

**Area Programmazione della Mobilità**  
*Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile*

**ESTENSIONE DELLA RETE CICLABILE CITTADINA:  
AMBITO ORIENTALE**



Progettista



**Interprogetti Srl**  
**dott. ing. Giampiero Martuscelli**  
www.interprogettisrl.com  
@: info@interprogettisrl.com

**Napoli**  
Via Benedetto Brin, 63 - 80142  
tel +39 081 5757989 pbx  
fax +39 081 5750528

**Torino**  
corso Svizzera, 185 - 10149  
tel +39 011 7410602 pbx  
fax +39 011 043305

**Milano**  
viale Achille Papa, 30 - 20149  
tel +39 02 45440304 pbx

Livello progettazione

**PFTE**

Disciplina

**GENERALI**

Titolo elaborato

**Relazione paesaggistica**  
ai sensi del D.LGS 42/2004

Codice elaborato

**PF EG 04**

Nome file

rev.	descrizione	scala	data	formato	elaborato da	controllato da	approvato da
0	EMISSIONE	-	23/01/2023	A4	ARCH. L. SIRICA	ING. F. TRAPANESE	ING. G. MARTUSCELLI
1	REVISIONE	-	04/05/2023	A4	ARCH. L. SIRICA	ING. F. TRAPANESE	ING. G. MARTUSCELLI
2							
3							

<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>ANALISI DELLO STATO DI FATTO.....</b>	<b>3</b>
2.1.1	<i>Inquadramento territoriale: l'area orientale di Napoli.....</i>	<i>3</i>
2.1.2	<i>Caratteri dell'area di intervento.....</i>	<i>4</i>
2.1.3	<i>Sviluppi storici dell'area orientale di Napoli.....</i>	<i>11</i>
<b>3</b>	<b>INDICAZIONI E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA OPERANTI NEL CONTESTO PAESAGGISTICO NELL'AREA DI INTERVENTO.....</b>	<b>14</b>
3.1.1	<i>Piano Paesaggistico Regionale.....</i>	<i>14</i>
3.1.2	<i>Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Napoli (P.T.C.P.)</i>	<i>15</i>
3.1.3	<i>Variante Generale al P.R.G. ....</i>	<i>18</i>
3.1.4	<i>Sito di interesse nazionale.....</i>	<i>20</i>
<b>4</b>	<b>PRESENZA DI BENI CULTURALI TUTELATI AI SENSI DELLA PARTE SECONDA DEL CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO .....</b>	<b>21</b>
4.1.1	<i>Vincoli art.142 Dlgs 42/2004.....</i>	<i>22</i>
4.1.2	<i>Art.21 Dlgs 42/2004.....</i>	<i>23</i>
<b>5</b>	<b>RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA DI INTERVENTO .....</b>	<b>24</b>
<b>6</b>	<b>DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI.....</b>	<b>35</b>
<b>7</b>	<b>PREVISIONE DEGLI EFFETTI DELLE TRASFORMAZIONI DAL PUNTO DI VISTA PAESAGGISTICO.....</b>	<b>38</b>
<b>8</b>	<b>CONCLUSIONI.....</b>	<b>44</b>

## **1 PREMESSA**

La presente Relazione Paesaggistica è parte integrante del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica per gli interventi rivolti all' "**estensione della rete ciclabile cittadina: ambito orientale**". Essa integra e completa la documentazione del progetto.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato elaborato con l'intento di:

- **individuare l'itinerario e le tipologie di pista;**
- **individuare gli interventi** da intraprendere;
- **quantificare i tempi di esecuzione** degli interventi;
- **delineare un quadro economico** per attuare il progetto;
- **pianificare un cronoprogramma** per portare a compimento il progetto.

## 2 ANALISI DELLO STATO DI FATTO

### 2.1.1 Inquadramento territoriale: l'area orientale di Napoli

L'intervento in oggetto prevede la progettazione di una rete ciclabile a servizio dell'ambito orientale della città di Napoli, attraverso i quartieri di Ponticelli, Barra e S. Giovanni a Teduccio.



Figura 1 – Inquadramento territoriale

La nuova pista ciclabile si aggancia alla rete esistente di via Marina, attualmente interrotta in via Ponte dei Granili, e si dirama in direzione Ospedale del Mare collegandosi con il percorso previsto del progetto “BresT”.



Figura 2 – Nuova infrastruttura ciclabile

### **2.1.2 Caratteri dell'area di intervento**

L'area orientale di Napoli occupa una vasta porzione del territorio comunale e racchiude una molteplicità di paesaggi naturali e urbani. L'area, prima di assumere l'attuale conformazione, rappresentava il "filtro" tra la struttura urbana compatta e i vasti terreni agricoli della fascia periferica esterna, qui erano concentrate quelle strutture che storicamente sono sempre state localizzate "fuori porta" come il cimitero, il carcere, i mercati generali e, col tempo, i grandi impianti industriali. Con le progressive fasi di spostamento e di abbandono delle attività industriali, sono comparsi i tipici fenomeni di dismissione, di degrado, di spopolamento e di uso spontaneo degli spazi rimasti liberi. Il risultato è un paesaggio caotico e allo stesso tempo monotono: caotico per il disordine, i forti contrasti e la disarmonia delle diverse entità che lo compongono, monotono per la mancanza di relazioni delle parti tra di loro e con il resto della città.

Attualmente San Giovanni, Barra e Ponticelli, ospitano il 15 per cento della popolazione cittadina, circa 140.000 residenti, su 2.000 ettari: San Giovanni, a inizio '900 era uno dei poli industriali più importanti del Mezzogiorno e d'Italia.

In questi quartieri sono stati realizzati interventi di edilizia pubblica popolare che negli anni sono stati soggetti ad abbandono e incuria, e che tuttora collaborano alla disaggregazione del territorio. Negli ultimi anni, tuttavia, all'interno di questi complessi quali il Rione Pazzigno Taverna del Ferro, i complessi Incis, Iacp, Pser, si assiste ad una serie di iniziative che stanno portando i cittadini ad una riscoperta di una nuova dimensione identitaria.

È il caso di Taverna del Ferro, complesso progettato da Pietro Barucci negli anni '80 secondo modelli post razionalisti già all'epoca superati, compresa la tecnica costruttiva della prefabbricazione pesante, e considerato ancora incongruo e socialmente critico nel tessuto storico di San Giovanni.

I grandi murales di Maradona, "Essere Umani" e Che Guevara di Jorit, applicano all'architettura una misura non convenzionale destinando ad una diversa funzione le facciate cieche degli edifici e generando nuovo interesse.



*Figura 3 - I murales di Taverna del Ferro*

I murales di Taverna del Ferro sono ormai una tappa obbligata dei tour dedicati alla **street art “rigenerativa”** dei quartieri di Napoli Est, il cui polo principale è il Parco Merolla di Ponticelli, ormai ribattezzato Parco dei Murales, le cui facciate sono diventate le tele di artisti da tutta Italia, grazie alla rete di organizzazioni sociali, culturali e volontarie che sta cercando di ravvivare la comunità residente con la convinzione che insieme è possibile sviluppare un graduale riscatto socio-economico e culturale.



*Figura 4 - il Parco dei Murales*



*Figura 5 - l'Ospedale del Mare*

I processi virtuosi che ruotano intorno al tema della riqualificazione di Napoli Est, in questi anni di sono concretizzati anche con la dotazione di servizi alla cittadinanza su scala Metropolitana come poli universitari e ospedalieri.

È questo il caso dell'Ospedale del Mare, progettato da laN+ nel 2004, sulla base di un nuovo modello ospedaliero nazionale, sviluppato dalla Commissione Ministeriale coordinata da Renzo Piano. A prescindere dalle qualità architettoniche e funzionali, uno dei temi principali del progetto dell'Ospedale del Mare è la ricongiunzione tra la città e il nuovo polo mediante una nuova piazza pubblica e la luminosa hall di ingresso, articolata su tre livelli, che accoglie le persone all'interno della struttura, ambendo, di fatto, a funzionare anche come volano per la riqualificazione dei quartieri "difficili" che lo circondano.

Per quanto riguarda l'interfaccia terra- mare, sono in via di attivazione gli interventi di recupero e riqualificazione dell'ex Corradini, impianto metallurgico che diede lavoro a circa 7500 operai e che chiuse definitivamente i battenti in seguito ai danni riportati durante la seconda guerra mondiale, e l'ex Cirio in via Vigliena, primo esempio di fabbrica a sviluppo verticale progettata dall'architetto Angelo Trevisan nel 1929.

I progetti di fattibilità tecnico-economica per il recupero di questi esempi di archeologia industriale, prevedono la realizzazione di un grande Hub culturale, integrato da spazi pubblici, attività ricettive e residenze universitarie, all' interno dei 54 padiglioni dell'ex Corradini, mentre per l'ex Cirio, di proprietà demaniale, si prevede l'allocazione dei nuovi uffici dell'Agenzia delle Dogane e delle Accise. In entrambi i

casi, si punta alla valorizzazione dei grandi spazi e all'aumento di quella massa critica tale da accelerare il processo di rigenerazione dell'area già innescato con la riqualificazione della sede ex Cirio in via Protopisani.



*Figura 6 - Il nuovo Polo Universitario a San Giovanni a Teduccio*

Il nuovo Polo Universitario della Federico II, insieme all'adiacente Apple Academy, progettati da Francesco Scardaccione e dai giapponesi di Ishimoto Architectural & Engineering, creano un contatto diretto tra gli spazi dell'università e i complessi di edilizia residenziale circostanti, mediante lo studio dei margini e l'abbattimento dei muri dell'ex stabilimento di conserve. L'approccio a "spazio aperto" è una peculiarità del nuovo insediamento universitario di Napoli Est. Il progetto evidenzia la volontà di creare un ambiente dal carattere pubblico in diretta comunicazione fisica e visiva con la città e gli altri lotti in via di sviluppo. Il complesso universitario vuole essere uno strumento di ricucitura tra il tessuto urbano circostante e il nuovo spazio pubblico verde all'interno, dopo che per decenni il complesso industriale è stato inaccessibile al pubblico, recintato e perimetrato da facciate il più delle volte senza apertura verso l'esterno.

