevista dal codice, unitamente alle indicazioni delle norme tecniche del Cnr, evidenzia un'attenzione del legislatore agli aspetti geometrici e funzionali, le strade sono classificate con riferimento al numero di corsie, alle tipologie degli accessi, alle funzioni presenti, eccetera.

La classificazione amministrativa distingue le strade in base al soggetto proprietario, pertanto le strade possono essere classificate come statali, regionali, provinciali e comunali, a seconda dell'ente proprietario.

Tutti i soggetti proprietari di strade provvedono alla classificazione delle proprie strade, anche se la classificazione non è al momento obbligatoria, essendo subordinata alla emanazione di apposite norme da parte del ministero dei Lavori pubblici, così come previsto dall'articolo 13 comma 4 del Nuovo codice della strada.

La direttiva ministeriale 12 aprile 1995, rivolta ai comuni obbligati alla redazione del Piano urbano del traffico, prevede che nell'ambito dei Piani urbani del traffico la classificazione delle strade vada effettuata anche nelle more dell'emanazione di dette norme. Per la classificazione amministrativa il codice considera comunali tutte le strade di tipo D, E ed F interne al centro abitato.

*Riferimenti a livello comunale.* I principali provvedimenti amministrativi in attuazione delle prescrizioni del codice della strada sono:

*-delimitazione del centro abitato* secondo quanto previsto dall'articolo 4, delibera di Giunta n. 423 del 22 dicembre 1995 (figura 5.1.1);

*-Piano generale del traffico urbano 1997-1999*, ai sensi dell'art.36, delibera del Consiglio comunale n.263 del 9 settembre 1997.

Riguardo alla strumentazione urbanistica, negli ultimi anni il comune di Napoli ha svolto una densa attività di pianificazione improntata sul principio della massima integrazione tra la pianificazione urbanistica, il sistema dei trasporti e della mobilità.

Gli atti recentemente adottati e approvati sono:

*-indirizzi per la pianificazione urbanistica*, approvati dal Consiglio comunale con delibera n.422 del 19 ottobre 1994;

*-piano comunale dei trasporti*, approvato dal Consiglio comunale con delibere nn.90 e 91 del 18 marzo 1997;

*-programma urbano dei parcheggi*, approvato dal Consiglio comunale con delibera n.321 del 17 novembre 1998;

*-variante al Prg per il centro storico, la zona orientale e la zona nord-occidentale*, proposta dalla Giunta al Consiglio comunale per l'adozione con delibera n.127 del 23 gennaio 1999;

*-regolamento edilizio*, approvato con delibera di Consiglio provinciale n.47 del 5 maggio 1999.

## **5.2 Criteri per la classificazione delle strade e per la individuazione delle fasce di rispetto**

La definizione della rete primaria stradale elaborata dal Piano può costituire una indicazione strategica per la classificazione delle strade ai sensi dell'articolo 2 del codice della strada.

Si è detto, infatti, che si vuole realizzare una rete stradale primaria differenziata su due tipologie di viabilità: viabilità autostradale urbana e viabilità primaria ordinaria. La

rete primaria consente di individuare la rete delle strade locali, in quanto la ingloba al suo interno.

Nella descrizione e nella enunciazione degli obiettivi che si vogliono perseguire e delle strategie che è necessario mettere in atto, sono emersi alcuni principi ai quali fare riferimento per la realizzazione degli interventi che devono costruire la rete primaria stradale. Tra questi, il più significativo ai fini della individuazione dei criteri per la classificazione delle strade può essere il principio della *gradualità della specializzazione degli usi stradali*. Infatti, nell'organizzazione della rete stradale primaria e della rete stradale locale proposta dal Piano e descritta nei capitoli precedenti, è possibile graduare i ruoli gerarchici da attribuire alle strade in rapporto alle funzioni che devono svolgere. La viabilità autostradale urbana svolge un ruolo *specializzato* in quanto è destinata ai soli veicoli motorizzati per gli spostamenti veloci e diretti, mentre la viabilità primaria ordinaria si vuole che mantenga una dimensione *integrata*, di stretta relazione con gli ambiti urbani che attraversa siano essi periferici o centrali. La viabilità locale, infine, conferma il ruolo di *luogo urbano* come spazio pubblico destinato alla valorizzazione delle attività non legate al traffico automobilistico.

