



Rete di comunicazione e assetto del territorio nel Ptcp di Napoli

Communication Network and Settlements in the Ptcp of Naples

Francesco Domenico Moccia

Dipartimento di Progettazione Urbana e Urbanistica
Università degli Studi di Napoli "Federico II"
e-mail: fdmoccia@unina.it

La posizione dell'area napoletana nel sistema di interrelazioni europee

La Provincia di Napoli partecipava, fin dagli anni dal primo mandato Lamberti, per merito dell'allora assessore all'Urbanistica Giulio Rossi Crespi, a reti europee ed aveva realizzato il progetto Posidonia sulla conversione delle aree costiere. Associata a Metrex, che riunisce le aree metropolitane d'Europa, era stata coinvolta in vari altri progetti, come quello del benchmarking della pianificazione metropolitana e poi sul sistema policentrico europeo.

Per questo motivo, non meraviglia che lo stesso piano territoriale di coordinamento provinciale inizia col richiamo allo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo e con le ricerche Espon e Datar.

La provincia di Napoli si distingue, nel contesto europeo, per la considerevole concentrazione di popolazione: secondo questo indice, si colloca nella seconda classe di aree metropolitane di Espon. Con i suoi 3.059.196 di residenti è la terza provincia italiana, dopo quelle di Milano (3.707.210) e di Roma (3.700.424) e l'unica delle tre che non ha diminuito i propri residenti nell'ultimo decennio intercensimentario. Per la posizione geografica, nel cuore del Mediterraneo e per le dotazioni infrastrutturali costituisce un importante nodo di scambi nel sistema di trasporti globali, destinato ad incrementarsi nella misura in cui riuscirà ad intercettare l'incremento delle relazioni con l'estremo oriente che stanno spostando verso l'Europa meridionale il flusso di arrivo delle merci. Qualora si precisasse ed attuasse il corridoio 8, fungerebbe da cerniera di collegamento con il corridoio 1. Questa posizione alla convergenza di due importanti assi di comunicazione europea rafforzerebbe la funzione di nodo di scambi e proietterebbe la provincia di Napoli in una dimensione internazionale ancora più consolidata.

Nella prospettiva della società della conoscenza, la provincia di Napoli vanta 5 università, una delle quali tra le più antiche

The Territorial Plan of the Province of Naples (PTCP) framework is given by European Planning and research (ESDP and ESPON). Regional strategic spatial planning suggested development directions while making important investment in the rail transportation network.

The cohesion spatial policy was focused on the controversial concept of mega-metropolis contrasted by the concept of the development platform.

From such discussion cooperation programs come with the great cities of the Southern Italy Rome and Bari, the strengthening of transportation infrastructure and the development of the nodes of interrelations.

Inside the metropolitan area, the high concentration in the city of Naples and the high density of the shoreline are the starting point for a policy of inland development according to strengting of the east-west corridor connecting the Tyrrhenian to the Adriatic Sea and the overseas lands of the south-east Europe.

The paper analyses the transportation system supporting this more northern part of the Province and found some areas, in the middle, lacking of enough commuting facilities, even in the Regional plans evaluating a rail service or a new tramway network alternative.

The paper shows what meaning polycentricity has in the PTCP and highlight its strategic perspective: a set of centres at the same ranking for service furniture to families and firms in the poles of the transportation infrastructure.

A pilot project has been the development of a CBD in the new location of High Speed train station 10 Km. north of the city core.

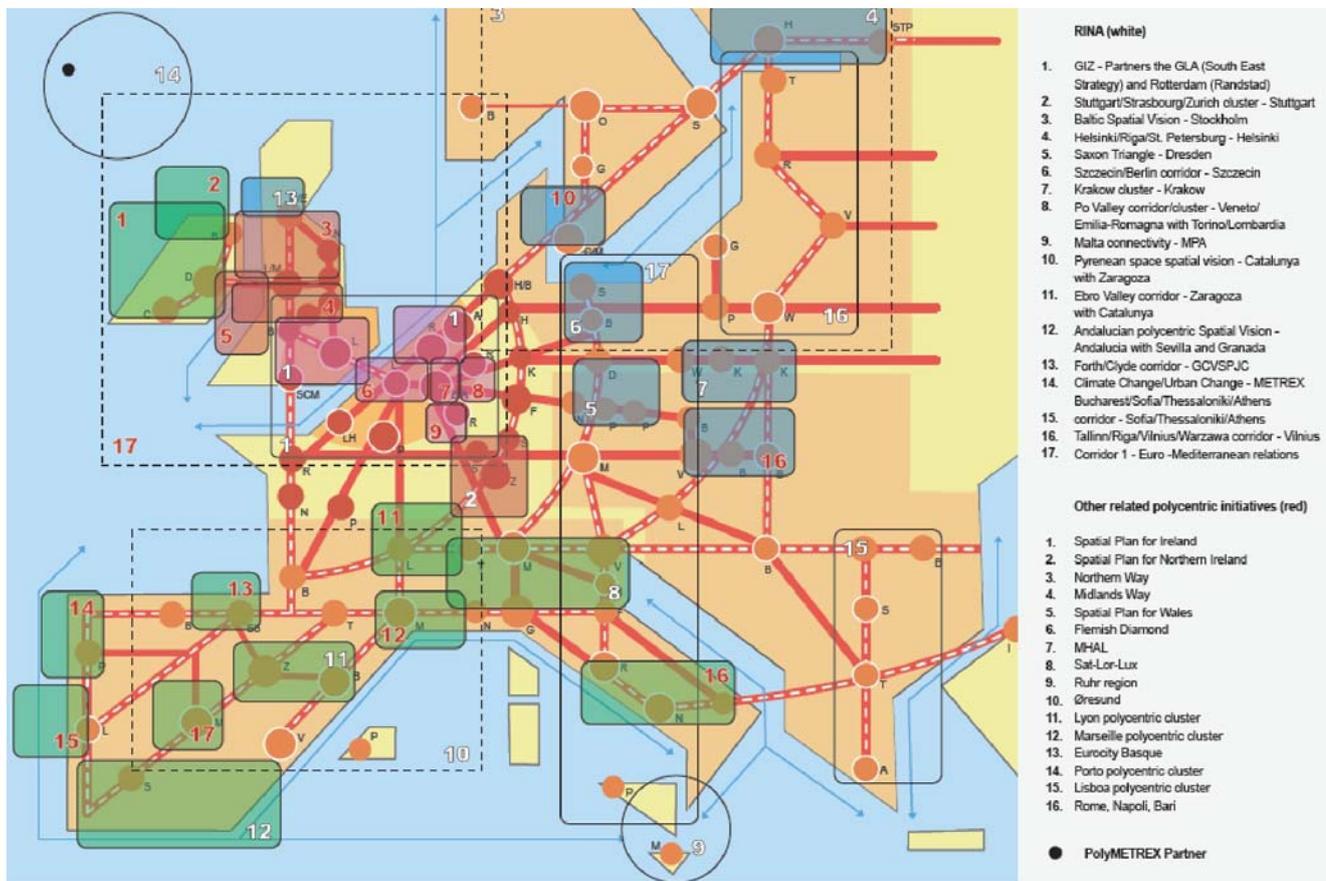
Because the metropolitan area results from the joining of a net of old cities, town and villages, one task of the PTCP has been to asses their role in the functional complex and to plan what rank will reach in the future to have a more equilibrate whole. One of the rationale was to check the compatibility of the new functions with the urban morphology. This study demonstrated the need of new centralities.