L'intervento di riqualificazione edilizia che toccherà lo stabilimento ex Cirio, sulla fascia costiera, andrà ad integrare quello già svolto sui volumi minori, dove, dal 2010, si svolgono le attività artigianali e didattiche del Teatro San Carlo; laboratori teatrali, falegnameria, produzione di scenografie, ma anche conferenze e workshop vengono svolti negli spazi delle "Officine San Carlo" con accesso da Via Vigliena.





*Figura 7 - Materiale scenografico all'interno dell'Officina San Carlo*

Il tracciato della nuova pista ciclabile si pone come obiettivo quello di intercettare le principali attrezzature urbane esistenti, senza pretendere di realizzare una forzata unità urbana globale, trasformando i punti critici in attrattori da cui partire, e di scoprire relazioni e potenzialità ancora inesprese o incomplete.

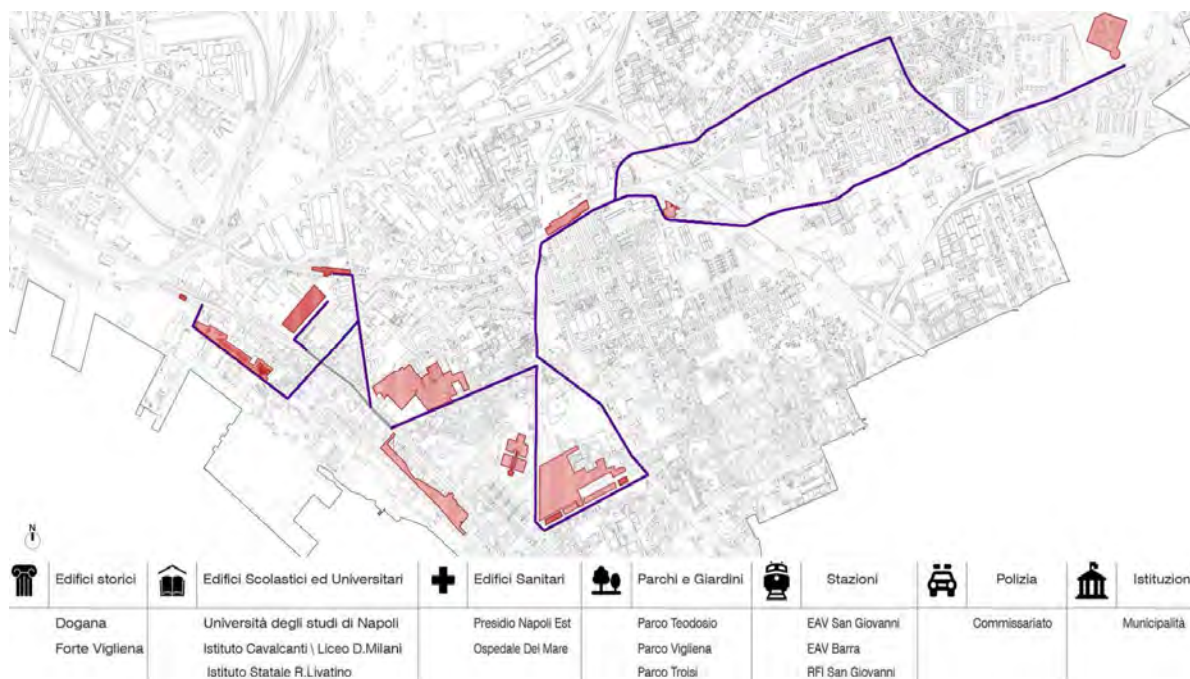


Figura 8 – Attrattori e attrezzature urbane

Sono stati individuati in quest'area i seguenti **punti di interesse**:

- Ex Dogana
- Officine San Carlo – Stradone Vigliena
- Forte di Vigliena - Parco di Vigliena
- Ex Cirio – stradone Vigliena
- Parco Teodosio
- Stazione Circumvesuviana San Giovanni a Teduccio
- Nuovo Plesso RFI San Giovanni a Teduccio
- Complesso Universitario Federico II
- Liceo Statale Don L. Milani - Istituto Alberghiero Di Stato L. Cavalcanti
- Parco M. Troisi
- Istituto Superiore R.Livatino - Commissariato- Municipalità
- Stazione Circumvesuviana Barra
- Presidio Medico Sanitario Napoli EST

- ASL Napoli 1 Centro Ospedale del Mare

Le **strade** interessate dall'intervento di piste ciclabili sono:

- Via Marina dei Gigli;
- Stradone Vigliena;
- Via Vigliena;
- Stradone Comunale Ottaviano;
- Via Imparato;
- Via Murelle;
- Vico I Pezzigno;
- Via Pezzigno;
- Corso Protopisani;
- Viale Due Giugno;
- Via Taverna Del Ferro;
- Via D.Atripaldi;
- Via Repubbliche Marinare;
- Via Chiaramonte;
- Via Mastellone;
- Via Metamorfosi;
- Via Ponte cavalcavia Ponticelli;
- Via Volpicella;
- Via Bartolo Longo.

### 2.1.3 *Sviluppi storici dell'area orientale di Napoli*

Fino agli inizi del Settecento la costruzione della città era limitata all'interno delle mura. Con la venuta degli Asburgo nel 1713 e il rinnovato interesse per le campagne fertili del territorio vesuviano e per la bellezza del paesaggio, la città comincia ad espandersi anche verso est. Viene costruito il forte di Vigliena (oggi destinato a diventare fulcro di un parco archeologico) e si avviano opere di ammodernamento del porto e di sistemazione della strada costiera, consentendo l'immissione dei traffici mercantili dal porto sulle strade di collegamento all'entroterra.

Dalla pianta del Duca di Noja (1775) si evince la situazione di fine '700: predomina il disegno dei campi coltivati, le paludi, i canali e i molini; gli unici elementi aggiuntivi sono le linee ferroviarie e la presenza sulla spiaggia della gigantesca mole dell'edificio dei Granili.



*Figura 9 - L'area orientale di Napoli nella Mappa del Duca di Noja, 1775*

Nella seconda metà dell'Ottocento la città comincia ad estendersi verso l'area orientale, in prevalenza lungo le direttrici infrastrutturali, anche grazie allo sviluppo delle reti viarie e ferroviarie promosso in quegli anni, e lungo la costa stessa. Gli insediamenti che si stabiliscono in questo periodo nell'area orientale sono prevalentemente di tipo produttivo, connessi al settore ferroviario e manifatturiero (opifici, fonderie, ecc.).

Le trasformazioni di fine Ottocento e dei primi del Novecento sono da mettere in connessione con lo sviluppo delle linee su ferro e della stazione, nonché con lo sviluppo delle infrastrutture portuali.

Mentre negli anni tra le due guerre si assiste ad un potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie, subito dopo la seconda guerra mondiale si sviluppano con estrema rapidità gli assi di scorrimento stradale e vengono realizzati i primi interventi di edilizia economica e popolare a San Giovanni e a Barra.

*“Nel Prg del 1972 l’area orientale risulta articolata in tre macro-aree.*

*La prima, tra il fascio dei binari e gli assi delle infrastrutture viarie che tagliano l’area in direzione nord-sud, a destinazione industriale; la seconda, posta al margine orientale e delimitata dalle infrastrutture viarie, caratterizzata dalla presenza di aree agricole, attrezzature ed aree di espansione residenziale localizzate intorno allo storico nucleo di Ponticelli; la terza, a sud delle grandi infrastrutture viarie, prospiciente la costa e l’area portuale, con un maggiore livello di eterogeneità funzionale rispetto alle altre due, caratterizzata da aree a destinazione industriale, aree di risanamento urbanistico e spazi da destinare ad attrezzature nei pressi dei nuclei edificati di Barra e San Giovanni.”*



Figura 10 - PRG del 1972

L'assetto dell'area orientale viene radicalmente ripensato negli anni Novanta, con la Variante Generale al Prg di Napoli, approvata nel 2004.

Il nuovo Piano Regolatore di Napoli, partendo dall'assunto della delocalizzazione degli impianti petroliferi, prevede nella prima macroarea – quella propriamente industriale localizzata tra il fascio dei binari e gli assi delle infrastrutture viarie che tagliano l'area in direzione nord-sud – la realizzazione di un grande parco di circa 170 ettari.

Per quanto riguarda invece le altre due macro-aree, quella localizzata al margine orientale verso Ponticelli e quella prospiciente il porto, si sottolinea che la prima si caratterizza come insediamento prevalentemente residenziale, ad eccezione di una "striscia" di zone per la produzione di beni e servizi poste perpendicolarmente al tratto terminale di via Argine e un'area posta lungo via Argine, in prossimità del nucleo storico di Ponticelli. L'altra area mantiene la sua eterogeneità, presentando aree prevalentemente residenziali nella parte orientale ed aree prevalentemente produttive ad occidente, frammiste ad aree agricole residuali e residenze.

Nell'area orientale, il nuovo Prg fa ampio ricorso all'attuazione indiretta mediante la redazione di piani esecutivi, proprio in ragione della complessità di tale area.