La classificazione che può essere suggerita, quindi, per confermare i caratteri funzionali, della sicurezza, urbanistici e ambientali della rete stradale primaria e della rete stradale locale proposta con il Piano è la seguente:

- di tipo A o B, per la *viabilità autostradale urbana*;
- di tipo E o F, per la *viabilità primaria ordinaria*;
- di tipo F, per la *viabilità locale*.

*Le fasce di rispetto stradale.* La classificazione delle strade comporta rilevanti conseguenze urbanistiche e di controllo di sicurezza della circolazione. Tra questi, la individuazione delle fasce di rispetto lateralmente alle sedi stradali, ai fini della sicurezza, come prevista dagli articoli 16 e 18 del codice della strada e dagli articoli 26 e 28 del regolamento. Secondo quanto previsto dalla normativa citata, la individuazione delle fasce di rispetto può essere effettuata in funzione di tre parametri fondamentali:

- la classificazione delle strade;

- la posizione delle strade all'interno o all'esterno della delimitazione del centro abitato operata ai sensi dell'articolo 4 del codice della strada;
- la presenza o meno di uno strumento urbanistico vigente.

La delimitazione del centro abitato stabilita dal comune di Napoli, come da figura 5.1.1, comprende quasi per intero il territorio comunale in quanto esso è caratterizzato da una edificazione quasi continua sulle strade di accesso alla città, ma esclude le autostrade e le strade con ingressi controllati, in quanto posiziona i segnali di inizio e fine del centro abitato in corrispondenza degli svincoli di uscita e di ingresso delle strade stesse. Quindi, la viabilità autostradale urbana, come definita dal Piano, pur facendo parte del territorio comunale, è fuori dalla delimitazione del centro abitato. Inoltre, la viabilità autostradale urbana se sovrapposta alla zonizzazione della strumentazione urbanistica vigente e in adozione, è localizzata sia all'interno che all'esterno delle zone previste come trasformabili da detta strumentazione. Dall'incrocio dei tre parametri prima elencati deriva che, se si adottasse la classificazione delle strade suggerite dal Piano, le fasce di rispetto stradale potrebbero essere:

- 60 m o 30 m per le strade di tipo A;
- 40 m o 20 m per le strade di tipo B;
- non stabilite per le strade di tipo E ed F.

Riguardo alle strade di tipo E ed F, che sono sempre localizzate entro il confine del centro abitato, il comma 4 dell'articolo 18 del codice della strada stabilisce che le piantagioni devono essere realizzate in conformità ai piani urbanistici e di traffico e non devono ostacolare il campo visivo ai fini della sicurezza. Ora, il Piano, che è parte integrante della Variante al piano regolatore in discussione, propone di realizzare una rete di corridoi ecologici adiacenti alle infrastrutture stradali della rete primaria. Per corridoi ecologici si intende una fascia articolata di spazi aperti comprendenti aree verdi o anche incolte, con caratteristiche tali da consentire la mitigazione degli impatti delle infrastrutture lineari e il miglioramento dell'ambiente urbano. In conseguenza di quanto detto, l'ulteriore indicazione che il Piano può offrire alla definizione delle fasce di rispetto è di far coincidere, quando possibile, i corridoi ecologici con le fasce di rispetto.

### 5.3 La normativa urbanistica

Si è detto che il Piano è parte integrante della Variante al piano regolatore generale per il centro storico, la zona orientale e la zona nord-occidentale. Dalla sovrapposizione della rete primaria stradale con la zonizzazione della Variante, come illustrato dalla tavola 11, si osserva che la viabilità primaria attraversa parte di tutte le zone nelle quali è ripartito il territorio comunale. Attraversa, quindi, sia le zone edificate A-insediamenti di interesse storico, B-agglomerati urbani di recente formazione (figura 5.1.2), sia le zone inedificate E-componenti strutturanti la conformazione naturale del territorio, F-parchi territoriali, altre attrezzature e impianti a scala territoriale, sia infine le sottozone parzialmente edificate Bb-espansione recente, Db-nuovi insediamenti per la produzione di beni e servizi (figura 5.1.3).