Governance in a setting where constitutional organization gives the main planning powers to municipalities hardly associate higher levels as the Provincial one, the younger in the planning system.

In this case Naples PTCP focuses on the population territorial distribution acting on the municipal housing objectives.

In conclusion, arguments are given to explore the sustainability of the polycentric concentrated ad mix use model.

Confronted with the transportation system it seems the only one able to give a preference to the collective commuting mode, fighting the suburban sprawl and its dependency on car commuting.

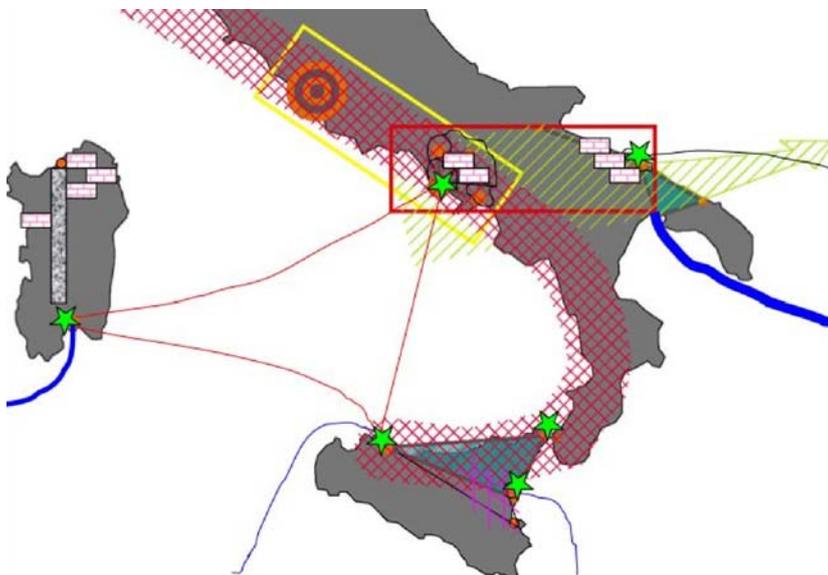


Progetto PolimetrexPlus, realizzato dalla rete Metrex, con l'individuazione delle megametropoli per il riequilibrio territoriale europeo.

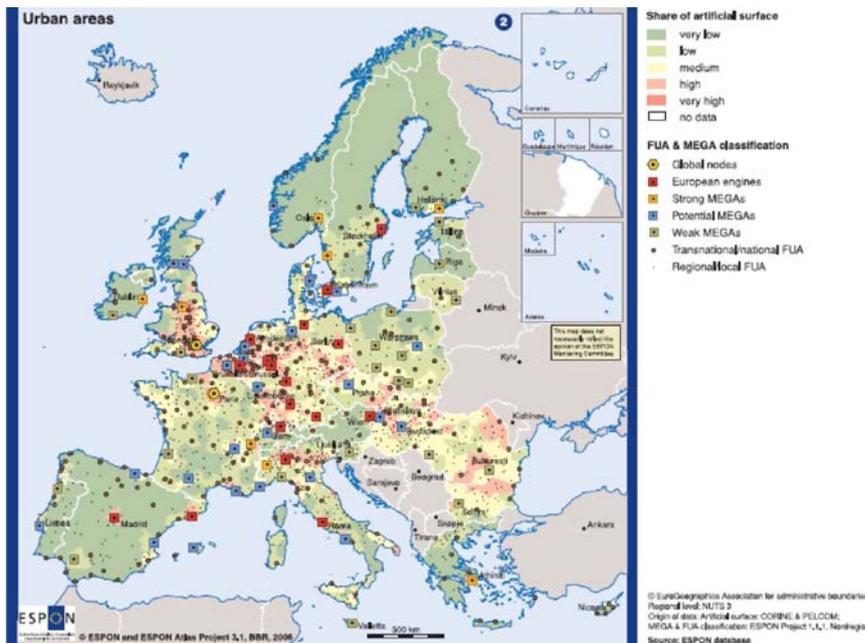
d'Europa, con una popolazione di studenti intorno alle 200.000 unità. Sono numeri che la pongono tra i primi posti in Europa, ma che vengono bilanciati da carenze nel campo dell'internazionalizzazione: la loro provenienza è

essenzialmente su base regionale ed i programmi di mobilità studentesca europei non hanno segnato un particolare successo delle università napoletane nell'attrarre e soddisfare studenti stranieri. Numero di riviste e congressi scientifici

PTCP. Collocazione dell'area metropolitana napoletana nel contesto meridionale in rapporto alle direttrici di comunicazione europee.



fanno scendere Napoli rispettivamente alla 4a e 5a classe della ricerca Datar. Si tratta di indicatori dell'attività di ricerca che misurano quanto incida la carenza di centri di ricerca pubblici e privati e l'intensità e qualità della ricerca condotta all'interno delle università. La provincia di Napoli ha perso molto del suo ruolo industriale al punto di collocarsi sul medesimo piano della provincia di Caserta e Salerno (Espon, 3a classe). Tuttavia, anche considerate assieme, le tre province non raggiungono alti livelli nella graduatoria europea per la loro capacità produttiva nel settore. La loro funzione industriale è definita di "significato transnazionale". Mantiene, invece una preminenza nel campo del turismo, dove raggiunge il livello europeo, anche se non è posizionata nella massima classe (livello globale). Appare, in questo settore, ancora carente l'offerta per il turismo



Espon Atlas. Il sistema urbano europeo come emerge dalla ricerca sul policentrismo con la classificazione delle aree metropolitane secondo il loro rango.

culturale. L'apertura recente (non registrata nell'indagine) di nuovi musei non è riuscita a colmare lo svantaggio con le altre città d'arte, perlomeno in termini quantitativi. Perciò restano punti forti per l'attrazione turistica le qualità paesaggistiche e climatiche.

Il numero degli sportelli bancari fa della provincia di Napoli una piazza finanziaria significativa il che non implica che essa assuma un ruolo nelle reti finanziarie quale centro decisionale. Sotto questo profilo, relativamente alle attività quaternarie, la sua posizione scende ai livelli più bassi. Abbiamo una straordinaria carenza delle sedi direzionali di società private di rilievo nazionale, né si può sostenere che sia bilanciata da una direzionalità pubblica dato che i centri amministrativi mantengono una portata prettamente locale e non risultano neppure istituzioni nazionali o internazionali di rilievo.

Contrastata formulazione di una strategia di macrometropoli

Napoli continua a mantenere la sua preminenza nel Mezzogiorno d'Italia ma non costituisce più la sua guida. Altre città si vanno potenziando nelle attività economiche e culturali mentre l'amministrazione si organizza su basi regionali ed afferisce ai relativi capoluoghi. La funzione di leadership si è andata progressivamente limitando alla sola regione Campania. La popolazione della provincia di Napoli costituisce più della metà della popolazione regionale e concentra sul proprio territorio la parte prevalente delle attività. Queste valutazioni conducono verso soluzioni operative in cui si trovino risposte alle debolezze e agli squilibri

di una metropoli di una grande potenza demografica ma con sostanziali arretratezze in diversi settori decisivi per la moderna economia.