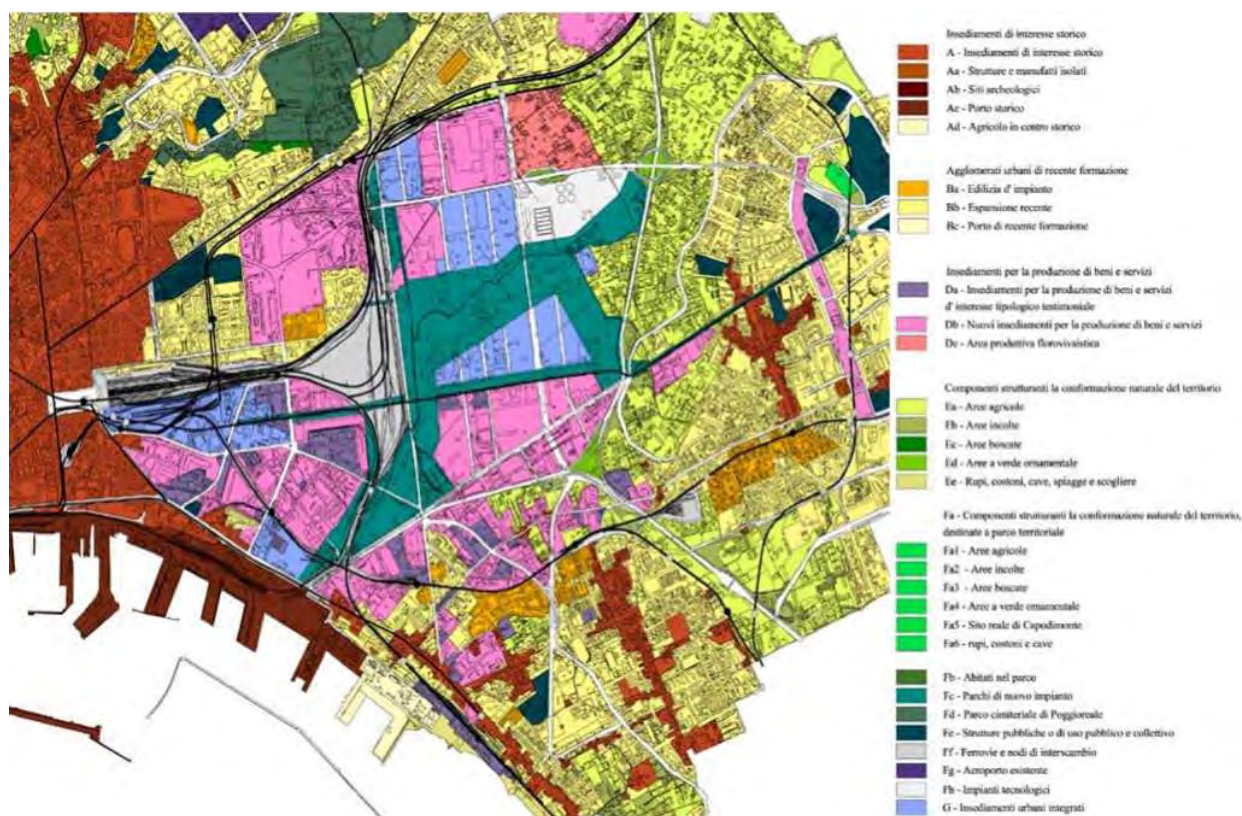


Figura 11 - L'area orientale nella zonizzazione della Variante Generale al Prg di Napoli (2004)

### 3 INDICAZIONI E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA OPERANTI NEL CONTESTO PAESAGGISTICO NELL'AREA DI INTERVENTO

#### 3.1.1 Piano Paesaggistico Regionale

La Regione Campania e il Ministero per i Beni e delle Attività Culturali hanno sottoscritto, il 14 luglio 2016, un'Intesa Istituzionale per la redazione del Piano Paesaggistico Regionale, così come stabilito dal Codice dei Beni Culturali, D.lgs. n. 42 del 2004. nella sua Parte Terza, definisce il concetto di tutela del paesaggio quale attività "... volta a riconoscere, salvaguardare e, ove necessario, recuperare i valori culturali che esso esprime ...", e pone tra gli strumenti fondamentali delle politiche di tutela, in coerenza con i principi della Convenzione Europea del Paesaggio (CEP).

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) si pone dunque come strumento principe di tutela e salvaguardia paesaggistica, i cui obiettivi prioritari sono la conoscenza, la salvaguardia ed il recupero dei valori culturali che il territorio esprime, da individuarsi anche in un'ottica di sviluppo sostenibile e di soddisfacimento del rapporto qualità ambientale/maggiore vivibilità del territorio, nonché tesi alla corretta fruizione di tutte le risorse naturali e culturali di cui è indubbiamente ricca l'intera Regione

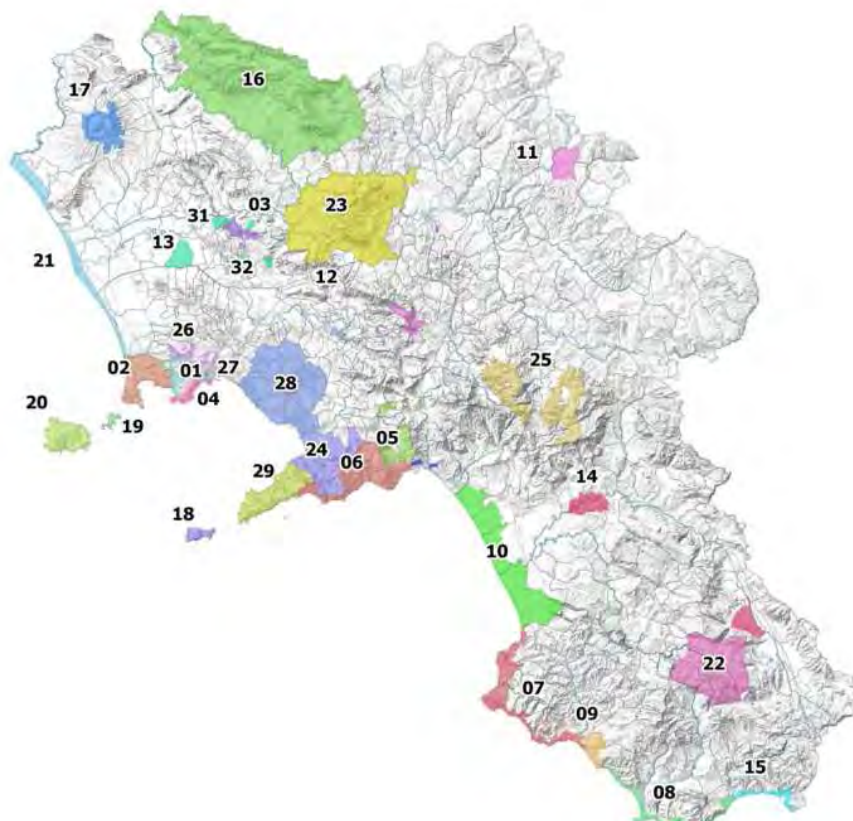


Figura 12 - Tavola GD21\_2 Ambiti di tutela paesaggistica

Campania. Le aree di tutela individuate ai sensi delle lettere a) e b) del comma 1 dell'art. 136 del Codice possono essere raggruppate per ambiti rappresentate nella tavola GD21\_2, in cui si evince che l'area interessata dall'intervento non rientra in alcun ambito di tutela.

### 3.1.2 Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Napoli (P.T.C.P.)

Il PTCP, redatto secondo le disposizioni dell'art. 20 del D.Lgs. 267/2000, dell'art. 57 del D.Lgs. 112/1998 e dell'art.18 della Legge Regionale 22 dicembre 2004, n.16., definisce l'assetto strutturale del territorio, stabilendo le componenti e le relazioni da salvaguardare, le azioni strategiche e gli interventi infrastrutturali ritenuti fondamentali.

Il PTCP è stato adottato con Deliberazione del Sindaco Metropolitano n. 25 del 29/01/2016, pubblicata e dichiarata immediatamente eseguibile.

Il PTCP fornisce il quadro di riferimento delle salvaguardie di interesse sovracomunale vigenti sul territorio provinciale. Il PTCP attua una strategia di miglioramento della qualità dell'ambiente urbano secondo gli indirizzi della Commissione Europea (COM (2005) 718) ed indica ai Comuni le raccomandazioni per attuare la medesima strategia secondo specifiche linee di indirizzo.

La tavola di progetto **P06-3 del PTCP** relativa alla **Disciplina del territorio** mette in evidenza la consistenza dei tessuti urbani e i principali tracciati ferroviari e di mobilità sostenibile.

