

ZONA ORIENTALE: L'INTEGRAZIONE TRASPORTI TERRITORIO

testo pannello in mostra a Urbanpromo '06

Il sistema stradale e ferroviario della zona orientale è composto, in prevalenza, da grandi infrastrutture, che attraversano il territorio e non lo servono costituendo elementi di forte cesura territoriale. I grandi assi stradali e ferroviari supportano i principali flussi di persone e di merci, tra la città e le principali destinazioni regionali, nazionali e internazionali.

Il Comune di Napoli ha fissato nei propri strumenti di pianificazione urbanistica e dei trasporti obiettivi, strategie e regole per la trasformazione della zona orientale. Dal 2004, a conclusione di un processo di pianificazione durato dieci anni, l'amministrazione comunale dispone di quattro strumenti di piano che definiscono il futuro assetto urbanistico e dei trasporti della città: la *Variante generale al Prg*, il *Piano comunale dei trasporti*, il *Piano della rete stradale primaria* e il *Piano delle cento stazioni*; tutti strumenti conformi al principio di pianificare in modo integrato trasporti e territorio, stabilito dagli *Indirizzi per la pianificazione urbanistica*, (Consiglio comunale, 1994).

L'esigenza di intervenire sull'assetto infrastrutturale della zona orientale deriva dalla necessità di modificarlo per rendere possibili le nuove destinazioni che la pianificazione urbanistica assegna a questa zona. Si tratta di risolvere l'incompatibilità, molto acuta in quest'area, tra le attuali caratteristiche del sistema stradale e ferroviario e il nuovo assetto urbanistico.

Incrementare l'accessibilità da e per i luoghi urbani rappresenta il prerequisito per il recupero della qualità urbana e per lo sviluppo economico. La strategia della pianificazione integrata per Napoli orientale consiste nel potenziamento della rete su ferro e nel decentramento nella zona di funzioni pregiate. In questo modo si possono trasferire gli spostamenti dal traffico privato a quello collettivo, per alleggerire le parti più dense e congestionate della città dal traffico automobilistico e restituirle ai pedoni.

La riqualificazione della zona orientale passa anche attraverso la demolizione delle infrastrutture che determinano condizioni di degrado urbano e occupano ampie porzioni di territorio. L'obiettivo è trasformare l'attuale sistema stradale a grandi maglie in una rete locale, più minuta e diffusa, che valorizzi i caratteri dell'ambiente urbano e del paesaggio. Attualmente la dotazione infrastrutturale della zona è composta da 52 Km di strade primarie ordinarie, 20,5 Km di autostrade e 13,4 Km di svincoli, 19 stazioni ferroviarie, quattro delle quali convergono in 2 nodi d'interscambio.

Il *piano comunale dei trasporti* disegna l'assetto del sistema dei trasporti della città, per realizzare un sistema di trasporto pubblico a rete, intermodale e interconnesso. Con il *piano della rete stradale primaria* si prevede di eliminare alcune infrastrutture, svincoli, raccordi incompatibili con la riqualificazione dell'ambiente urbano e resi non più necessari dagli altri interventi proposti; si prevede, quindi, la demolizione di circa 7,5 km di svincoli autostradali. Il *Piano delle 100 stazioni* individua interventi di miglioramento dell'accessibilità alle stazioni della rete metropolitana di Napoli, proponendo di incrementare e riqualificare il territorio servito dalla rete del trasporto su ferro mediante interventi volti a migliorare l'accessibilità da e per le stazioni e la qualità architettonica e urbanistica degli edifici di stazione e dei luoghi circostanti. Nello scenario futuro l'area orientale sarà dotata di 46,6 Km di strade primarie ordinarie, 15,3 Km autostrade, di 10,8 Km svincoli, di 35 stazioni, 9 delle quali convergono in 5 nodi d'interscambio.