



Napoli 2011

La pianificazione integrata trasporti - territorio a Napoli

Integrated Land Use and Transport Planning in Naples

a cura di Daniela Cerrone

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: cerrone@unina.it; web: www.dipist.unina.it

A partire dagli anni '90 l'Amministrazione comunale di Napoli ha lavorato all'esigenza di definire nuove strategie di intervento e strumenti innovativi per il governo della città. L'approccio si è distinto per il ruolo determinante riconosciuto alla predisposizione di strumenti finalizzati al governo della mobilità. Governo della mobilità inteso come presupposto indispensabile per incidere, in primo luogo, sul fenomeno della distribuzione delle attività sul territorio oltre che come occasione di riqualificazione di ampie aree urbane.

In meno di dieci anni sono stati approvati il *Piano Comunale dei Trasporti* (1997), la *Variante al PRG per la zona occidentale* (1998), il *Piano Urbano Parcheggi* (1999), il *Piano della Rete Stradale Primaria* (2000), il *Piano delle 100 Stazioni* (2003) e infine, la *Variante al PRG per la zona Orientale* (2004) che con la *Variante per la zona Occidentale* costituisce il Nuovo Piano Regolatore della città di Napoli. L'approccio integrato territorio-mobilità permea tutti i documenti approvati dall'ente, sia di pianificazione sia di programmazione, urbanistici e di settore.

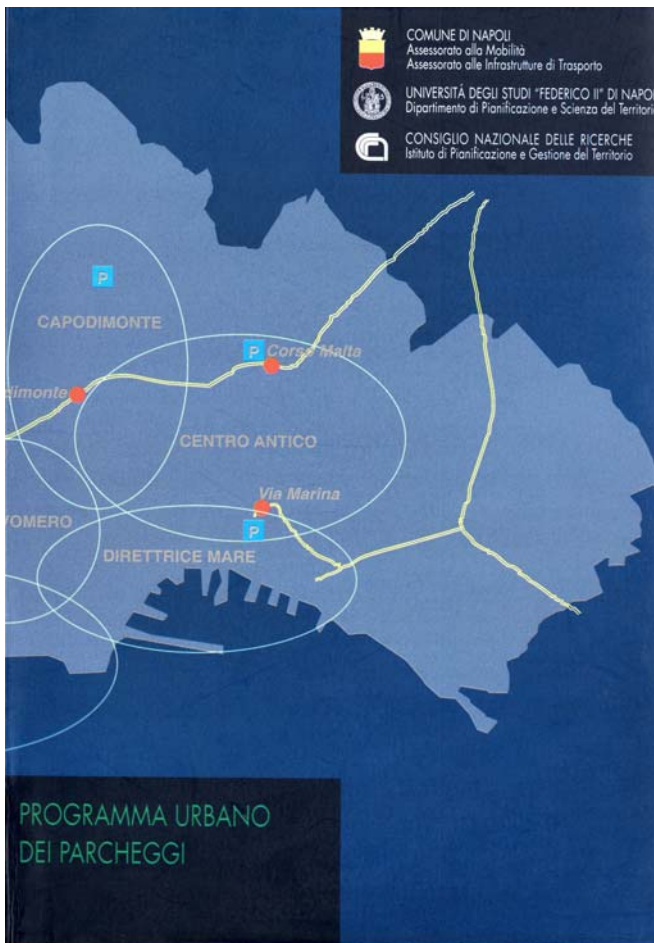
Considerare il sistema urbano e quello della mobilità come un *unicum* ha portato alla definizione e alla realizzazione di interventi nel settore della mobilità che hanno avuto forti impatti anche in termini urbanistici.