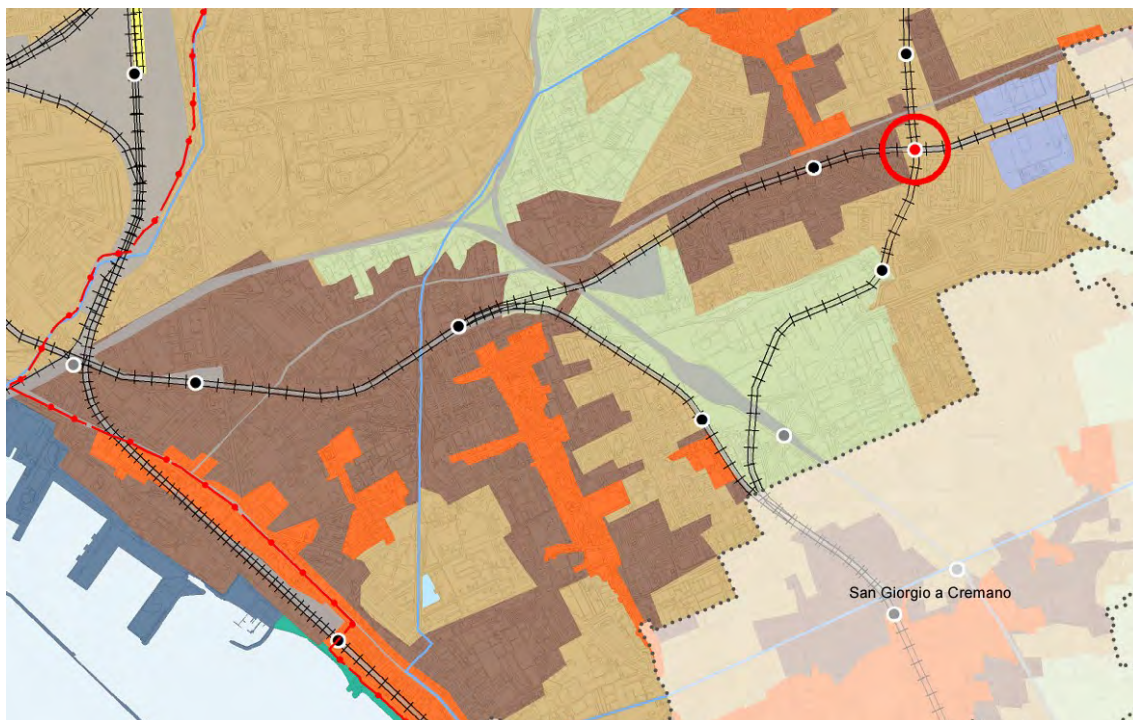
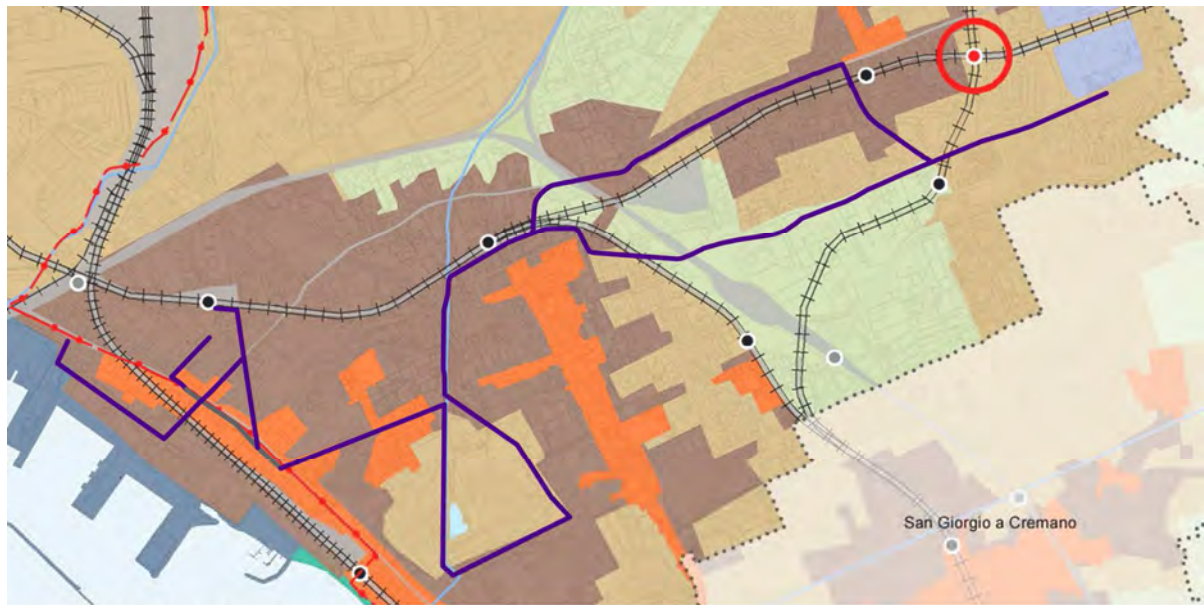


Figura 13 - Tavola P06-3 Disciplina del territorio del PTCP





- Percorso estensione della rete ciclabile
- Percorso in corso di realizzazione in ambito di progetto già finanziato

**LEGENDA**

- LIMITI PROVINCIALI
- LIMITI COMUNALI

**AREE E COMPONENTI DI INTERESSE NATURALISTICO**

- ART. 33 AREE AD ELEVATA NATURALITÀ
- ART. 34 AREE BOSCADE
- ART. 35 LAGHI, BACINI E CORSI D'ACQUA E RELATIVE ZONE DI TUTELA
- FIUME
- REGI LAGNI
- TORRENTE
- ALTRI USI DI ACQUA

**AREE E COMPONENTI DI INTERESSE STORICO, CULTURALE E PAESAGGISTICO**

- ART. 37 AREE ED EMERGENZE ARCHEOLOGICHE
- ART. 38 CENTRI E NUCLEI STORICI

**NODI E RETI PER LA CONNETTIVITÀ TERRITORIALE**

- ART. 63 RETI INFRASTRUTTURALI PER LA MOBILITÀ
- A) SISTEMA DEI PORTI E LE VIE DEL MARE
  - AREE PORTUALI
  - PORTI
- B) AEROPORTO
  - AREA AEROPORTO
  - AEROPORTO
- C) RETE FERROVIARIA
  - LINEA AV/AC
  - LINEA 1 BINARIO
  - LINEA 2 BINARI
  - STAZIONI E FERMATE FERROVIARIE
  - ADEGUAMENTO LINEA FERRATA A LINEA FERROTRAMVIARIA
  - TRAM PROVINCIALE

**AREE E COMPONENTI DI INTERESSE URBANO**

- ART. 51 INSEDIAMENTI URBANI PREVALENTEMENTE CONSOLIDATI
- ART. 52 AREE DI CONSOLIDAMENTO URBANISTICO E DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE
- ART. 53 AREE DI INTEGRAZIONE URBANISTICA E DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE
- ART. 56 AREE E COMPLESSI PER SERVIZI E ATTREZZATURE PUBBLICHE SOVRACOMUNALI

**AREE E COMPONENTI DI INTERESSE RURALE**

- ART. 48 AREE AGRICOLE PERIURBANE
- DI RETE STRADALE PRIMARIA
- AUTOSTRADE, TANGENZIALI E ASSI
- STRADE URBANE ED EXTRAURBANE PER LA VIABILITÀ PRIMARIA
- NUOVE STRADE
- SVINCOLI RETE STRADALE PRINCIPALE
- (F) NODI INTERMODALI
- (F) NODI INTERMODALI
- INTERSCAMBI
- (D) RETE DEI PRINCIPALI PERCORSI CICLOPEDONALI EXTRA
- (T) ITINERARI CICLOPEDONALI

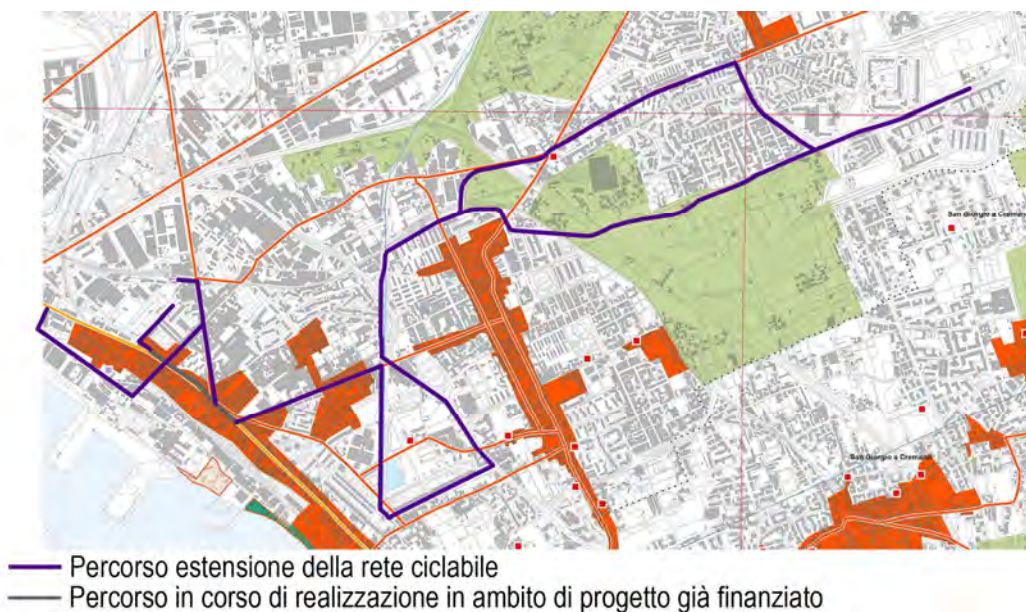
È quindi all'interno di queste analisi e delle relative prescrizioni contenute nelle NTA del PTCP, poi assorbite a livello comunale, che si colloca il tracciato della pista ciclabile oggetto della presente relazione, nel rispetto dell'integrità dei fattori e delle strutturali.

Le tavola di progetto **P.07.1-45** del PTCP relativa ai **Fattori strutturanti del Paesaggio** ci dà una panoramica della storicità dei tracciati viari, delle emergenze architettoniche, che insistono sul territorio, e della vocazione delle aree urbane e periurbane.



Figura 14 -Unione Tav. P.07.19-20-27-28 - "Fattori Strutturanti del Paesaggio"

<p><b>LIMITI AMMINISTRATIVI</b></p> <p>++ ++ LIMITI PROVINCIALI</p> <p>*** LIMITI COMUNALI</p>	<p><b>ART. 35 LAGHI, BACINI E CORSI D'ACQUA</b></p> <p>LAGHI</p> <p>FIUMI</p> <p>REGI LAGNI</p> <p>TORRENTI</p>	<p><b>ART. 40 VIABILITÀ STORICA</b></p> <p>TRATTI PRINCIPALI AL 1886</p> <p>TRACCIATI DI EPOCA ROMANA</p>
<p><b>ART. 32 AREE COSTIERE</b></p> <p>ISOLOTTI E SDGGLI</p> <p>FALESIE</p> <p>SPIAGGE</p> <p>COMPLESSI DUNARI</p> <p>VERSANTI AD ELEVATA PENDENZA</p>	<p><b>ART. 38 CENTRI E NUCLEI STORICI</b></p> <p>CENTRI E NUCLEI STORICI</p>	<p><b>ART. 44 AREE DI ECCEZIONALE INTERESSE PAESAGGISTICO</b></p> <p>AREE DI ECCEZIONALE INTERESSE PAESAGGISTICO</p>
<p><b>ART. 33 AREE AD ELEVATA NATURALITÀ</b></p> <p>AREE AD ELEVATA NATURALITÀ</p>	<p><b>ART. 39 SITI E MONUMENTI ISOLATI</b></p> <p>TESTIMONIANZE ARCHEOLOGICHE</p> <p>ARCHITETTURE CIVILI</p> <p>ARCHITETTURE INDUSTRIALI</p> <p>ARCHITETTURE MILITARI</p> <p>ARCHITETTURE RURALI</p> <p>ARCHITETTURE SACRE</p> <p>VILLE VESUVIANE</p>	<p><b>ART. 45 STRADE DI PARTICOLARE PANORAMICITÀ</b></p> <p>PERCORSI PANORAMICI</p> <p>PUNTI DI BELVEDERE DI ECCEZIONALE PANORAMICITÀ</p>
		<p><b>ART. 47 AREE AGRICOLE DI PARTICOLARE RILEVANZA PAESAGGISTICA</b></p> <p>AREE AGRICOLE DI PARTICOLARE RILEVANZA PAESAGGISTICA</p> <p>AREE INTEGRE</p>
		<p><b>AREE DI INTERESSE RURALE</b></p> <p>ART. 46 AREE AGRICOLE DI PARTICOLARE RILEVANZA AGRONOMICA</p> <p>ART. 49 AREE AGRICOLE ORDINARIE</p> <p>ART. 48 AREE AGRICOLE PERIURBANE</p>



Il tracciato della pista ciclabile, si pone in continuità con gli obiettivi posti a livello regionale e comunale, andando a completare quel **processo di ricucitura urbana** in chiave **sostenibile** e **valorizzazione** del territorio.