La normativa di attuazione della Variante relativa a dette zone e sottozone, pur perseguendo le finalità generali di tutela dell'integrità fisica del territorio e la valorizzazione del territorio di pregio ambientale e paesistico, non prevede esplicitamente la possibilità di costruire i *corridoi ecologici* proposti con il Piano della rete stradale primaria.

Si propone, quindi, di integrare le norme di attuazione della Variante, aggiungendo due commi all'articolo 55 (strade), per introdurre la possibilità di far contribuire il sistema della viabilità primaria alla realizzazione della rete ecologica attraverso i *corridoi ecologici* previsti dal Piano. Per le zone E ed F e per le sottozone Bb e Db si propone di specificare l'ammissibilità a interventi di *forestazione urbana* per la realizzazione di corridoi ecologici richiamando l'articolo 55.

Di seguito si trascrive l'articolo 55 (strade) con i due commi proposti riportati in corsivo.

#### Articolo 55 (Strade)

1. La tavola n.6 - zonizzazione, della presente variante riporta le superfici entro le quali sono consentiti interventi di ristrutturazione o di nuovo impianto delle infrastrutture per la mobilità.

Con l'approvazione del progetto delle opere suddette da parte del Consiglio comunale può essere disposta una modificazione del perimetro delle stesse entro una superficie non superiore al 10% di quella individuata nella tavola citata, per l'adeguamento anche per confini catastali delle particelle interessate. Gli immobili che non siano direttamente interessati dai predetti interventi di ristrutturazione o di nuovo impianto delle infrastrutture viarie, a seguito della effettuazione, conservano la classificazione di zona e sottozona che la presente variante assegna loro.

*2. Il sistema della viabilità primaria, inteso come l'insieme delle infrastrutture viarie e delle aree contigue verdi o comunque non edificate, contribuisce alla realizzazione della rete ecologica cittadina determinata nel suo complesso dai parchi, dai lembi residui di vegetazione naturale, degli incolti e più in generale delle aree non edificate. In questo contesto gli ambiti contigui alla viabilità presentano una valenza di corridoio ecologico.*

*3. Per corridoio ecologico si intende una porzione di territorio lineare capace di svolgere e rendere efficiente la rete ecologica formata dagli ambiti a maggiore naturalità o comunque ambiti capaci di ospitare comunità vegetali di interesse ambientale presenti ancora in città. Gli interventi per la formazione dei corridoi ecologici dovranno promuovere il collegamento funzionale della rete ecologica con l'obiettivo di ottenere:*

- un aumento della permeabilità e quindi una riduzione dell'effetto "isola di calore";*
- la presenza di ambiti che favoriscano il trasporto e la disseminazione delle specie vegetali e la riproduzione di quelle animali;*
- la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico.*

*Affinché questi ambiti possano svolgere la funzione di corridoio ecologico sono ammessi esclusivamente interventi di "forestazione urbana" fermo restando le limitazioni indotte dalle norme di legge in termini di sicurezza stradale.*

*La forestazione urbana identifica l'insieme degli interventi finalizzati all'impianto di una tipologia vegetale complessa nella sua articolazione arborea, arbustiva ed erbacea, affine per struttura e composizione floristica a quella naturale potenziale. Il modello spaziale di impianto dovrà tenere conto delle limitazioni imposte dalle norme*

*di sicurezza stradale dovrà fare riferimento alle potenzialità individuate nelle cartografie relative alla vegetazione potenziale, alle caratteristiche pedologiche e alla naturalità dell'area. Le specie da utilizzare negli impianti saranno scelte in funzione della loro coerenza con le serie dinamiche della vegetazione presente e della loro sensibilità alle diverse tipologie di inquinamento atmosferico.*