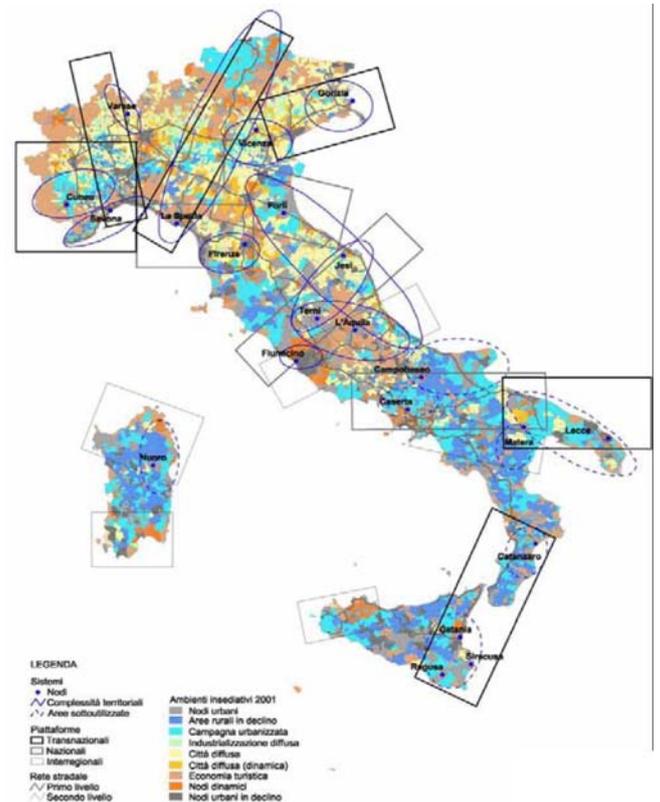
Indipendentemente da tutti gli sforzi che si possono produrre al suo interno e senza proporre alcun alibi alle responsabilità degli enti locali, anche nella buona amministrazione degli aiuti dei Fondi Strutturali, non riesce a conquistare consensi, perlomeno tali che producano atti reali, una politica di cooperazione macrometropolitana.

Essa sarebbe il luogo di gestione e superamento delle carenze per l'effetto sinergico della complementarietà. Il concetto si è andato formando in sede geografica, ma non riesce ad affermarsi in ambito politico e di *governance*.

Lo stesso Quadro Strategico Nazionale, lo riporta in una posizione alquanto marginale e complementare rispetto al

racconto principale dell'interpretazione del territorio italiano. Infatti l'approccio resta ancora legato troppo alla teoria del distretto industriale e dei sistemi locali produttivi e tende a

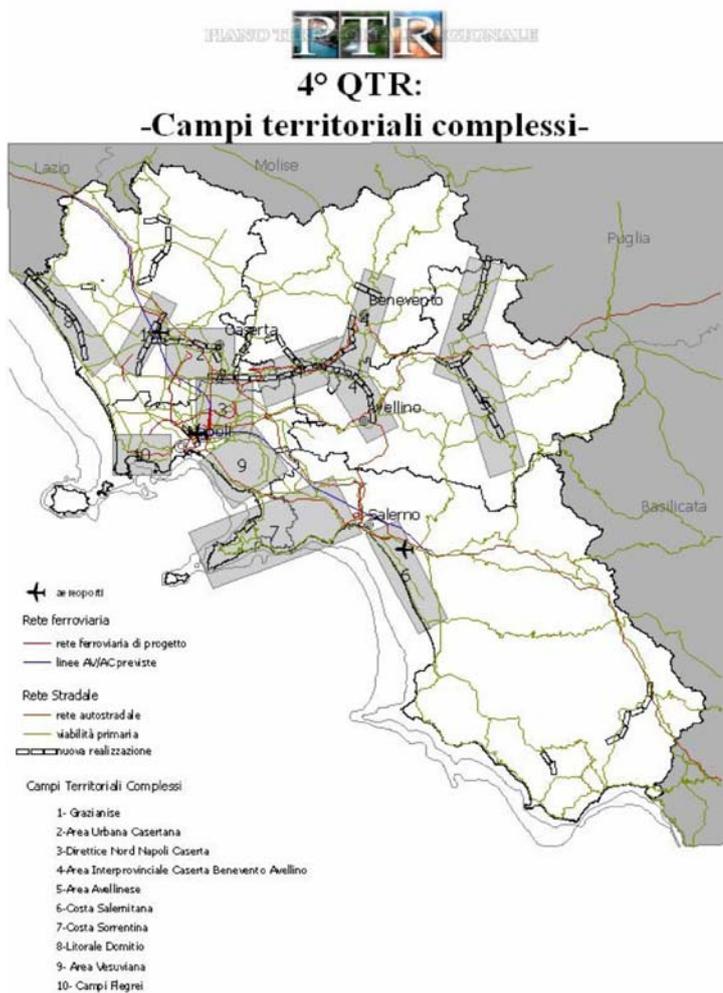
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-SIU, Quadro Strategico Nazionale. Interpretazione del territorio per sistemi locali. I riquadri indicano le piattaforme territoriali.



scartare la metropoli come unità funzionale, ritenendola soppiantata da quelle micro-unità socioeconomiche, spiegazione del successo della terza Italia; senza rendersi conto della parzialità del resoconto. Infatti la crisi dei distretti nella competizione internazionale e l'avvento della società della conoscenza, perlomeno nelle politiche europee, stanno conducendo ad una più accorta riflessione gli stessi geografi economici sul ruolo di un centro propulsore dell'innovazione e con superiore capacità organizzativa come può essere la metropoli, una centralità rispetto alla dispersione periferica dei sistemi locali.

Sull'altro fronte gioca la potenza della politica di trasporti, la quale facilmente trasborda dalla sua dimensione settoriale per mettersi alla guida di tutto il processo di cambiamento del territorio. Da essa, senza dubbio deriva la formulazione della piattaforma territoriale, concetto che si potrebbe ritenere una pura retorica giustificativa degli ingenti investimenti destinati alle reti di Alta Velocità-Alta Capacità. Dal mio punto di vista risulta poco comprensibile come tutto il territorio attraversato dall'infrastruttura possa beneficiare di una maggiore accessibilità (unico dato concreto che ne potrebbe promuovere lo sviluppo), laddove essa è notoriamente concentrata nei nodi di stazione, per quanto riguarda le ferrovie, o nei caselli, per le autostrade. Non si può, d'altra parte ignorare letteratura scientifica e proteste dei cittadini per tutti gli aspetti negativi generati all'interno delle piattaforme: effetto barriera, esclusione dei piccoli centri dalle comunicazioni di grande distanza, impatto ambientale e paesaggistico.

Questo limite ministeriale non è passato, fortunatamente nella pianificazione regionale, dove il dispositivo ad esse più somigliante, i campi territoriali complessi del PTR, sono individuati in maniera indipendente dall'infrastruttura ed assumono un significato piuttosto di problemi emergenti che non di sistemi di sviluppo. Tuttavia la preminenza delle infrastrutture in Campania si fa sentire nel Piano Strategico Regionale (PSR) e nella politica dei trasporti, ovviamente. Perciò, l'ipotesi macrometropoli finisce per configurarsi nel rafforzamento dei collegamenti con Roma e Bari nella rete ferroviaria. Non si intende sottovalutare in alcun modo una mossa di una tale importanza strategica, l'unica avvertibile in un disegno regionale di riequilibrio dello spazio Europeo all'altezza della sfida. Ma bisogna anche avere attenzione, o meglio, governare tutte le conseguenze che ne discendono. Programmi di cooperazione di tale livello si sono avviate in varie regioni europee e valga per tutte quella stretta intorno al Baltico la quale mira a coinvolgere anche la Russia, sebbene paese extraeuropeo. Le strategie territoriali di metropoli quali Stoccolma o Helsinki si basano sulla crescita degli scambi



Piano Territoriale della Regione Campania. I campi territoriali complessi.

baltici. Per questo motivo sono stati promossi studi territoriali ed economici sullo sviluppo della regione nell'ambito dei programmi Interreg.