### 3.1.3 Variante Generale al P.R.G.

Nell'area interessata dal progetto, lo strumento urbanistico vigente è rappresentato dalla Variante al Piano Regolatore Generale per il centro storico, la zona orientale e la zona nord-occidentale del Comune di Napoli, approvata con decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania n.323 dell'11 giugno 2004.

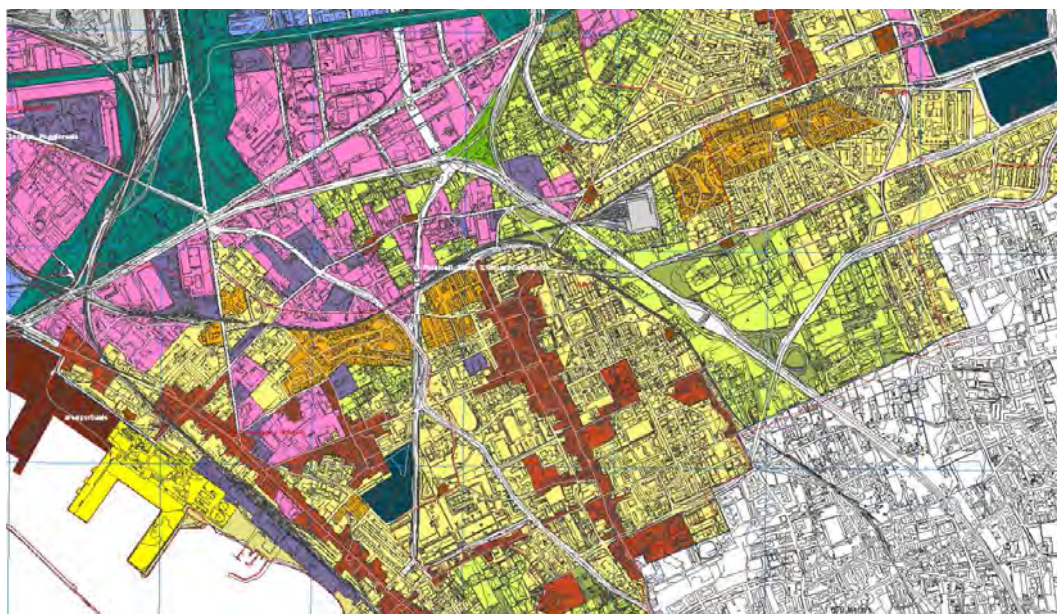
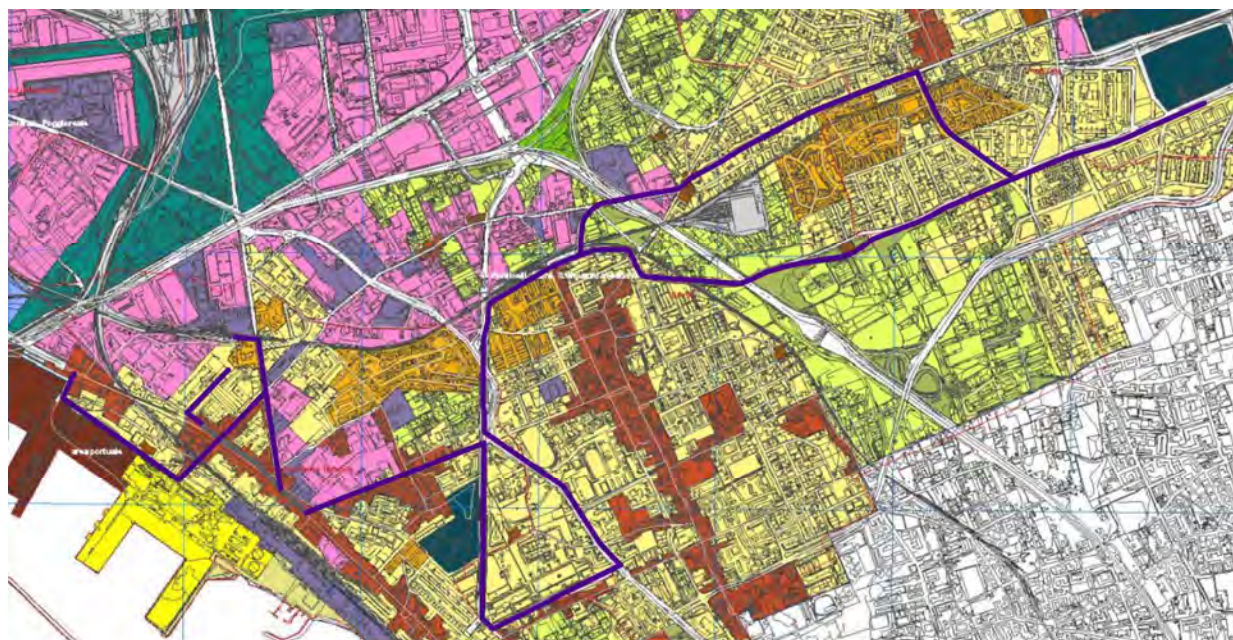


Figura 15 - L'area orientale nella zonizzazione della Variante Generale al Prg di Napoli (2004)

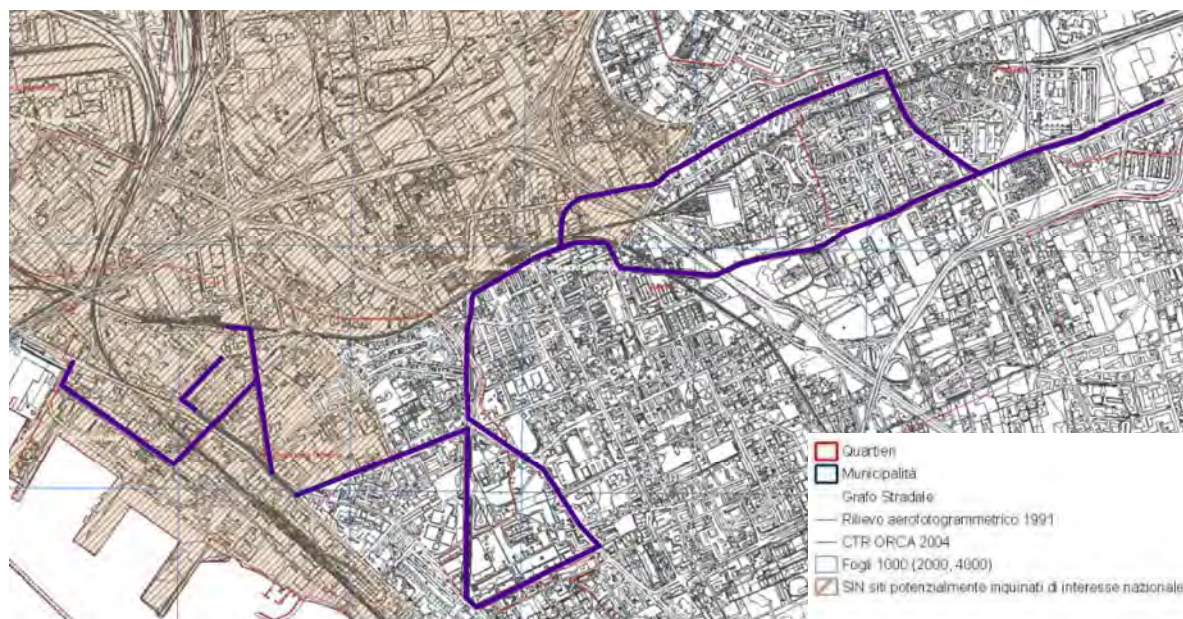


— Percorso estensione della rete ciclabile

	Insedimenti di interesse storico		Ab - Siti archeologici
	A - Insediamenti di interesse storico		Ac - Porto storico
	Aa - Strutture e manufatti isolati		Ad - Agricolo in centro storico
	Agglomerati urbani di recente formazione		Fa - Componenti strutturanti la conformazione naturale del territorio, destinate a parco territoriale
	Ba - Edilizia d' impianto		Fa1 - Aree agricole
	Bb - Espansione recente		Fa2 - Aree incolte
	Bc - Porto di recente formazione		Fa3 - Aree boscate
	Insedimenti per la produzione di beni e servizi		Fa4 - Aree a verde ornamentale
	Da - Insediamenti per la produzione di beni e servizi d' interesse tipologico testimoniale		Fa5 - Sito reale di Capodimonte
	Db - Nuovi insediamenti per la produzione di beni e servizi		Fa6 - rupi, costoni e cave
	De - Area produttiva florovivaistica		Fb - Abitati nel parco
	Componenti strutturanti la conformazione naturale del territorio		Fc - Parchi di nuovo impianto
	Ea - Aree agricole		Fd - Parco cimiteriale di Poggioreale
	Eb - Aree incolte		Fe - Strutture pubbliche o di uso pubblico e collettivo
	Ec - Aree boscate		Ff - Ferrovie e nodi di interscambio
	Ed - Aree a verde ornamentale		Fg - Aeroporto esistente
	Ee - Rupi, costoni, cave, spiagge e scogliere		Fh - Impianti tecnologici
			Gi - Insediamenti urbani integrati

Come si evince dalla cartografia, la pista andrà ad interessare tratti della città storica, per il cui approfondimento si rimanda al **paragrafo 4.1.2**.