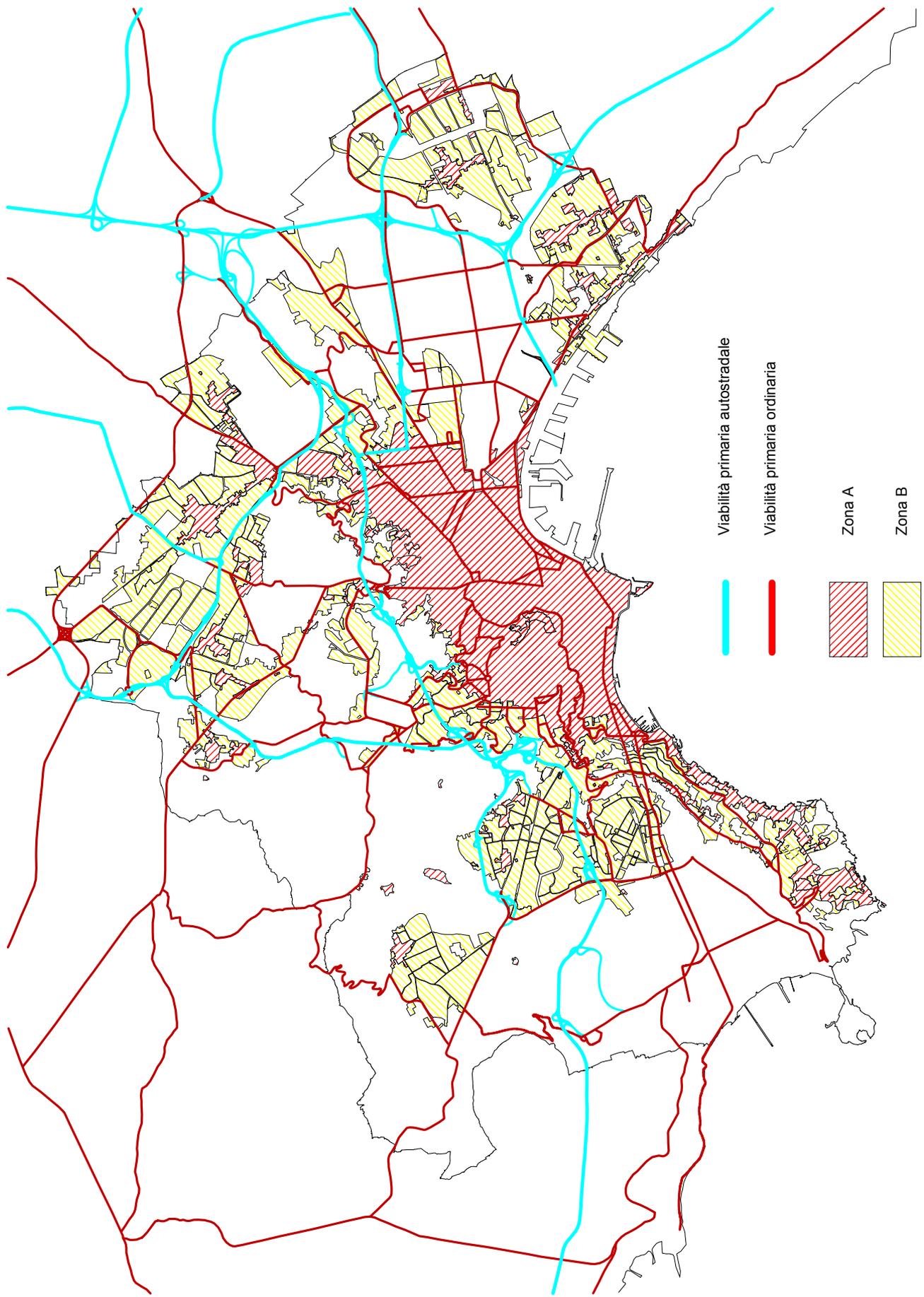


Fig. 5.1.2 Zone A e B della Variante generale al Prg e rete stradale primaria. Scenario al 2011