Anche in Italia, il sistema metropolitano dell'area padana si sta dando strumenti di cooperazione attraverso associazioni tra gli enti territoriali dedite a studi sui potenziali derivanti dallo sviluppo della cooperazione. Qualche tentativo nella promozione di relazioni tra Roma, Bari e Napoli non ha avuto altrettanta fortuna sia che sia stato promosso dal "basso", dalle Agenzie di Sviluppo sistemi locali sia a livello degli assessorati regionali.

Il riequilibrio metropolitano in rapporto al sistema di trasporto

Anche il PSR si concede una invasione di campo che, tuttavia, va accolta positivamente in quanto supplisce ad uno dei compiti forse troppo tradizionali (ed in tal senso disatteso dal PTR), come quello di determinare le direttrici

di sviluppo territoriale. Che si possa considerare del tutto superata l'esigenza del riequilibrio territoriale campano e, nonostante il contenimento del consumo di suolo, della necessità di provvedere alla realizzazione di abitazioni e servizi viene negato dalle stime ufficialmente dichiarate dalla Regione che fissano a 350.000 unità il fabbisogno decennale. Che questa offerta si possa realizzare, per salvaguardare i suoli agricoli, su aree già urbanizzate è ancora da stimare quantitativamente. Resta, in ogni caso una scelta di localizzazione all'interno dell'armatura urbana esistente, per la quale il PSR esplicitamente privilegia la direttrice interna est-ovest. Il PTCP l'assume coerentemente per tutta la fascia che da Giugliano conduce fino a Nola.

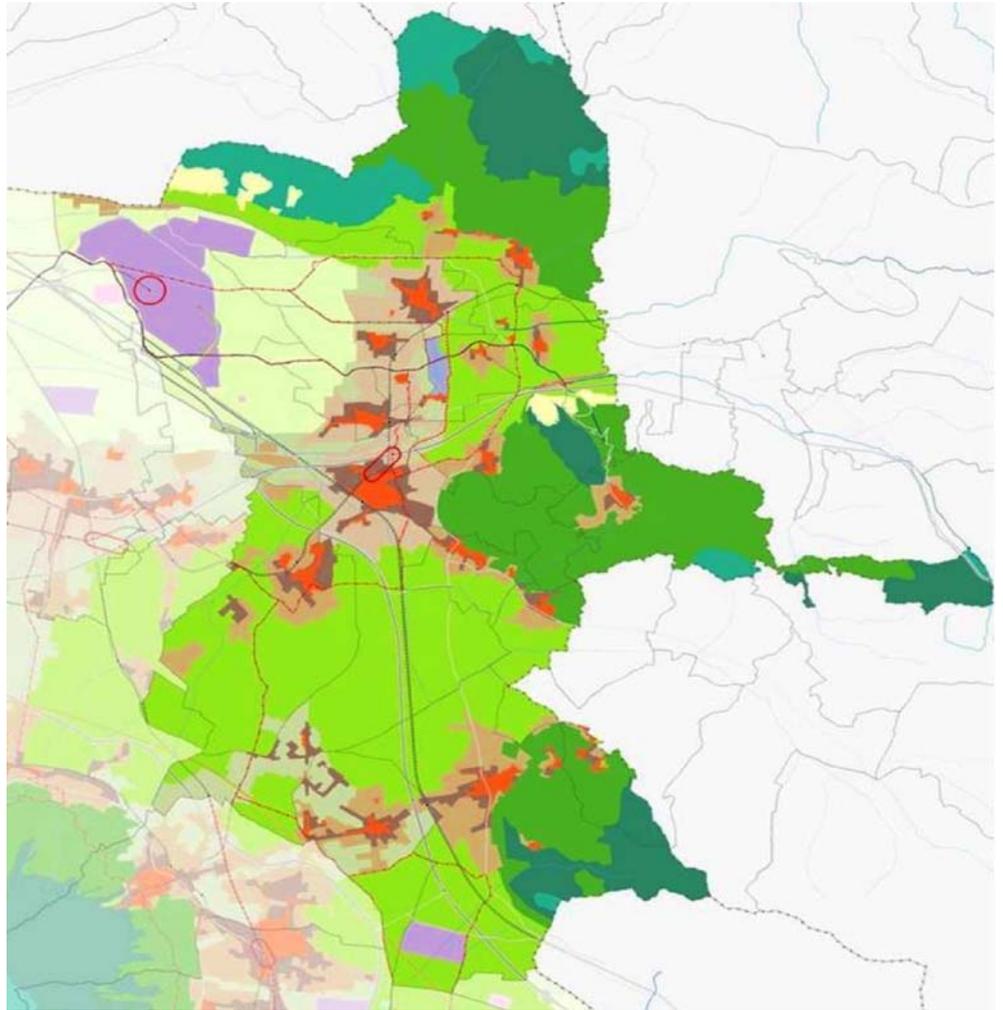
Per chiarezza c'è da dire che una coerente corrispondenza tra sistema di trasporto e direttrice di sviluppo nella direzione est-ovest la ritroviamo, nella regione, ad

altezza di Caserta. Qui, l'asse ferroviario Capua-Maddaloni, con la sua conversione anche a servizio metropolitano, supporta lo sviluppo della conurbazione; mentre, l'impegno nel miglioramento del collegamento con Bari, posiziona la medesima conurbazione in funzione di cerniera negli scambi della megametropoli meridionale.

Però queste considerazioni vanno più prese come considerazioni dedotte dai documenti ufficiali, piuttosto che una esplicita e coerente strategia trasportistica-territoriale. Infatti, non bisogna negare una certa ambiguità sollevata ogni volta che si possa appannare il ruolo centrale della città di Napoli.

Lo stesso avviene nel collegamento con Bari, dove si avverte la competizione tra Napoli e Caserta col conseguente direzionamento e l'attestamento sul capoluogo regionale. Il passaggio per Caserta comporterebbe, al contrario, una continuità con Roma.

Sulla fascia più interna Giugliano-Nola non troviamo una corrispondenza altrettanto stretta con i trasporti per effetto dell'interruzione che avviene nella zona centrale, a nord di



PTCP. Disciplina del territorio. Area nolana. Le zone di densificazione in cui è consentita collocare l'incremento residenziale eccedente i bisogni comunali è nel colore beige più chiaro.

Napoli. La Provincia aveva cercato una soluzione a questo problema nella previsione di una linea metropolitana denominata Tangenziale Ferrata, per la quale aveva anche espletato un progetto di fattibilità. Di fronte all'impossibilità di finanziare tale opera anche nel medio periodo, date le priorità scelte dalla Regione, si è ripiegati su soluzioni "leggere". In realtà quest'era una zona servita dal tram, poi abolito a favore del trasporto su gomma. Nelle piante del PTCP è stata riportata una ricostruzione del sistema tranviario dispiegato tra comuni quali Arzano, Casoria, Caivano, Frattamaggiore, Grumo Nevano, senza la pretesa di tracciare un preciso progetto.