### 3.1.4 Sito di interesse nazionale



— Percorso estensione della rete ciclabile

Figura 16 – Cartografia con aree vincolate e tracciato di progetto – fonte portale GIS del Comune di Napoli

Parte del tracciato di progetto ricade anche nel perimetro del sito di interesse nazionale – Napoli Orientale definito con decreto O.M. n°2948, art. 8 co.3, 25.02.1998 – Ordinanza Commissariale del 20.12.1999 pubblicata in Gazzetta Ufficiale del 08.03.2000. A tal proposito l'intervento in oggetto verrà effettuato demolendo gli strati più superficiali delle pavimentazioni esistenti **senza la necessità di effettuare ulteriori scavi** rispetto alla sede stradale attuale.

#### **4 PRESENZA DI BENI CULTURALI TUTELATI AI SENSI DELLA PARTE SECONDA DEL CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO**

La tavola di analisi del PTCP A.02.0 “Aree di cui agli artt. 136 e 142 del Decreto Legislativo 42/2004” e le tavole di progetto P.09.1-7 “Individuazione beni paesaggistici di cui all’articolo 134 del Decreto Legislativo 42/2004”, recepiscono le prescrizioni contenute nel Codice dei Beni Culturali.

Si riporta uno stralcio della tavola P0.09.03 relativa all’area di intervento oggetto della presente relazione.



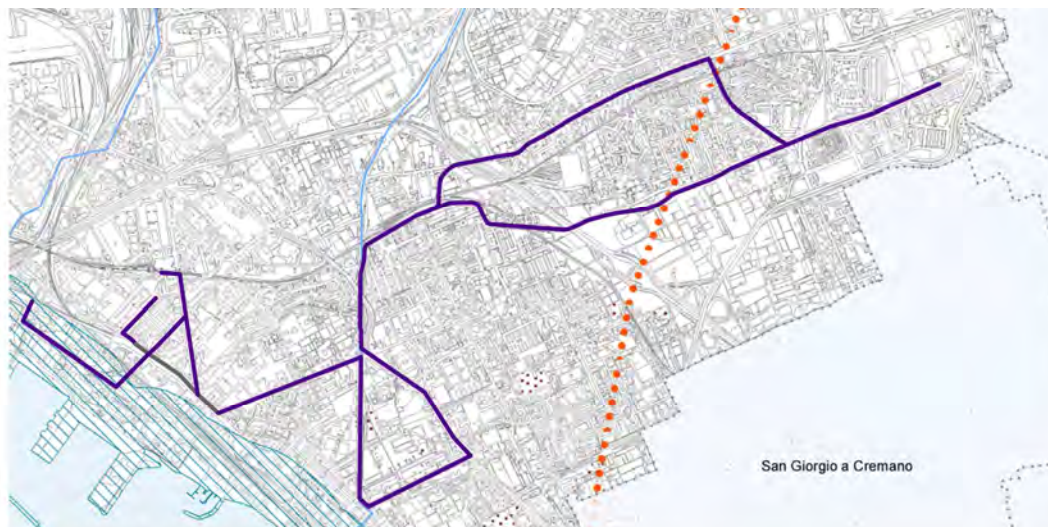
**AREE DI APPLICAZIONE DEL DLGS 42/2004, ART. 142**

-  A - TERRITORI COSTIERI COMPRESI IN UNA FASCIA DELLA PROFONDITÀ DI 300 M [...]
-  B - TERRITORI CONTERMINI AI LAGHI COMPRESI IN UNA FASCIA DI 300 M [...]
-  C - FIUMI, TORRENTI E CORSI D'ACQUA ISCRITTI NEGLI ELENCHI [...]
-  L - VULCANI

**CONFINI AMMINISTRATIVI**

-  PROVINCIALI
-  COMUNALI

Figura 17 - Tav. P.09.03 - "Individuazione dei beni paesaggistici di cui all'art. 134 del D.Lsg 42/2004"

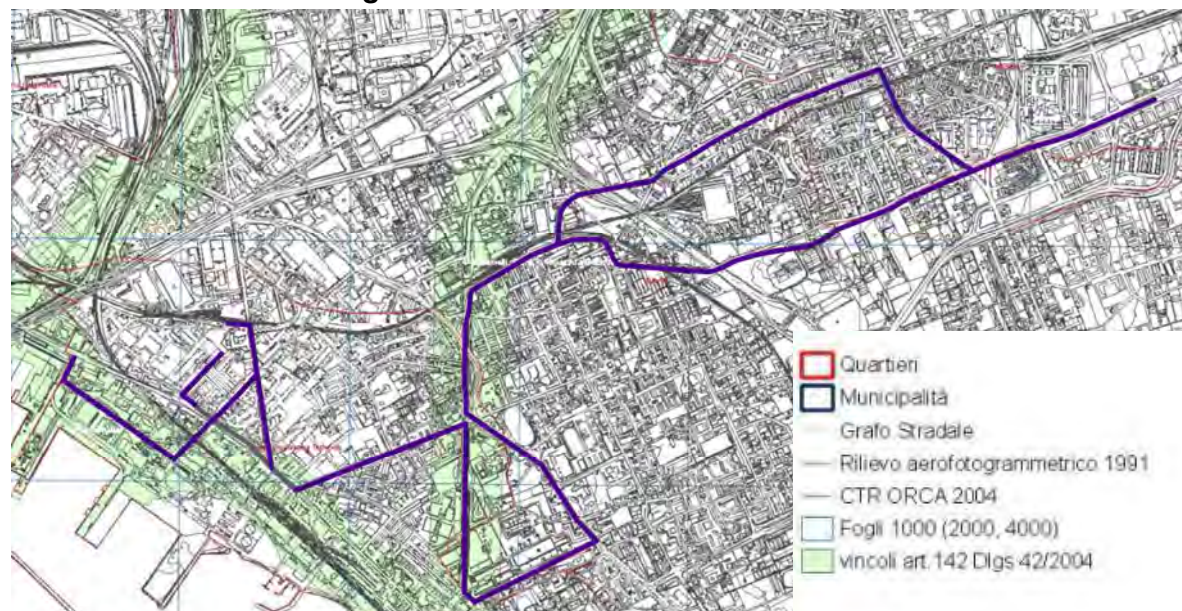


- Percorso estensione della rete ciclabile
- Percorso in corso di realizzazione in ambito di progetto già finanziato

Come si evince dalla sovrapposizione, il tracciato di via Vigliena ricade in un'area interessata dal vincolo previsto dall'art. 142 del D.Lgs 42/2004 in quanto rientrante nella fascia costiera di 300, e per il cui intervento sarà necessario il parere della Sovrintendenza.

Si rimanda al paragrafo 7, in cui, grazie a fotoinserti, sarà leggibile la portata della trasformazione dal punto di vista paesaggistico.

#### 4.1.1 Vincoli art.142 Dlgs 42/2004



- Percorso estensione della rete ciclabile

Figura 18 - Cartografia aree vincolate con tracciato di progetto - fonte portale GIS del Comune di Napoli

L'istruttoria condotta sul portale GIS del Comune di Napoli, ancor meglio definisce le aree soggette a vincolo secondo l'art.142 del D.Lgs 42/2004 e dalla sovrapposizione grafica, si evince come il tracciato della pista ciclabile attraversi aree rientranti nelle zone:

- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300m dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare
- c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal T.U. sulle acque e impianti elettrici (RD 1775/1933) e relative sponde o piedi di argini per la fascia di 150m ciascuna.

L'intervento in oggetto si configura come **intervento di lieve entità**: "**B.11. interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazioni di roatorie, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del suolo;**"

Questo tipo di intervento è assoggettato ad autorizzazione paesaggistica semplificata.

#### **4.1.2 Art.21 Dlgs 42/2004**

Nella cartografia al cui paragrafo 3.1.3, si evince come l'intervento di realizzazione della pista ciclabile, interessi strade ricadenti in Zona A – Insediamenti di interesse storico (art. 26 delle NTA), e per i cui interventi si fa riferimento all'articolo 21 del Dlgs 42/2004. Per l'esecuzione di interventi in suddette zone infatti, il Codice rimanda il rilascio dell'autorizzazione alla soprintendenza competente.

Nel dettaglio verrà sottoposto a parere della Soprintendenza l'intervento su:

- via Vigliena e il prolungamento Stradone Comunale Ottaviano: le strade che attraversano l'incrocio con Corso San Giovanni a Teduccio, ricadono in zona A e in particolare collegano insediamenti soggetti all'art. 102 delle NTA (Parte II) in quando "*Unità edilizia speciale preottocentesca originaria o di ristrutturazione a struttura unitaria*";
- Corso Protopisani: la strada ricade per la maggior parte della sua lunghezza all'interno della Zona A, in particolare è soggetta all'art. 92 delle NTA (Parte II) in quando asse di distribuzione di "*Unità edilizia di base otto-novecentesca originaria o di ristrutturazione a blocco*".



## 5 RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA DI INTERVENTO

Le strade interessate dall'intervento, elencate nel paragrafo 2.1.2, sono principalmente strade di quartiere a doppio senso di marcia, caratterizzate da intenso traffico e da parcheggio spesso non regolato.

Segue report fotografico dei principali tratti interessati dall'intervento.

### Via Marina dei Gigli

Via Marina dei Gigli è definita come porta di "accesso" alla nuova pista ciclabile ed un punto di collegamento tra la pista di Via Marina attualmente esistente e la pista di progetto. Ai sensi del Regolamento Viario del comune di Napoli è definita come una strada urbana di quartiere.



Figura 19 – Report fotografico Via Marina dei Gigli

### Stradone Vigliena

Questa strada lunga 555 m e classificata come strada urbana di quartiere, è costituita da due tratti principali differenti per ampiezza della carreggiata e per la presenza di parcheggi sui lati. Costituiscono due punti critici della progettazione a cui seguiranno due soluzioni diversificate lungo i relativi tratti.



