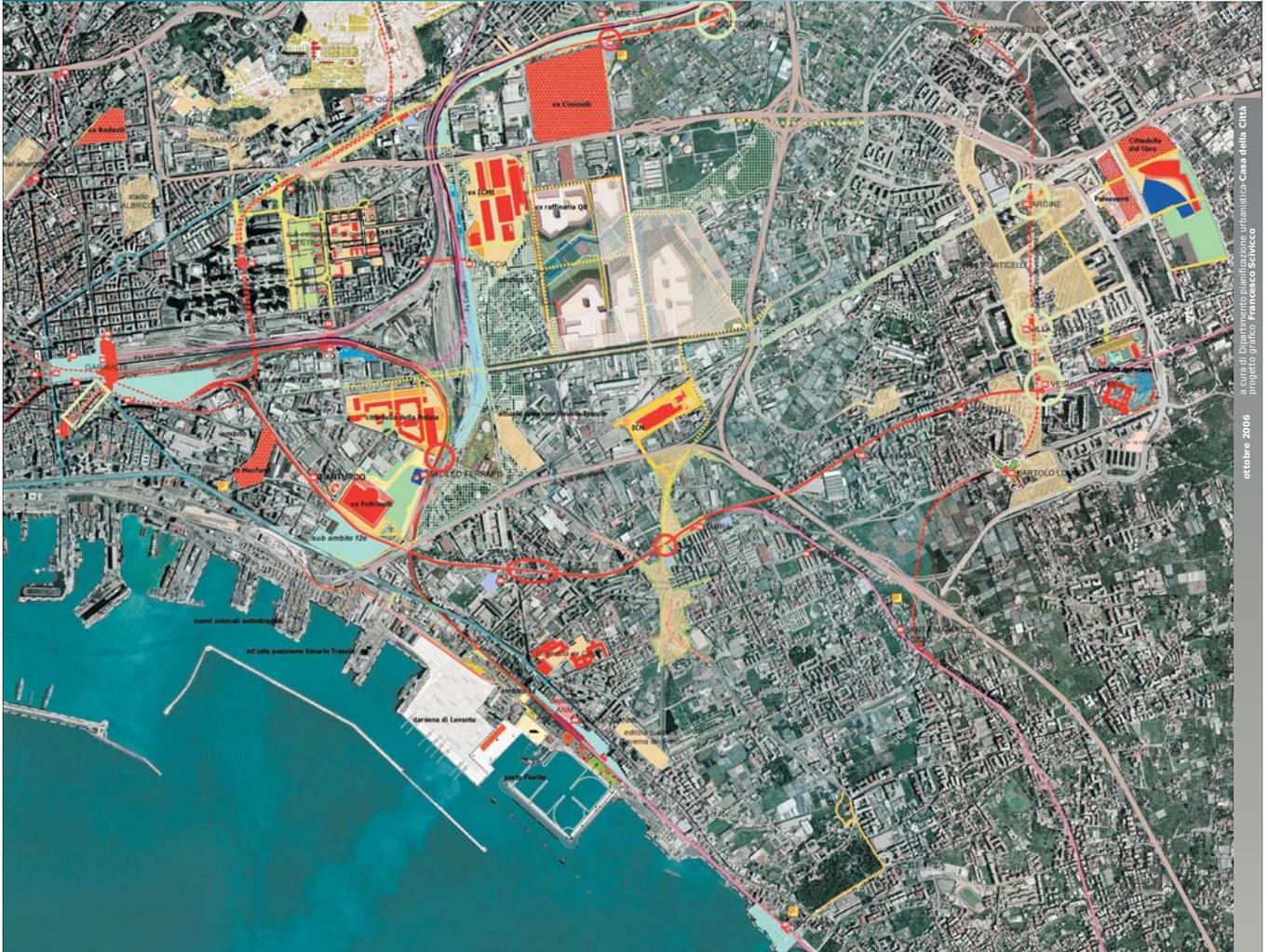


zona orientale: l'integrazione trasporti-territorio



ottobre 2006
progettato grafico: Francesco Scivico

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 Pro, 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 modificare 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 restituire 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.

a cura del Servizio pianificazione delle infrastrutture di trasporto

Il sistema infrastrutturale autostradale e ferroviario della zona orientale nel quadro delle previsioni urbanistiche e programmatiche del Comune di Napoli

- aree Fa interessate da interventi di riqualificazione e valorizzazione urbana a seguito dell'approvazione della Variante al Prg
- attrezzature urbane interessate da interventi di recupero
- aree interessate da programmi di recupero urbano
- aree interessate da interventi di privati
- viabilità primaria autostradale
- viabilità primaria ordinaria
- viabilità locale
- nuova viabilità locale
- linee metropolitane
- linee metropolitane regionali
- linee Alta velocità



a sinistra:
elaborazioni digitali delle infrastrutture per la viabilità, previste a supporto del "Palaponticelli": un caso di insediamento di nuove funzioni urbane e territoriali nella zona orientale

in basso, da sinistra:
veduta aerea della zona orientale, svincoli tra il raccordo autostradale e l'asse Pomigliano-Centro direzionale, via Sponsillo; il groviglio determinato dal sovrapporsi in un medesimo punto di svincoli autostradali, linea ferroviaria e oledotto