Il richiamo ha una sorta di valore evocativo e richiede uno studio apposito di maggior dettaglio. Questo ripristino non è solamente una riduzione dei costi infrastrutturali (oltre all'aura storicistica), ma anche una rinuncia all'impostazione infraperiferica della Tangenziale Ferrata: infatti la tradizionale rete tranviaria non può che avere un andamento radiocentrico, il che costituisce la rinuncia più dolorosa a cui ci si è dovuti piegare.

Lo strumento per realizzare la redistribuzione della popolazione lo aveva messo già a punto Marcello Vittorini fin dalle prime elaborazioni del PTCP. Poiché questo deve dettare gli indirizzi per la formazione dei Piani Urbanistici Comunali (PUC), si fa leva sul loro dimensionamento per realizzare spostamenti di popolazione.

Non si tratta, quindi di programmi residenziali pubblici, ma di uno strumento regolativo dell'edilizia privata. Non si impone direttamente ai Comuni, ma ha bisogno sia di una loro elaborazione che della loro decisione di utilizzare l'opportunità offerta. Vittorini sostiene che il saldo naturale demografico deve essere soddisfatto nel comune, a meno che non vi siano gravi problemi che richiedono una significativa riduzione della popolazione insediata, come nel caso dei rischi naturali (zona rossa del Vesuvio) e, pertanto, rientra nella sua piena competenza. Invece, gli spostamenti migratori hanno un intrinseco carattere sovracomunale e, per questa loro natura, debbono essere gestiti da un ente superiore il quale assume la responsabilità di un disegno territoriale più vasto.

In attuazione di tale principio, il PTCP determina norme di dimensionamento dei PUC in modo da determinare l'incremento abitativo delle aree della fascia interna Giugliano-Nola. Tali disposizioni prevedono tanto una lista dei comuni in cui si può superare il saldo naturale nel dimensionamento

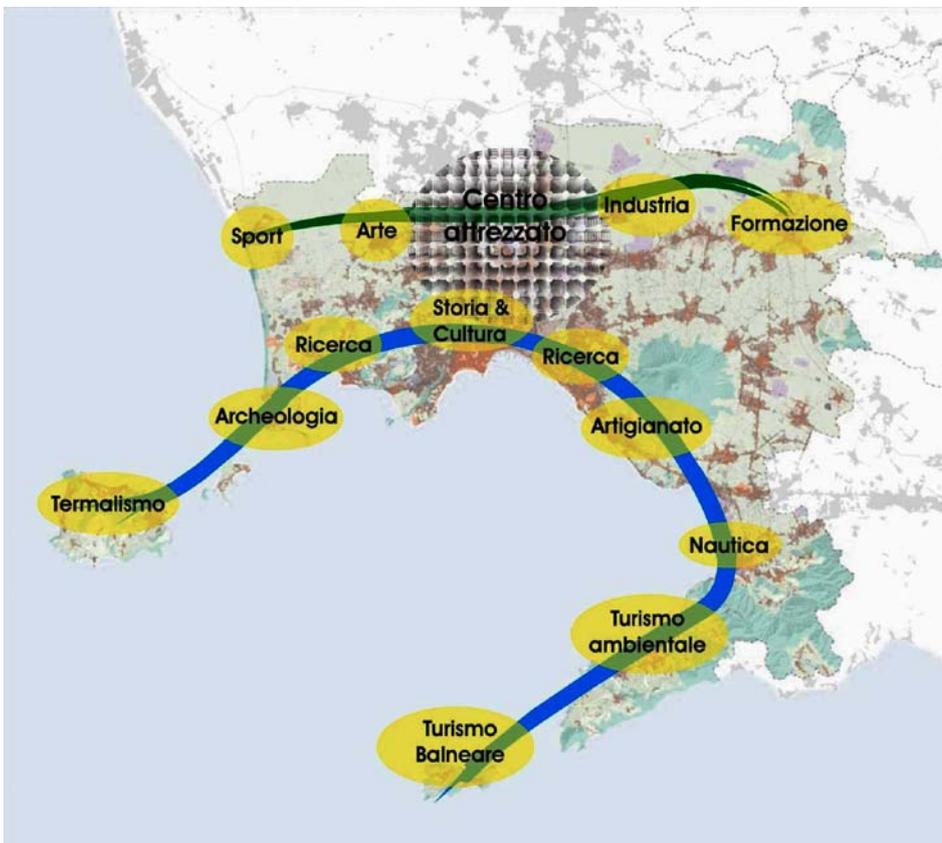
del PUC, della misura in cui ciò si può determinare e delle aree del territorio comunale in cui si possono insediare.

Il polo della stazione di Alta Velocità

Il PTCP è intersezione di varie traiettorie di pianificazione autonome anche se non del tutto indipendenti. È questo il caso della stazione di Porta dell'alta velocità il cui intreccio con la pianificazione provinciale si concretizza nell'impostazione territorialista del problema presentatosi ai comuni interessati come alla Provincia ed alla Regione quale programma puramente trasportistico, da affrontare e risolvere con le metodologie concertative in grado di accelerare la realizzazione dell'opera ambiziosamente programmata per il Giubileo. Il tentativo di governare l'impatto territoriale della stazione non nella semplice logica della mitigazione e compensazione, ma all'interno di un progetto di cambiamento territoriale è stato sancito dai documenti sia del cosiddetto piano dei cinque comuni che del PTCP, ma sempre trovato difficilmente convinti sostenitori in grado di metterlo in opera.

Le FFSS hanno proceduto per due volte successive a far redigere il progetto dell'edificio di stazione senza che il disegno del conteso urbanistico venisse approntato.