Figura 20 – Report fotografico Stradone Vigliena

## Via Vigliena



*Figura 21 – Report fotografico Via Vigliena – tratto I (dal civico 55 al 33)*



*Figura 22 – Report fotografico Via Vigliena – tratto II (dal civico 1 al 32)*

### **Strada comunale Ottaviano**

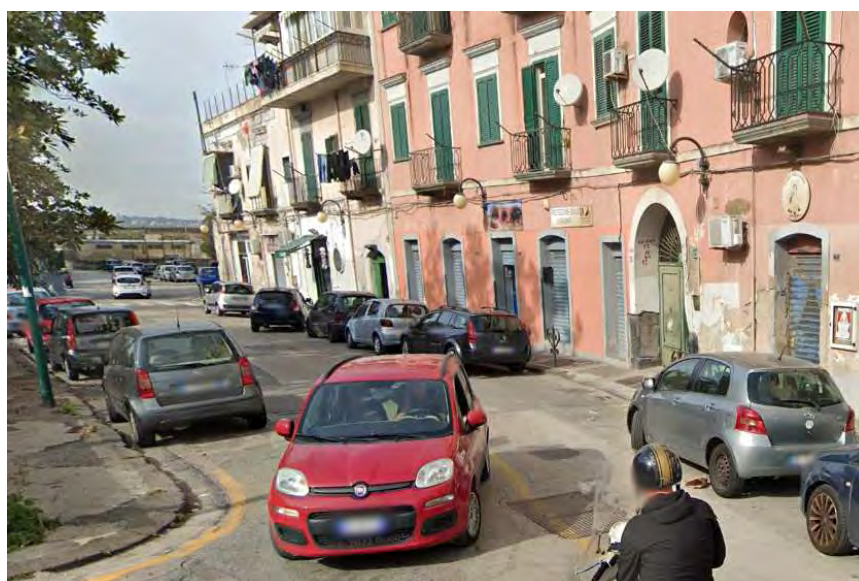
Strada comunale Ottaviano, è lunga 250, ed è definita ai sensi del Regolamento Viario come strada urbana di quartiere. Nonostante non sia regolamentato il parcheggio, e, nonostante la larghezza stradale non lo consenta, è solitamente presente lungo tutto la tratta sosta spontanea su entrambi i lati della carreggiata.



*Figura 23 – Report fotografico Strada Comunale Ottaviano*

### **Via Pazzino**

Via Pazzino è, insieme a Vico Pazzino, la strada che collega Corso San Giovanni a Parco Teodosia, considerato uno dei principali attrattori. È lunga 65 m, ed è definita ai sensi del Regolamento Viario, come strada urbana di quartiere.



*Figura 24 – Report fotografico Via Pazzino*

### Vico I Pazzino

Considerato strada urbana di quartiere, questo tratto è lungo 230 m ed è caratterizzato da un'ampia carreggiata a sinistra della quale sono presenti stalli di sosta. Il marciapiede sinistro, di accesso anche per il parco Teodosio, è caratterizzato da una folta alberatura.



Figura 25 – Report fotografico Vico I Pazzino

### Via Ferrante Imparato

Via Ferrante Imparato è una strada interquartiere di rilevante interesse funzionale (ai sensi del Regolamento Viario). In particolare, essa collega Corso San Giovanni alla stazione di Barra. Lungo tale tratto sono presenti 2 fermate di bus (all'altezza del civico 35 e 64).



Figura 26 – Report fotografico Via Ferrante Imparato

## Via Murelle

Il tratto di via Murelle interessato dall'intervento è lungo 90 m e collega la stazione di San Giovanni a Via Ferrante Imparato. È definita ai sensi del Regolamento Viario come strada urbana di quartiere.



*Figura 27 – Report fotografico Via Murelle*

## Corso Nicolangelo Protopisani

Corso Nicolangelo Protopisani è una strada ordinaria di quartiere. È una strada di particolare importanza, in quanto qui vi è localizzata la sede della facoltà di ingegneria dell'Università Federico II, oltre che svariate attività commerciali.

Lungo tale tratto, vi sono 2 aree riservate alla fermata del trasporto pubblico.



*Figura 28 – Report fotografico Corso Protopisani*

### Viale 2 Giugno tratto I

Il tratto di Viale 2 Giugno, analizzato di seguito, è quello compreso tra Corso Protopisani e via Taverna del Ferro.

Definita strada ordinaria, è lunga 710 m ed è caratterizzata da ampi marciapiedi adornati da alberature. Sono presenti inoltre, 4 aree (2 per ogni lato) adibite per la sosta dei bus.



Figura 29 – Report fotografico Viale 2 giugno

### Strada comunale Taverna del Ferro

Strada Comunale Taverna del Ferro è una strada urbana di quartiere



Figura 30 – Report fotografico Strada Comunale Taverna del Ferro

### **Via Domenico Atripaldi**

Via Domenico Atripaldi è definita come una strada urbana di quartiere. Lungo questo tratto sono presenti molti attrattori, che generano spostamenti da/verso questa zona rendendola molto trafficata. Insiste infatti su questo tratto, un grosso piazzale utilizzato dagli utenti come parcheggio.



*Figura 31 – Report fotografico Via Atripaldi*

### **Via Repubbliche marinare**

Via Repubbliche marinare è una strada primaria ordinaria. Il tratto oggetto di intervento è compreso tra via Atripaldi e viale 2 giugno.



*Figura 32 – Report fotografico Via Repubbliche Marinare*

## Viale 2 Giugno Tratto II

Il secondo tratto di viale 2 Giugno interessato è compreso tra via Repubbliche Marinare e via Chiaramonte.

È lungo 530 m e classificata come una strada primaria ordinaria.



Figura 33 – Report fotografico Viale 2 Giugno

## Via Chiaramonte

Definita strada primaria ordinaria dal Regolamento Viario, si sviluppa per circa 1,4 km lungo i quali si alloca oltre la Stazione di Barra con il relativo parcheggio, anche svariate fermate degli autobus, rappresentando così uno degli snodi più importanti per la mobilità locale.

A conferma di ciò, verso la fine del tratto, è collocata la rampa di accesso per l'autostrada E45, che però costituisce, nell'ambito del progetto una criticità che comporterà una variazione di percorso della pista ciclabile in direzione di Via Mastellone. Il percorso alternativo prevede il passaggio su via Ponte Cavalcavia Ponticelli, Via Volpicella, Via Bartolo Longo, via De Meis e si immetterà su Via Mastellone in direzione dell'Ospedale del Mare.



Figura 34 – Report fotografico Via Chiaramonte



### Via Mastellone

Il tratto stradale comprendente Via Mastellone è lungo 1110 m ed è classificato, ai sensi del Regolamento Viario, come strada primaria ordinaria.



*Figura 35 – Report fotografico Via Mastellone*

### Viale delle Metamorfosi

Il tratto di Viale delle Metamorfosi interessato dalla pista è lungo 900 m ed è classificato come strada ordinaria primaria.



*Figura 36 – Report fotografico Viale delle Metamorfosi*

### Via Ponte Cavalcavia Ponticelli

Via Ponte Cavalcavia Ponticelli è una strada primaria ordinaria e il tratto interessato dalla pista ciclabile è lungo 300 m.



*Figura 37 – Report fotografico Via Ponte Cavalcavia Ponticelli*

### Via Volpicella

Via Ponte Cavalcavia Ponticelli è una strada primaria ordinaria e si prevede di insediare la pista ciclabile per un tratto di circa 1386 m.



*Figura 38 – Report fotografico Via Volpicella*

### **Via Bartolo Longo**

Via Bartolo Longo è classificata come strada primaria ordinaria ed è caratterizzata da un'ampia carreggiata con presenza di marciapiedi alberati.



*Figura 39 – Report fotografico Via Bartolo Longo*

## 6 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI

Il progetto della nuova pista ciclabile, unitamente agli interventi già realizzati e finanziati, si è posto l'obiettivo di intercettare le principali attrezzature urbane esistenti nell'ambito orientale della città di Napoli e di scoprire relazioni e potenzialità ancora inesprese o incompiute, migliorando le condizioni di vivibilità attenuando il traffico veicolare urbano e promuovendo la mobilità pedonale e ciclabile.

Sono stati individuati pertanto degli assi infrastrutturali di connessione preferenziali sui quali inserire una pista ciclabile in sede propria. Tali piste – elemento portante della nuova rete ciclabile – si collegheranno a quella già esistenti di via Marina o con quelle in fase di realizzazione, la BREST.

Parallelamente sono state individuate delle strade che per proprie caratteristiche (ridotte corsie o presenza di parcheggi a raso) non possono prevedere la realizzazione di sedi protette: in tali si propone la limitazione della velocità (ad esempio "zone 30") al fine di garantire la circolazione promiscua tra biciclette ed autoveicoli.