Obiettivi prioritari del processo di definizione degli strumenti approvati sono stati:

- garantire elevati livelli di accessibilità all'interno del territorio comunale, a partire dalle aree ad alta densità residenziale e quelle in trasformazione, al fine di promuovere una diversa distribuzione delle attività sul territorio con il duplice obiettivo di decongestionare le aree del centro e contestualmente sviluppare quelle periferiche;
- ampliare l'offerta di trasporto pubblico collettivo, in primo luogo del trasporto su ferro, al fine di razionalizzare la domanda di spostamento verso forme più compatibili con la complessità funzionale e morfologica della città;

- incidere sulla qualità dei servizi ma soprattutto dei luoghi dove si eroga il servizio di trasporto perché diventino nuove centralità urbane capaci di rafforzare una struttura insediativa di tipo policentrico (riqualificazione funzionale);
- associare alle nuove realizzazioni nel settore della mobilità interventi sul preesistente finalizzati ad incrementare la qualità edilizia ed urbanistica delle aree (riqualificazione urbana);
- ampliare le aree pedonali e a traffico limitato per la costruzione di una rete a fruibilità pedonale.





Il Piano Urbano dei Parcheggi della città di Napoli privilegia la realizzazione di parcheggi di scambio, tra i quali anche quelli di scambio turistico, in prossimità dei nodi del trasporto pubblico su ferro, al fine di intercettare nelle aree di corona i flussi in entrata nella città.

Gli strumenti per la pianificazione dei trasporti

La principale strategia alla base del *Piano Comunale dei Trasporti* (1997) è la realizzazione di una rete su ferro, fortemente integrata ad altre modalità di trasporto collettivo, a partire da una serie di interventi di potenziamento e di connessione della dotazione di base già esistente che pecca però di scarsa integrazione.

A tale fine lo scenario definitivo previsto da Piano Comunale dei trasporti prevede una rete su ferro composta da dieci linee di tipo regionale; otto linee aventi caratteristiche di rete metropolitana per una lunghezza complessiva di circa 86 Km; sei funicolari e quattro linee tranviarie di superficie. Il tutto fortemente interconnesso in diciotto nodi di interscambio (Garibaldi, Montesanto, Vanvitelli, Amedeo, Campi Flegrei, Cilea, Piscinola, Museo, Poggioreale, Stadera, S. Giovanni, Vesuvio, Argine, Centro Direzionale, Municipio, Toledo, Mergellina, Soccavo). Sulla rete stradale gli interventi inseriti nel piano, sono finalizzati alla creazione di una rete di

strade urbane di scorrimento, a corona del centro urbano, con funzione di raccordo tra la viabilità autostradale e quella di quartiere e con i principali nodi della rete su ferro. Per quanto attiene la sosta, lo scenario di intervento del piano prevede la realizzazione di sedici parcheggi di interscambio (Bagnoli, Campi Flegrei, Pianura, Colli Aminei, Chiamano, Piscinola, Argine, Stadera, Brin, Galileo Ferrarsi, Pietrarsa, Aeroporto, Capodimonte, Secondigliano, S. Maria del Pozzo) in prossimità delle nuove stazioni su ferro (Comune di Napoli 1997).

Anche nel *Piano Urbano Parcheggi* l'individuazione delle aree da destinare alla sosta è finalizzata ad indirizzare l'utenza, in primo luogo quella interna alla città di Napoli, verso un più razionale utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico e, contestualmente, ad intercettare l'utenza proveniente dall'area metropolitana nelle aree di corona della città. In coerenza con tali strategie nel PUP della città Napoli si privilegia, tra le altre, la tipologia di sosta di scambio, soprattutto nelle aree periferiche a corona della città e in corrispondenza delle principali linee metropolitane¹.

L'utilità di incrementare i punti di interscambio e di connessione tra le diverse linee di trasporto è evidenziato con ancora più forza nel *Piano delle 100 Stazioni*. Ogni stazione, esistente o di progetto, diventa il luogo di scambio tra più linee di trasporto e tra queste ed il territorio. Al fine di incrementare l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto e, contestualmente, ampliare il bacino d'utenza di ogni stazione, vengono individuati e realizzati, sulle infrastrutture di trasporto ma anche sulle aree limitrofe, interventi di riqualificazione dei percorsi in alcuni casi provvedendo alla messa in esercizio di percorsi meccanizzati (scale mobili, ascensori). Nel documento si pone molta attenzione al concetto di sicurezza e qualità dei luoghi come condizioni necessarie all'incremento dell'utenza del trasporto pubblico su ferro (Cerrone 2009). Per tale motivo, agli interventi di potenziamento, riqualificazione e restyling delle stazioni esistenti si associano sempre interventi di riqualificazione urbana che interessano parti considerevoli di aree prossime alle stazioni.