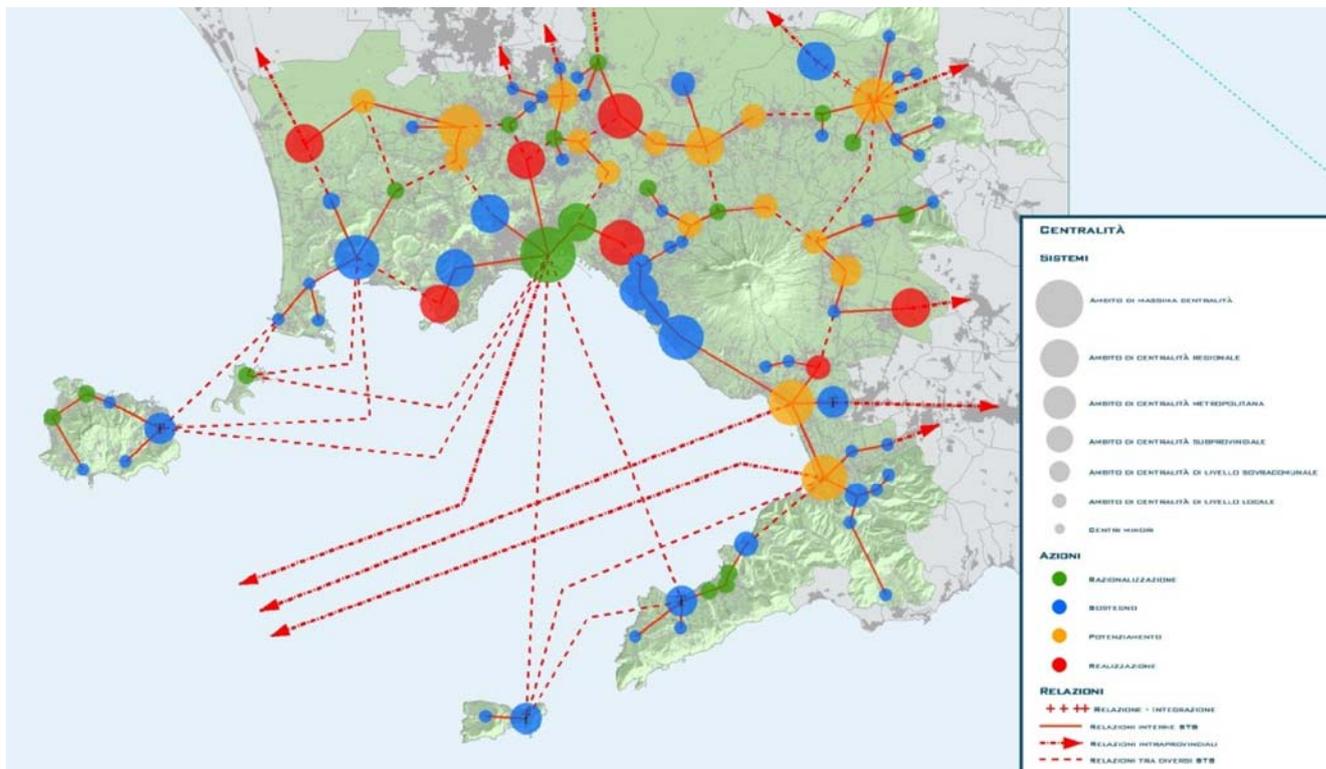
PTCP. Obiettivi funzionali per il sistema policentrico ed il riequilibrio tra fascia costiera ed interna.



Sebbene si fosse determinato la creazione di un quartiere della stazione con carattere eminentemente direzionale, il relativo piano non riceveva una adozione formale, né se ne definiva chiaramente il carattere di piano intercomunale.

Per questo motivo, le sue previsioni, per quanto di competenza, venivano assorbite nel PTCP e per altro verso costituivano variante al PRG del comune di Afragola, entro i cui confini era completamente incluso l'ambito 1, la parte del piano in cui si prevedeva il quartiere della stazione.

Quest'ambito prevede un progetto urbanistico di dettaglio non ancora prodotto in quanto non si è neppure ancora conclusa la procedura di approvazione della variante. La possibilità di seguire la realizzazione del TGV in Francia, aveva fatto conoscere come l'impatto territoriale della linea veloce era stato oggetto di molti



PTCP. Il sistema policentrico.

studi promossi dalle medesime ferrovie francesi in cui era esaminata anche la questione della competitività territoriale. L'esempio della stazione di Lille, che ha suo tempo ebbe molto risalto nella stampa specialistica, ha trovato ampia diffusione in tutta la Francia al punto che oggi si potrebbe tranquillamente affermare che non c'è strazione dell'alta velocità che non si è anche oggetto di una trasformazione urbanistica con l'obiettivo di concentrarvi funzioni centrali. Elemento ricorrente tanto a Nancy quanto a Reims, tanto per ricordare solo due dei recenti piani di riconversione di aree ferroviarie centrali, sono i Convention Center; così come va anche notata l'estensione della scelta dell'uso misto anche a questi interventi dove non mancano le abitazioni.

Ma quella preoccupazione di mettere sotto controllo i diversi fattori mobilitati da operazioni di trasporto tanto importanti non trovavano adeguata eco nei nostri enti territoriali, obbligati, per la frammentazione dei poteri, ad una *governance* multilivello al cui funzionamento si presta ben poca attenzione per non dire che si giunge fino alla competizione, invece che alla cooperazione tra i livelli di governo.

Interpretazioni ed attuazioni del policentrismo

Queste considerazioni propongono una spiegazione della difficoltà ad attuare uno cardini della pianificazione provinciale col quale si intende dare grande rilievo ai nodi infrastrutturali delle grandi reti. Infatti, esse giocano il ruolo di protagoniste

all'interno del disegno territoriale proposto. Sempre assumendolo dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo, il piano indirizza la forma metropolitana verso un modello policentrico. Questo concetto, tanto usato di recente, merita due precisazioni perché possa essere meglio compreso il senso col quale è usato in questa occasione. La prima riguarda la sua portata strategica, ovvero la manifestazione di un preciso obiettivo di trasformazione territoriale. In altri termini, non ci si rivolge al policentrismo in quanto modello analitico-interpretativo, ma in quanto obiettivo di piano da raggiungere attraverso la convergenza di provvedimenti regolativi, da un lato, ed incentivanti dall'altro. Secondo tale impostazione, la valutazione delle centralità attualmente esistenti e costituenti l'aggregazione metropolitana, con la loro distribuzione di funzioni (su cui ha condotto uno specifico studio la Prof.ssa Mautone), sono la base di partenza per programmare lo sviluppo delle funzioni da ampliare o integrare per raggiungere il ruolo assegnato a quella unità nell'organizzazione del territorio.

Nella figura in alto la dimensione del cerchio indica il rango della centralità, mentre i colori indicano le azioni da programmare: verde, *razionalizzazione*, ovvero la decongestione attraverso la compatibilità delle funzioni ed il decentramento; azzurro, *sostegno* per realizzare l'adeguamento al rango ed all'area gravitazionale in modo da comare il gap esistente ed eliminare le dipendenza da altre zone; giallo, *potenziamento*, allo scopo di elevare il rango del centro esistente in funzione di riequilibrio; rosso,

realizzazione di una centralità del tutto nuova capace di avvantaggiarsi delle potenzialità infrastrutturali appena create.

La seconda precisazione riguarda la proposta di un policentrismo equipollente, o tendente all'equipollenza. In questo senso, un sistema gerarchico di centralità non viene considerato sufficiente, sebbene potrebbe ancora essere accettata l'idea di "grappolo", per confermare la coesione territoriale. Allo stesso tempo, non si ritiene soddisfacente che le centralità proposte debbano mantenere un livello di subordinazione funzionale.

In questo quadro risulta più evidente l'intenzione del ruolo da assegnare alle centralità da creare intorno alle stazioni di Afragola e di Sarno. Si deve anche sottolineare che queste ultime sono tra le poche centralità del tutto nuove. Non va nascosto che in sede di progettazione del PTCP, un confronto intorno al tema vecchie e nuove centralità ha avuto una sua attenta riflessione per la delicatezza degli equilibri territoriali che tale decisione comportava. Non si è voluto ignorare la sedimentazione storica del territorio napoletano né sottovalutare come questo lungo processo avesse portato ad accumulare un capitale infrastrutturale ed urbano che, insieme a molti limiti, continua, tuttavia a mantenere una sua vanità non solo nella identificazione delle comunità locali, ma anche nella prestazione di fondamentali servizi collettivi. Tutto ciò, a buon diritto, è stato registrato quale struttura del territorio ed ha contribuito alla definizione della parte strutturale del piano, insieme alle componenti naturali.