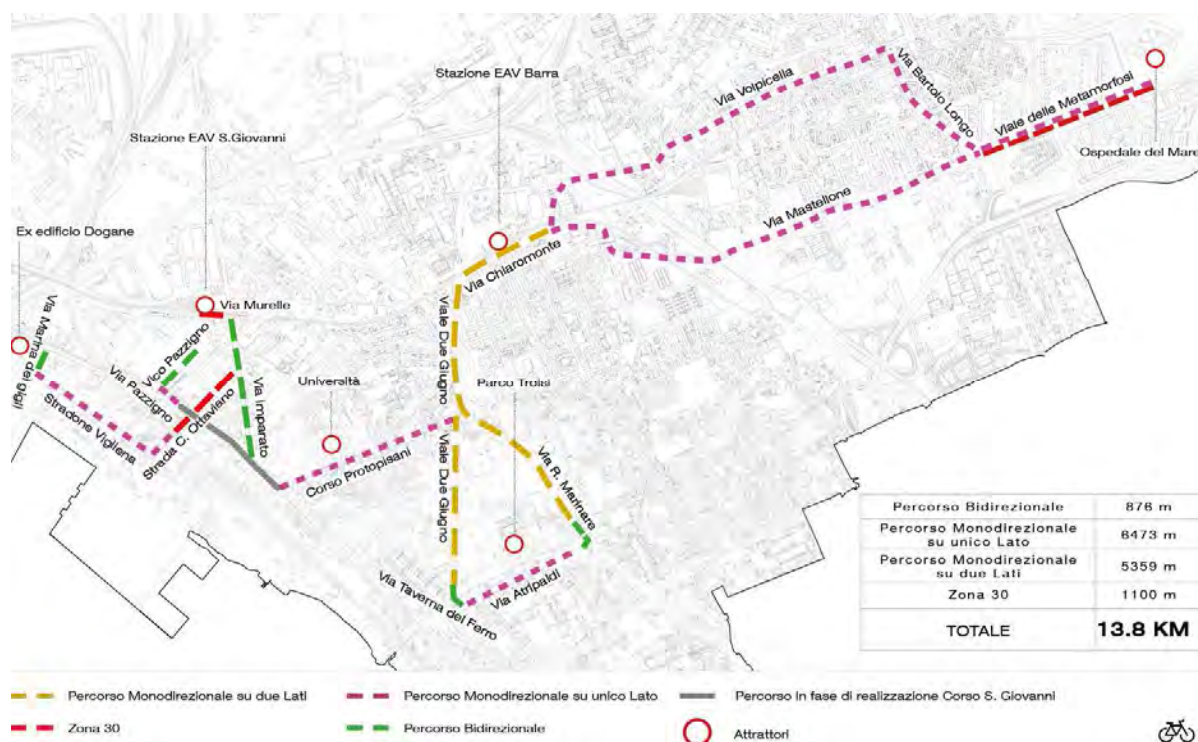


Figura 40 – Percorsi e tipologie di pista

La pista ciclabile di progetto è composta da tratti di diversa tipologia, classificati come segue.

### **1. Pista ciclabile in sede propria sia monodirezionale che bidirezionale**

Nel caso della monodirezionale, essa verrà realizzata con una larghezza minima di 1.50 m ed un cordolo di almeno 0,50 m. In casi estremi e per lunghezze brevi tale larghezza si riduce sino ad un metro. In questi casi, il restringimento verrà evidenziato mediante un'integrazione della segnaletica. La tipologia in sede propria è l'infrastruttura ciclabile di qualità massima e, separa fisicamente i ciclisti dal traffico.

Questa tipologia è stata adottata per le seguenti strade:

- Via Marina dei Gigli;
- Stradone Vigliena;
- Via Vigliena;
- Via Pazzigno;
- Via Ferrante Imparato;
- Corso Protopisani;
- Via Atripaldi;
- Via Chiaramonte (parzialmente);
- Via Metamorfosi (parzialmente);
- Via Ponte Cavalcavia Ponticelli;
- Via Volpicella (parzialmente);
- Via Bartolo Longo (parzialmente).

### **2. Pista ciclabile su corsia riservata**

La pista, ricavata dal marciapiede, può essere realizzata ad unico oppure doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale

Questa tipologia è stata adottata per le seguenti strade:

- Vico Pazzigno I;
- Viale Due Giugno;
- Strada Comunale Taverna del Ferro;
- Via Repubbliche Marinare;
- Via Chiaramonte (parzialmente);
- Via Metamorfosi (parzialmente);
- Via Mastellone;
- Via Volpicella (parzialmente);
- Via Bartolo Longo (parzialmente).

### **3. Zona 30**

Tali aree sono caratterizzate da una circolazione veicolare pressoché locale con velocità regolata attraverso imposizioni normative, ovvero segnaletica, e con la realizzazione di rallentatori fisici denominati Strumenti di moderazione del traffico che saranno analizzati successivamente.

Questa tipologia è stata adottata per le seguenti strade:

- Via Vigliena;

- Via Murelle;
- strada Comunale Ottaviano;
- Viale Metamorfosi(parzialmente).

4. **Percorsi promiscui pedonali e ciclabili** possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati.

Questa tipologia è stata adottata per un breve tratto di via Repubbliche Marinare (circa 100 m).

## **7 PREVISIONE DEGLI EFFETTI DELLE TRASFORMAZIONI DAL PUNTO DI VISTA PAESAGGISTICO**

Per le trasformazioni previste dal progetto della nuova pista ciclabile non si ritiene che si verifichino rischi ed effetti dal punto di vista paesaggistico; essendo un'opera che si sviluppa in lunghezza e non in altezza non causa alcun impatto visivo negativo sull'ambiente in cui si inserisce.

Non sono previste modifiche strutturali che possono incidere sulle relazioni intercorrenti fra elementi caratterizzanti l'area di intervento, trattandosi essenzialmente di un intervento che agisce prevalentemente sulle superfici lineari e che è finalizzato ad una migliore e diversa fruizione dei luoghi.

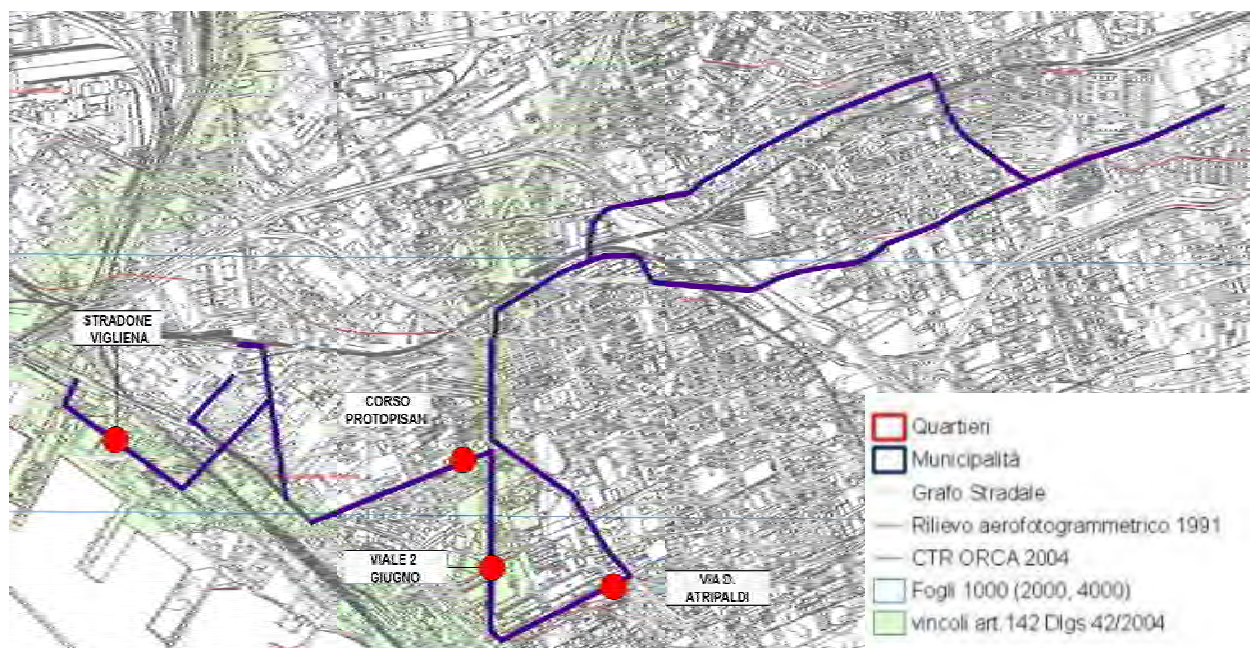
L'obiettivo del progetto è migliorare la fruibilità del contesto esistente, migliorando le condizioni di vivibilità, attenuando il traffico veicolare urbano e promuovendo la mobilità pedonale e ciclabile.

Nello specifico la pista ciclabile rispetto i seguenti criteri:

- è coerente con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto in cui si inserisce;
- non compromette le visuali connotate da elevato valore estetico percettivo;
- non modifica i caratteri tipologici e architettonici del patrimonio insediativo di valore storico ed identitario presente nell'area.

Si riporta di seguito la documentazione fotografica comparativa per i alcuni tratti di pista, indicati nella seguente mappa:

- Stradone Vigliena;
- Corso Protopisani;
- Viale 2 Giugno;
- Via Domenico Atripaldi



- Percorso estensione della rete ciclabile
- Percorso in corso di realizzazione in ambito di progetto già finanziato

Figura 41 – Cartografia aree vincolate con tracciato di progetto – indicazione punti fotoinserimento



## Stradone Vigliena



*Figura 42 – Stato di fatto*



*Figura 43 – Stato di progetto*

## Corso Nicolangelo Protopisani



Figura 44 – Stato di fatto



Figura 45 – Stato di progetto

## Viale 2 Giugno



*Figura 46 - Stato di fatto*



*Figura 47 - Stato di Progetto*

## Via Domenico Atripaldi



*Figura 48 - Stato di fatto*



*Figura 49 – Stato di Progetto*

## 8 CONCLUSIONI

Il progetto della nuova pista ciclabile, in linea con quanto previsto nel documento di indirizzo alla progettazione, si è posto l'obiettivo di intercettare le principali attrezzature urbane esistenti nell'ambito orientale della città di Napoli e di scoprire relazioni e potenzialità ancora inesprese o incompiute, migliorando le condizioni di vivibilità attenuando il traffico veicolare urbano e promuovendo la mobilità pedonale e ciclabile, anche attraverso interventi di riqualificazione urbana.

Il progetto proposto crea un circuito ciclabile, unitamente agli interventi già realizzati e programmati dal servizio di Mobilità Sostenibile, capace di rendere un servizio alla città e ai cittadini per la presenza di connessioni con scuole, ospedali, uffici, centri sportivi, luoghi d'arte e cultura; crea interconnessioni con altre forme di mobilità collettiva quali le stazioni ferroviarie; si mette a sistema e definisce un circuito con le altre reti ciclabili di via Marina, la futura rete ciclabile costiera in direzione Portici e la rete del BresT.



*Inizio pista ciclabile - Via Marina dei Gigli*