Negli interventi attuati, il restyling dell'edificio di stazione, delle aree limitrofe, dei percorsi diretti verso la stazione ha modificato la percezione dei livelli di sicurezza e di qualità incidendo sulla decisione dell'utente a preferire l'uso del trasporto collettivo a quello individuale.

Il *Piano della Rete Stradale Primaria di Napoli*, nel rispetto delle indicazioni urbanistiche, propone di sospendere la realizzazione di nuove infrastrutture, indicando di intervenire prioritariamente con la riqualificazione e la riorganizzazione della viabilità primaria e secondaria per migliorare le connessioni tra esse e con i nodi della rete su ferro. Il piano propone inoltre la realizzazione di un sistema di corridoi ecologici, connessi con i futuri parchi, le aree agricole e la rete idrografica superficiale.

La pianificazione urbanistica

Quanto fosse determinante per la città l'integrazione tra la programmazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto e quella delle trasformazioni urbane era già sottolineato nel documento *Indirizzi per la pianificazione urbanistica*, approvato il 19 ottobre 1994 dal Consiglio Comunale, che costituisce il primo atto di indirizzo sulle politiche del territorio. Le due Varianti successive, che insieme costituiscono il nuovo PRG della città, coerentemente con l'indirizzo strategico finalizzato a predisporre una pianificazione integrata fra trasporti e territorio, fanno proprie le scelte dei piani approvati nel settore dei trasporti: *il Piano comunale dei trasporti* e *il Piano della rete stradale primaria*. Il nuovo Piano Regolatore dedica due articoli della normativa attuativa alle stazioni e ai nodi d'interscambio a partire da quelli localizzati nei nuclei storici e nelle aree di espansione recente della periferia per la valorizzazione dei nuovi asset territoriali, per il restauro del centro storico e per la realizzazione di

un'armatura a servizio dei nuovi insediamenti nelle aree di trasformazione urbana. Le norme definiscono interventi finalizzati a (Comune di Napoli 2004):

- massimizzare l'accessibilità dei territori serviti;
- riqualificare l'edilizia, i tessuti urbani e la viabilità nelle aree prossime ai nodi;
- introdurre nuove funzioni e nuovi servizi che siano d'impulso per nuove attività economiche e interventi di valorizzazione fisico-funzionale dei luoghi dell'interconnessione.

Conclusioni

A Napoli la pianificazione urbanistica e quella dei trasporti sono state sviluppate parallelamente, o meglio, congiuntamente.

La strategia comune ai diversi strumenti è stata l'individuazione delle modalità per decentrare funzioni

Il Piano Comunale dei Trasporti di Napoli punta principalmente sulla realizzazione di una ampia rete di trasporto pubblico su ferro fortemente integrata con le altre tipologie di trasporto pubblico in diciotto nodi di interscambio (Garibaldi, Montesanto, Vanvitelli, Amedeo, Campi Flegrei, Cilea, Piscinola, Museo, Poggioreale, Stadera, S. Giovanni, Vesuvio, Argine, Centro Direzionale, Municipio, Toledo, Mergellina, Soccavo).





Gli interventi di restyling delle stazioni esistenti e le nuove realizzazioni si sono caratterizzate per elevati livelli di qualità architettonica.

importanti e pregiate dal centro verso la periferia al fine di decongestionare la città. L'elemento individuato come condizione necessaria per favorire il decentramento funzionale è stato il potenziamento e la riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie e stradali al fine di realizzare un sistema di trasporto pubblico a rete, intermodale e interconnesso. Le reti infrastrutturali del trasporto pubblico sono state intese come elementi di organizzazione del territorio. Le aree intorno alle stazioni, ai nodi di interconnessione tra infrastruttura di trasporto e luoghi dello spazio fisico da essa intercettata sono stati riqualificati al fine di trasformarli in nuovi poli funzionali.