Per indicare il futuro delle centralità storiche, la semplice costruzione del quadro strutturale non basta: è necessario integrare una ulteriore valutazione del ruolo da assumere in base alle potenzialità presenti ed al quadro generale del disegno territoriale. Questa valutazione investe la capacità delle strutture territoriali di assumere funzioni e carichi urbanistici sopportabili dalla loro morfologia e non pagabili con il prezzo dello snaturamento dell'ambiente locale. Da questa analisi deriva una eccedenza di fabbisogno di centralità in termini quantitativi e qualitativi da soddisfare con nuove previsioni. Le nuove centralità, intorno alle stazioni di AV, finiscono per accogliere quelle funzioni non collocabili nei centri storici maggiori e minori della provincia, ma che richiedono un pari livello di accessibilità.

E' quanto confermato dallo studio di fattibilità regionale per la localizzazione della nuova fiera campionaria. Una volta constatato come risultato, peraltro di un piano di recupero, l'impossibilità della Mostra d'Oltremare a svolgere la funzione di fiera campionaria, la Regione, di concerto con l'Ente Fiera, ha promosso lo studio per cercare la migliore opzione localizzativa. Il risultato indica tre possibili scelte di

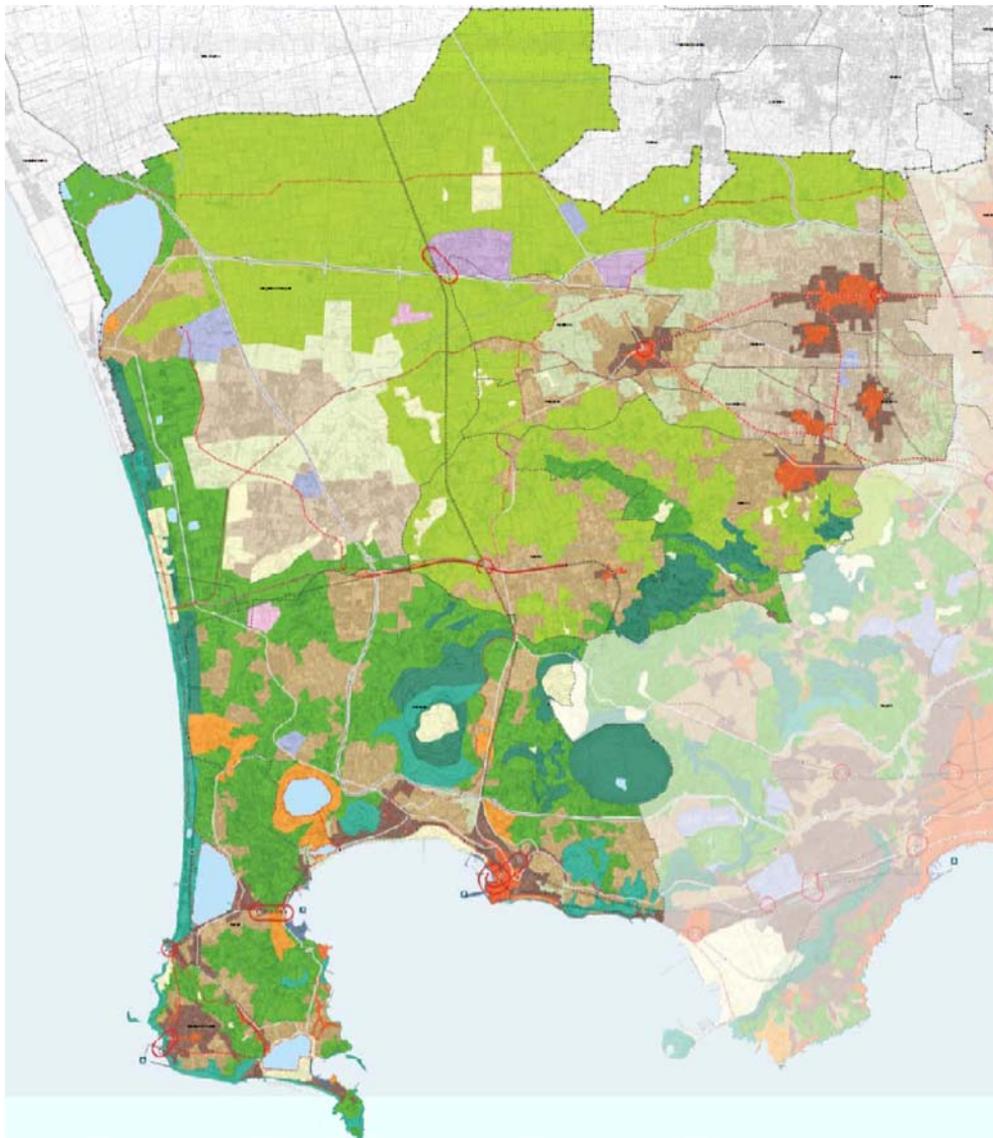
cui l'area della Stazione Porta di Afragola risulta la più qualificata. E' particolarmente significativo questo spostamento di centralità in una zona che si sarebbe considerata, fino a qualche anno fa, periferica e marginale; ma che ha assunto un suo pregio grazie alla sua nuova dotazione infrastrutturale. Altrettanto significativo è che una attività nata in una posizione interna al capoluogo e con impianti appositamente per essa concepiti, sia diventata obsoleta rispetto alle attuali domande prestazionali e richieda innovazione in termini territoriali e spaziali.

Un modello urbano ecosostenibile innervato dal sistema di trasporto pubblico

Lo schema policentrico si sposa con il trasporto pubblico su ferro e testimonia l'assonanza tra il maggiore sforzo regionale per la creazione della metropolitana regionale e l'attività pianificatoria della provincia nell'indirizzare l'urbanizzazione intorno ai nodi del trasporto pubblico. Tale indirizzo è scaturito non solamente per motivi di efficienza ma anche per una profonda convinzione ambientale che, in qualche modo, anticipava l'acuirsi delle odierne preoccupazioni sui cambiamenti climatici globali. Non a caso il piano contiene (solo) una appendice sul tema, a dimostrazione delle timidezze con cui problematiche di frontiera venivano sollevate allora, e della diffidenza con cui venivano recepite. Il piano è partito all'insegna del precetto del PTR del risparmio di suolo agricolo ed ha risposto con la proposta della densificazione delle aree urbanizzate e con una maggiore consapevolezza di politiche ambientali urbane. Infatti non potevamo nasconderci il fabbisogno abitativo provinciale la

Particolare della carta del Rizzi-Zannone rappresentante il litorale Domizio con il lago di Licola, la pineta e la spiaggia.





PTCP. Disciplina del territorio del litorale Domizio e dei Campi Flegrei. La riqualificazione ambientale della fascia di costa (giallo chiaro); la nuova linea ferroviaria nord-sud (in rosso); le aree di densificazione (in beige); le zone per attrezzature e servizi, in alto, nei pressi di Lago Patria, quella del centro sportivo metropolitano (in azzurro).

cui stima in 150.000 alloggi nel decennio veniva addirittura ampliato da successivi studi regionali, e la sua rotta di collisione con la conservazione della permeabilità del suolo. La formula densificatoria è risultata la via di uscita da questo conflitto ed un ulteriore aiuto, in aggiunta, al sistema policentrico. Nella condizione metropolitana, la limitazione al consumo di suolo ed al contenimento dell'urbanizzazione come unica formula di pianificazione attenta all'ambiente offriva spunti per contributi del tutto limitati. Ma il sistema policentrico incominciava, invece a mostrare le sue potenzialità, quanto risultava concepito in piena sinergia col sistema di trasporto. Infatti appariva chiaro che la mobilità verde si sarebbe potuta realizzare solo a condizione che l'insediamento avesse un forma tale da consentire di raggiungere le stazioni a piedi.

che potremmo chiamare il modello policentrico concentrato a funzioni miste, che va sempre di più affermandosi, si può ancora ascrivere ad una forma incompleta, frammentaria e poco consapevole; ma in ogni caso va riconosciuta la collocazione decisa all'interno di quel campo che oggi rappresenta la più coerente e compiuta elaborazione urbanistica in risposta al riscaldamento globale.