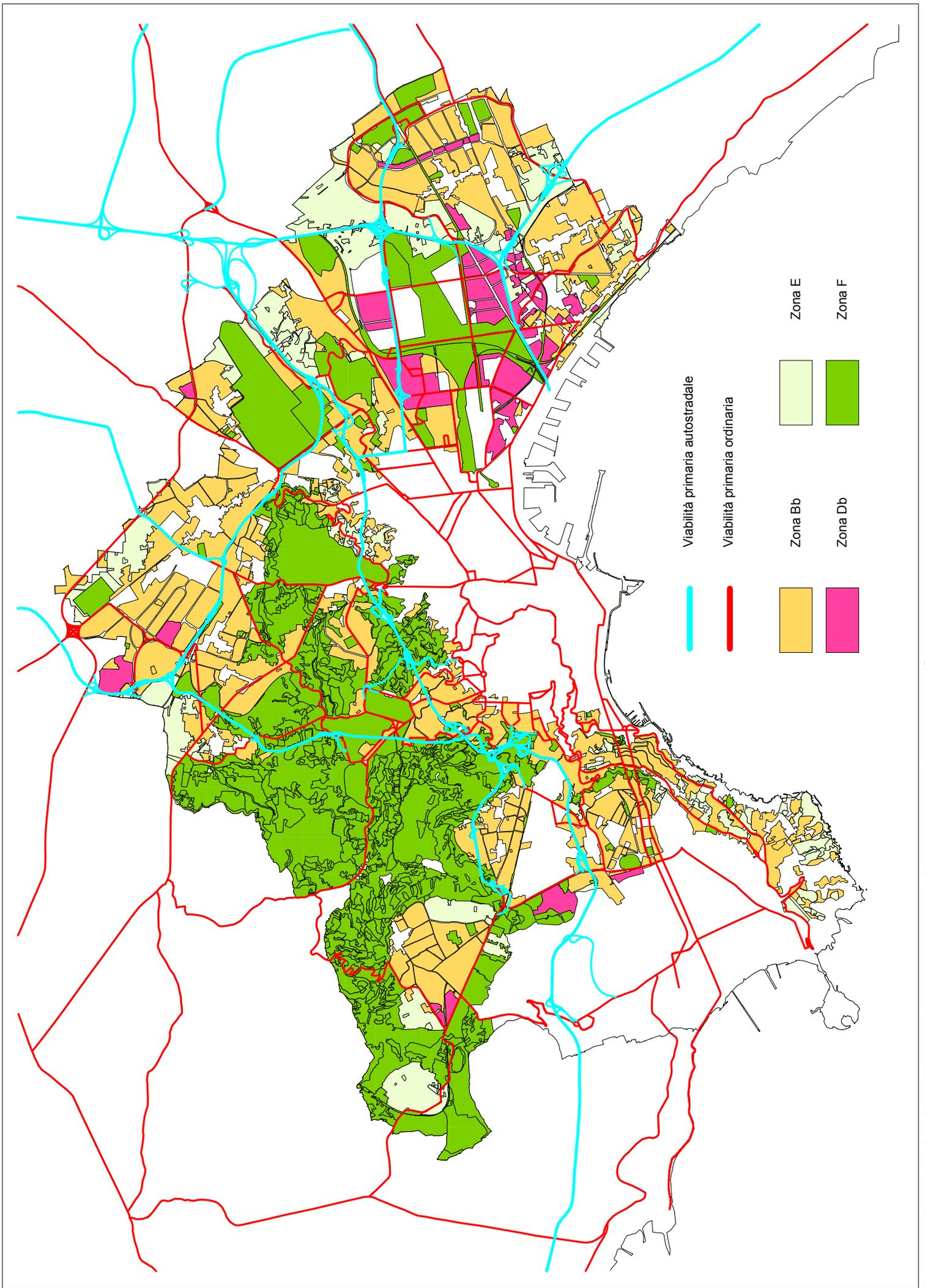


Fig. 5.1.3 Zone Bb, Db, E ed F della Variante generale al Prg e rete stradale primaria. Scenario al 2011