Emergenza ambientale antropica e riequilibrio demografico della Regione Campania
di Emma Buondonno e Marilicia Longobardi

La Regione Campania con i suoi 13.595 kmq e 5.790.929 abitanti è seconda solo alla Regione Lombardia mentre per densità territoriale di popolazione è al primo posto della classifica nazionale con 426 abitanti per kmq. La Regione Lombardia ha undici città capoluoghi delle rispettive province mentre in Campania ne esistono appena cinque appartenenti al pentagono compreso nel raggio di una distanza di appena 50 km con porzioni rilevanti del territorio regionale molto lontane dal capoluogo regionale di Napoli come il Cilento, il Vallo di Diano e le aree interne sannite ed irpine.
Napoli, città capoluogo sia della Regione che della Provincia, costituisce il centro dello schema dell?assetto territoriale ed amministrativo attuale con la concentrazione di tutte le funzioni principali della scala regionale e provinciale. In pratica il governo della Regione, della Provincia e dello stesso Comune si svolge tra il Centro Direzionale, Piazza Matteotti e Piazza Municipio; in un raggio di appena 10 km.
I flussi del traffico e degli spostamenti dei cittadini della Campania avvengono da e per lo svincolo autostradale Napoli-Caserta per agganciarsi all?asse nazionale Roma-Caserta-Salerno.
In sintesi l?armatura urbana regionale attuale può essere rappresentata attraverso lo schema di assetto territoriale monocentrico (Napoli) e monodirezionale (Napoli-Caserta). Su tale schema di assetto territoriale di Napoli, che ha raggiunto la dimensione metropolitana coincidente con l?intera provincia di Napoli e parti delle province costiere di Caserta e Salerno, è in fase di realizzazione il progetto delle reti infrastrutturali nazionali ed europee con la definizione dei corridoi plurinodali e precisamente il primo corridoio trans-europeo ?Berlino-Roma-Napoli-Reggio? e l?ottavo corridoio trans-balcanico ?Napoli-Bari-Balcani?.
Ne deriva il ruolo di cerniera svolto dalla città di Napoli e di piattaforma logistica del Mediterraneo, per la quale si è candidata la provincia di Caserta, per lo stoccaggio e lo spostamento di merci e beni tra l?Europa ed il Mediterraneo.
La rete infrastrutturale su ferro dell?alta velocità Roma-Caserta-Vesuvio est è la spina dorsale di questo nuovo scenario di trasformazione territoriale al quale assisteremo nei prossimi decenni anche con il potenziamento dello scalo passeggeri e merci del Porto commerciale di Napoli e dell?aeroporto internazionale di Grazzanise per le linee aeree.
L?area metropolitana di Napoli-Caserta si aggancerebbe di fatto all?area metropolitana di Roma e si configurerebbe la terza area metropolitana europea per dimensioni e popolazione insediata.
Fin dal 1990 con la legge n. 142 si è posto il problema del riequilibrio dell?area metropolitana di Napoli e della definizione del nuovo assetto territoriale della Provincia di Napoli secondo uno schema policentrico e pluridirezionale per invertire la tendenza alla saturazione delle aree per progressive urbanizzazioni secondo espansioni a macchia d?olio e concentriche attorno al capoluogo.
Fin dal 1990, dunque, l?attuazione della legge n. 142 avrebbe consentito la pianificazione dell?area metropolitana di Napoli e, quindi, della Provincia poiché già allora l?area metropolitana di Napoli scavalcava i confini della propria Provincia accorpando paesi appartenenti sia alla provincia di Caserta che di Salerno.

A distanza di sedici anni si giunge alla proposta di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Napoli già superato nei fatti perché ritagliato all?interno di confini provinciali scavalcati da tempo dalla dimensione metropolitana di Napoli.
I limiti del PTCP di Napoli quindi sono definiti nei presupposti stessi dello strumento urbanistico ovvero negli stessi confini territoriali.
Tuttavia è giusto considerare lo scenario globale della pianificazione della Regione Campania in applicazione della Legge n. 16/2004; infatti negli ultimi due anni grandi sforzi si stanno compiendo per superare il ritardo per la definizione di strategie e programmi di sviluppo territoriale e delle comunità insediate nella Campania.
In particolare è corretto valutare il PTCP di Napoli in relazione al Piano Territoriale Regionale ed ai PTCP degli altri capoluoghi come Caserta, Salerno, Avellino e Benevento. Dunque i limiti del PTCP di Napoli possono essere superati soltanto attraverso il coordinamento dei piani delle altre province campane ed in particolare con quelle della fascia costiera di Caserta e Salerno.
In realtà il ritardo delle strategie di pianificazione in Campania è espresso dai limiti del PTR e del PTCP di Napoli ed è fondato sulla mancata costruzione della Regione metropolitana campana e del governo del territorio regionale con il riequilibrio della distribuzione della popolazione e delle funzioni in tutta la regione ed in particolare nel Sannio, nell?Irpinia e nel Cilento.
Il forte divario esistente tra la concentrazione senza sviluppo dell?area metropolitana di Napoli e lo spopolamento delle aree sopracitate della Regione Campania è definito chiaramente attraverso la valutazione del deficit di popolazione residente nelle province di Salerno, Caserta, Avellino e Benevento a confronto con il livello allarmante del surplus di popolazione residente nella provincia di Napoli.
L?intera provincia di Salerno ha un deficit di popolazione pari a 1.000.000 di abitanti, la provincia di Avellino 750.000 ab., la provincia di Benevento 750.000 ab. e la provincia di Caserta 237.000 ab., mentre nella provincia di Napoli il surplus di popolazione residente è pari a 2.000.000 abitanti.
E? quanto mai evidente il divario e lo squilibrio tra popolazioni insediate e sostenibilità ambientale all?impatto antropico.
Ne deriva quanto sia sbagliato il PTCP di Napoli nella programmazione delle aree di densificazione come soddisfacimento di ulteriori fabbisogni di alloggi.
Densificazione che si configura, piuttosto, come un nuovo PSER anni ?80 post-terremoto riproposto alla scala della provincia.
Il PTCP di Napoli individua cinque aree di densificazione urbana: 1. Mugnano-Villaricca; 2. Pomigliano d?Arco; 3. Nola; 4. Giugliano in Campania; 5. Striano. Alle ultime due aree di densificazione urbana corrispondono, inoltre, due nuove centralità urbane. Alle ultime due aree di densificazione urbana corrispondono, inoltre, due nuove centralità urbane. Ulteriori centralità urbane di nuova realizzazione dal piano sono previste a: Secondigliano, Poggioreale e Bagnoli, nel territorio di Napoli a nord, est ed ovest; a scala metropolitana una ad ovest - Villaricca; una a nord - Acerra; due ad est in ambito vesuviano, zona rossa, a rischio vulcanico permanente - Somma Vesuviana e Boscotrecase.
Il sistema integrato dei trasporti proposto dal PTR di fatto coincide con gli interventi previsti per la rete della mobilità dell?area metropolitana di Napoli con la programmazione di sole due opere per il Sannio e l?Irpinia. Ne consegue che per la provincia di Napoli il sistema della intermodalità dei trasporti costituisce il settore prioritario della strutturazione del territorio metropolitano.
L?aspetto più complesso, tuttavia, riguarda l?incremento degli scambi commerciali portuali e la conseguente movimentazione del crescente