Coerentemente con la strategia delineata nei documenti di piano, negli anni successivi all'approvazione degli strumenti di pianificazione, sono stati avviati importanti interventi infrastrutturali tesi a dotare la città di un adeguato sistema di metropolitane.

Il principale risultato della strategia di intervento è stato quello di connettere, nel mentre si realizzavano le nuove linee, i principali mezzi di trasporto di cui la città era già dotata, di predisporre interventi, quindi, di messa a sistema delle linee esistenti passando dalla logica delle linee di trasporto a quella della rete integrata che fa perno su tutte le modalità di trasporto a partire da quelle in sede dedicata (metropolitane, funicolari, tram) a quelle su gomma.

Obiettivo è stato spostare una considerevole parte del trasporto su gomma di tipo privato verso il trasporto pubblico

su ferro. L'approccio e la dinamicità dell'attività pianificatoria dell'amministrazione comunale, così come l'attuazione dei primi interventi sulle infrastrutture di trasporto, hanno costituito un modello di riferimento non solo in ambito nazionale che ha anche consentito alla città di beneficiare di notevoli risorse economiche.

Per diversi anni dall'approvazione degli strumenti di pianificazione urbana e nel settore dei trasporti, si è registrato un dinamismo tale da consentire la realizzazione di importanti interventi: dalla riqualificazione di importanti aree, all'ammodernamento di strategiche linee di trasporto, alla realizzazione di nuove linee metropolitane.

Al dinamismo registrato tra la fine degli anni '90 e i primi anni del nuovo secolo, fa da contrappunto oggi una difficoltà ad attuare le previsioni degli strumenti di pianificazione.

Se è vero che per un decennio un forte impulso è stato dato dall'approvazione degli strumenti di pianificazione urbanistica e di settore ad una molteplicità di interventi di notevole portata, oggi si assiste ad un drastico rallentamento nel completamento di quanto avviato e nell'attuazione di quanto era stato previsto negli strumenti. Alla intuizione di pianificare ed intervenire contestualmente sul sistema urbano e quello dei trasporti non ha fatto seguito, se non nei primi anni successivi all'approvazione dei documenti, la stessa determinazione nella fase di attuazione.

I principali cantieri per la realizzazione della rete metropolitana registrano notevoli ritardi così come si sono praticamente fermati gli interventi di riqualificazione urbana che invece erano stati il segnale più evidente di cambiamento.

Note

- ¹ L'argomento è stato approfondito in un precedente articolo dal titolo *Il Programma Urbano dei Parcheggi di Napoli a dieci anni dall'approvazione* pubblicato in TeMA 01.09 Politiche della sosta e città, Vol 2 - no. 1 - marzo 2009.

Riferimenti bibliografici

Cerrone D. (2009) "Reti Metropolitane e Reti Regionali in Campania", TeMA 04.09 Flussi Metropolitani, Vol 2 - no. 4 - dicembre 2009.

Comune di Napoli (1997) *Piano Comunale dei Trasporti*.

Comune di Napoli (1998) *Variante al PRG per la zona occidentale*.

Comune di Napoli (1999) *Piano Urbano Parcheggi*.

Comune di Napoli (2003) *Piano delle 100 Stazioni*.

Comune di Napoli (2000) *Piano della Rete Stradale Primaria*.

Comune di Napoli (2004) *Variante al piano regolatore generale centro storico, zona orientale, zona nord-occidentale approvata con decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania n. 323 dell'11 giugno 2004*.

Referenze immagini

Le immagini a pagg. 85 e 88 sono della Mediateca DIPIST. L'immagine a pag. 87 è tratta dal Piano Comunale dei Trasporti, Comune di Napoli, 1997.