Una delle espressioni più evidenti di tali indirizzi è rappresentata dalla proposta per il litorale Domizio. In quest'area si incrociano, da una parte, le esigenze di riqualificazione ambientale e territoriale per rimediare ad un processo di urbanizzazione privo di ogni attenzione sia alle caratteristiche ambientali presenti che ad accettabili livelli qualitativi dell'insediamento e, dall'altra, la necessità di dare

Il complesso di queste idee va sempre di più prendendo i contorni di una *planning doctrine*, nel senso usato da Alexander e Paludi, e tende a consolidare un modello insediativo nell'epoca dei cambiamenti climatici.

Sebbene ai tempi della concezione del PTCP non esisteva ancora la precisa delineazione che in questi giorni si va sempre più chiaramente consolidando con crescente consenso internazionale all'interno della comunità scientifica ma anche con grande attenzione e apprezzamento da parte dei decisori pubblici (non senza preoccupazioni e resistenze), alcuni segnali forti erano lanciati prima di tutti gli altri dagli ambienti britannici e ben condensati nel Piano di Londra di Livingstone.

In questo quadro, non va nascosto quanto il piano napoletano è debitore di quello londinese o del contemporaneo Schéma Directeur dell'Ile-de-France e registra una precisa fase pionieristica nella riflessione sulla sostenibilità metropolitana, ad uno sguardo retrospettivo.

Perciò l'adesione a quello

una risposta alla domanda abitativa che trova una opportunità nelle aree urbanizzate a bassa densità.

Ad una visione d'insieme della provincia, il quadrante nord occidentale, dove la rete di circolazione ha ottenuto significativi potenziamenti nel settore delle "autostrade urbane", è quello in cui le ultime due decadi hanno assistito alla massima espansione di carattere suburbano. La sua morfologia fondata sulla casa unifamiliare, in una limitata gamma di aggregazioni, è passata dalla residenza di vacanza al mare all'abitazione stabile di pendolari automobilisti utenti della "Tangenziale". Questo modello residenziale suburbano ha registrato un successo tale da invadere tutta la piana costiera del giuglianese (città, da sola, balzata ad una popolazione superiore ai 100.000 abitanti) e trasformare profondamente le zone balneari.

La questione ambientale di una tale zona, non si limita all'alterazione dell'equilibrio di ecosistemi e delle loro fasce ecotonali come erano state organizzate dalla bonifica della piana paludosa, nella successione dei suoli agricoli, pineta di protezione e sistema dunale, ma si deve anche confrontare con la trasformazione di un modello insediativo energivoro e produttivo di emissioni di gas serra.

Se le case hanno invaso la pineta aprendo in essa varchi che interrompono la mediazione tra l'ecosistema marino e quello terrestre, se sono andate distrutte preziose zone umide per le quali, alla preziosa biodiversità si univa la fondamentale funzione di luogo di passaggio di uccelli migratori tra cui alcune specie in estinzione, se l'alterazione del sistema idrogeologico espone a continui e sempre più gravi rischi di allagamenti ed erosione costiera, si tratta di fenomeni che provocano una reazione difensiva dell'ambiente e spingono, come hanno fatto nell'immediato passato all'istituzione di zone naturali protette ed alla vigilanza per la loro conservazione.

Quando, invece andiamo ad analizzare le performance del sistema urbano creato dalla dispersione insediativa, allora ci rendiamo conto che la protezione della natura non esaurisce gli obblighi ambientali e si rende necessario la promozione di una riforma urbana nella direzione del modello policentrico concentrato a funzioni miste, la condizione per operare il trasferimento modale dal trasporto individuale su gomma al trasporti pubblico si ferro.

L'azione di densificazione dell'area si pone in tale prospettiva e non può trascurare, per tal motivo, la contemporanea previsione della mobilità collettiva. L'implementazione di una tale previsione, nelle attuali condizioni di crisi della finanza pubblica debbono ricorrere ad una formula, ancora non ben precisata, di collaborazione tra pubblico e privato nella quale si preveda di scaricare almeno una parte dei costi per la realizzazione dell'infrastruttura di trasporto collettivo sui valori degli immobili.

Non si tratta di procedure del tutto originali a livello europeo (tra i primi esempi va ricordata la realizzazione della Jubilee

Line a Londra), ma che vanno precisate, per il luogo specifico in progetti di fattibilità. Tuttavia è altrettanto importante precisare l'ipotesi fin dall'inizio, in modo che lo sviluppo densificante sia condizionato alla realizzazione del trasporto in maniera prioritaria. Qui giova ricordare la saggezza del comune di Copenhagen quando ha realizzato la nuova metropolitana come primo atto dello sviluppo di Ørestad e di aver solo successivamente lottizzato e venduto i suoli edificabili.

Conclusioni

Nel percorrere le previsioni del PTCP si sono messi in evidenza i nessi tra la rete dei collegamenti e le linee per indirizzare il sistema insediativo ad una maggiore coerenza con le infrastrutture di trasporto. In Campania si potrebbe registrare una posizione di battistrada della pianificazione dei trasporti rispetto a quella territoriale. Data l'importanza degli investimenti nel settore ed il grande sforzo nello spostamento modale in favore della mobilità verde, non c'è dubbio che questo percorso debba essere assecondato con convinzione. Importanti indicazioni vengono dalla rete e dalle previsioni dei suoi potenziamenti e sviluppi per le decisioni di natura territoriale ed urbanistiche.

L'incremento dell'accessibilità è una opportunità che si presenta nella pianificazione del territorio e può essere colta, come nel caso delle due stazioni di Alta Velocità per una migliore organizzazione del territorio. Tuttavia ci sono esigenze a cui deve dare un risposta il PTCP che non risultano dalle matrici di origini e destinazione e dagli altri strumenti analitici dell'ingegneria dei trasporti.

Neppure in tali casi, la promozione della trasformazione territoriale, non deve eludere l'integrazione nel sistema di trasporto e proporre eventuali estensioni secondo le esigenze urbanistiche. Siamo nel caso della proposta per il Litorale Domizio, appena ricordata. In entrambe le condizioni: sia che l'insediamento segua la rete o, al contrario, che la rete si sviluppi per promuovere l'insediamento, la comune ed inderogabile esigenza consiste nell'assumere la responsabilità che il rapporto tra sviluppo urbano e trasporti non sia affidata ad una relazione causale non pianificata.

Referenze immagini

Le immagini a pagg. 31, 32 in basso a sinistra, 35, 36, 37 e 39 sono tratte dagli elaborati del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Napoli e scaricabili dal sito web <http://www.provincia.napoli.it>.

L'immagine a pag. 34 è tratta dal Piano Territoriale Regionale della Campania. L'immagine a pag. 32 in alto è tratta dal progetto di ricerca PolimetrexPlus. L'immagine a pag. 33 in alto è tratto dal sito web <http://www.espon.eu>.