



LEGENDA

- CONFINE COMUNALE
- CENTRO E NUCLEI STORICI (ART.38 PTC 2016 CON MODIFICHE IN SEGUITO AD INDAGINE SPECIFICA)
- ZONA ASI

GERARCHIA FUNZIONALE DELLE RETI INFRASTRUTTURALI

- Livello 1 o rete primaria. Strade di scorrimento.
- Livello 2 o rete principale. Strade di collegamento di rango urbano.
- Livello 3 o rete secondaria. Strade di adduzione del traffico interno.
- Livello 4 o rete locale. Strade di accesso alle abitazioni e ai servizi di base.

NOTE METODOLOGICHE

Nelle analisi finalizzate ai piani o alla riqualificazione di tessuti urbani esistenti, o comunque storicamente consolidati, occorre tenere conto che le funzioni assolve dal reticolo viario non corrispondono all'ordinamento gerarchico funzionale dal modello ideale. Vi è inoltre un elevato traffico veicolare di attraversamento che si diffonde su una rete stradale molto fitta e tale da suddividere il tessuto residenziale - specialmente quello delle aree più interne alla città - secondo maglie più piccole di quanto sarebbe necessario per contenere unità di quartiere autonome e ben dimensionate. E, d'altra parte, l'inadeguatezza non riguarda solo la tipologia delle strade ma anche la strutturazione della città esistente ove la relazione "casa - servizi di base" ha un assetto policentrico che rende impossibile circoscrivere in modo netto unità di quartiere autonome.

Nelle realtà urbane esistenti, la funzione svolta dal reticolo viario dipende non solo da forma, dimensione e localizzazione ma anche, e in taluni casi soprattutto, dal livello di congestione raggiunto dal traffico veicolare. Al crescere di esso, infatti, anche la rete di distribuzione locale tende ad essere utilizzata come strade di scorrimento.

La distinzione tra strade con funzione di attraversamento e strade con funzione di servizio agli ambiti residenziali è possibile solo sulla base di un esame complessivo della rete e delle sue condizioni d'uso.

Pertanto la classificazione si configura più propriamente come l'attribuzione di un "obiettivo funzionale" a cui, per assetto viario e morfologia urbana, ogni arteria viaria dovrebbe assolvere.

In definitiva, sulla base di tali premesse, la rete di Livello 1, o rete primaria, si assume costituita dalle strade di scorrimento dedicate prevalentemente al traffico di attraversamento.

La rete di Livello 2, o rete principale, è costituita dalle strade di collegamento di rango urbano. Appartengono ad essa gli itinerari che distribuiscono il flusso da un'estremità all'altra del centro abitato ovvero i tronchi stradali che formano itinerari di accesso/egresso dal centro abitato aventi le estremità sul confine del territorio comunale oppure sulla viabilità di attraversamento (primo livello). Di essa fanno parte anche strade di scorrimento a traffico misto come il Corso Salvatore D'Amato e via Atellana.

La rete di Livello 3, o rete secondaria, è costituita dalle strade con funzione di distribuzione tra il tessuto residenziale del traffico interno e di raccordo con la viabilità di rango superiore. La sezione può essere di vario tipo, dal viale con controviai alla semplice via urbana con carreggiata affiancata da marciapiedi. Nella città esistente le arterie di questo tipo sono spesso segmenti che integrano la rete principale, nel senso che possono ospitare anche flussi di attraversamento la dove, specie nell'ora di punta, la rete principale fa registrare fenomeni di congestione. Si tratta, dunque, di strade anch'esse a traffico misto, dove però si ha una prevalenza del traffico locale su quello di attraversamento. Ciò che le distingue è la scelta del piano che nelle scelte di programmazione e gestione di settore si proporrà di limitare il traffico di attraversamento.

La rete di Livello 4 è la rete locale con funzione di accesso alle residenze e di sosta per le autovetture ove possibile. Sono le strade destinate al solo traffico di accesso alle abitazioni e ai servizi di base, soggette alle misure di moderazione delle "zone 30". La loro sezione può essere di vario tipo, anche se predomina la via urbana con carreggiata e marciapiedi laterali; talvolta i marciapiedi sono assenti e le vie possono assumere l'aspetto di viali o viale.

L'attribuzione di "potenziale" alla classificazione descritta è dovuta al fatto che non tutti i tronchi stradali sono adeguati alla funzione che dovrebbero svolgere e al fatto che evidentemente si riferisce alle strade pubbliche e alle strade private ad uso pubblico coerentemente con le Deliberazioni comunali in materia che fanno fede indipendentemente dalla rappresentazione grafica che a causa della rappresentazione in scala potrebbe essere affetta da errori materiali.



Comune di Arzano
(Città Metropolitana di Napoli)

PIANO URBANISTICO COMUNALE
(Legge regionale n°16 del 22.12.2004, Regolamento n°5 del 04.08.2011)

PRELIMINARE DI PIANO

L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

Dott. Umberto Cimmino - prefetto
Dott.ssa Savina Macchiarelli - viceprefetto
Dott.ssa Cinzia Picucci - funzionario economico finanziario

RUP / COORDINATORE UFFICIO DI PIANO

Arch. Antonio Fontanella
Responsabile Area Pianificazione e Gestione Territoriale

UFFICIO DI PIANO

Arch. Rosario Avolio
Arch. Mario Capunzo
Arch. Federico Cordella
Arch. Adolfo Crinisi
Arch. Guido Grosso
Ing. Vincenzo Palligiano
Ing. Francesco Pisano
Arch. Francesco Ruocco
Arch. Raffaele Russo

STUDIO GEOLOGICO

Geol. Maurizio Conte
VAS
Arch. Cristoforo Pacella

QUADRO CONOSCITIVO

GERARCHIA FUNZIONALE POTENZIALE
DELLE RETI INFRASTRUTTURALI

QUADRO CONOSCITIVO TERRITORIALE

QCT. 12
GIUGNO 2016
1 / 5.000