numero di containers su territorio nazionale di cui una parte considerevole coinvolge il porto di Napoli. Attualmente le infrastrutture viarie e ferroviarie, oltre gli spazi impegnati per il loro stoccaggio sono del tutto inadeguati. L?elevato impatto non riguarda esclusivamente aspetti quantitativi ma soprattutto aspetti relativi alle qualità ambientali dei luoghi interessati. A fronte dei disagi di inquinamento atmosferico dovuto al traffico dei tir per la movimentazione delle merci piuttosto che l?orientamento per il trasporto su ferro; di ingombro fisico e di impedimento del godimento del paesaggio determinato dai containers impilati permanentemente lungo il fronte del mare; di vulnerabilità ed incremento del rischio di incidenti stradali e nei raccordi autostradali, che si traducono in costi reali per la collettività mentre non sono chiari quali benefici diffusi siano effettivamente valutati e verificati, tali da far sostenere la scelta di configurare Napoli come la grande piattaforma del Mediterraneo fino a Caserta. La dimensione del problema richiederebbe, quantomeno, la pianificazione della stessa funzione a scala interregionale ed in relazione al problema della tutela e riqualificazione del sistema costiero.
Il piano della provincia di Napoli non può prevedere ulteriori espansioni urbane, una infrastrutturazione così intensiva, e contestualmente invocare la tutela della natura e della salvaguardia dell?attività agricola e dei paesaggi rurali della piana campana oggi destinati alle discariche ed alle megapattumiere dei rifiuti prodotti da oltre tre milioni di abitanti. Per un?area a così forte concentrazione di popolazione, con disagi sociali amplificati dai livelli allarmanti di violenza ed aggressività urbane, la pianificazione deve promuovere la pacificazione tra spazio della città e spazio della vita. Va, pertanto, perseguito, come obiettivo prioritario, l?approccio alla cura e alla conservazione dell?ambiente e della natura, che si traduca nella valorizzazione del territorio, nel contenimento della concentrazione demografica e delle attività economiche e commerciali, tali da non esaurire gli spazi vitali necessari alla qualità della vita quotidiana. Sarebbe necessario integrare gli strumenti urbanistici sia a scala regionale che provinciale con azioni rivolte alle politiche sociali e alle pari opportunità, a favore di quelle fasce deboli della popolazione che costituiscono il corpo della società e non una minoranza. Il contributo delle donne ai processi di pianificazione del territorio può essere portatore di ulteriori valori, legati alla cura ed al recupero del patrimonio naturale, urbano e culturale esistente, promovendo un approccio realmente partecipato ai processi urbanistici che favorisca l?impegno attivo della gente sul territorio.
In conclusione no ai piani di densificazione urbana della provincia di Napoli e si alle cinque città sannite, alle sette città irpine, alle otto città cilentane e alle due città casertane per l?armatura della Regione metropolitana campana e per il riequilibrio demografico e produttivo territoriale!

Associazione Donne Architetto di Napoli
Emma Buondonno, architetto, professore associato di composizione architettonica e urbana dell?Università degli Studi di Napoli ?Federico II?.
Marilicia Longobardi, architetto, professore a contratto di tecnologia dell?architettura dell?Università degli Studi di Napoli ?Federico II?.

Prof. Arch. Emma Buondonno
Dipartimento di Progettazione Urbana ed Urbanistica
Facoltà di Architettura
Polo delle Scienze e delle Tecnologie

Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Via Forno Vecchio,36 80134 Napoli Complesso dello Spirito Santo
Tel. 081.2538569
Fax 081.2538717
cell. 339.6021078