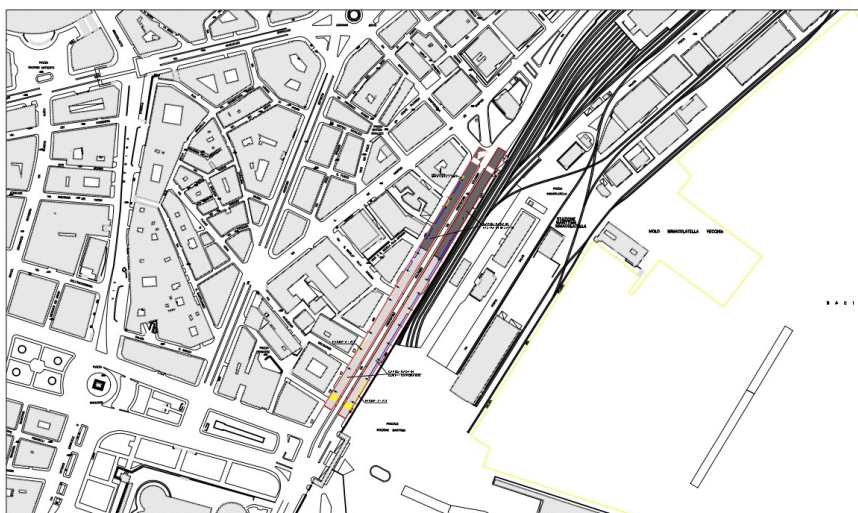


RELAZIONE PAESAGGISTICA

La presente relazione paesaggistica ha lo scopo di verificare l'impatto ambientale dell'intervento progettuale finalizzato alla manutenzione straordinaria di via Cristoforo Colombo, ricadente in aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142, comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n.42.

Il progetto prevede interventi di manutenzione straordinaria del capostrada, attraverso la completa ripavimentazione. In particolare, è prevista la sostituzione dei cubetti di porfido e dei basoli di pietra lavica con un pacchetto stradale in conglomerato bituminoso di tipo pregiato al fine, tra l'altro, di rendere più consona l'arteria alle proprie caratteristiche peculiari (intenso traffico, transito di mezzi pesanti).



PLANIMETRIA STATO DI FATTO



PLANIMETRIA DI PROGETTO

1) INQUADRAMENTO URBANISTICO

Di seguito è individuata l'area oggetto di intervento:



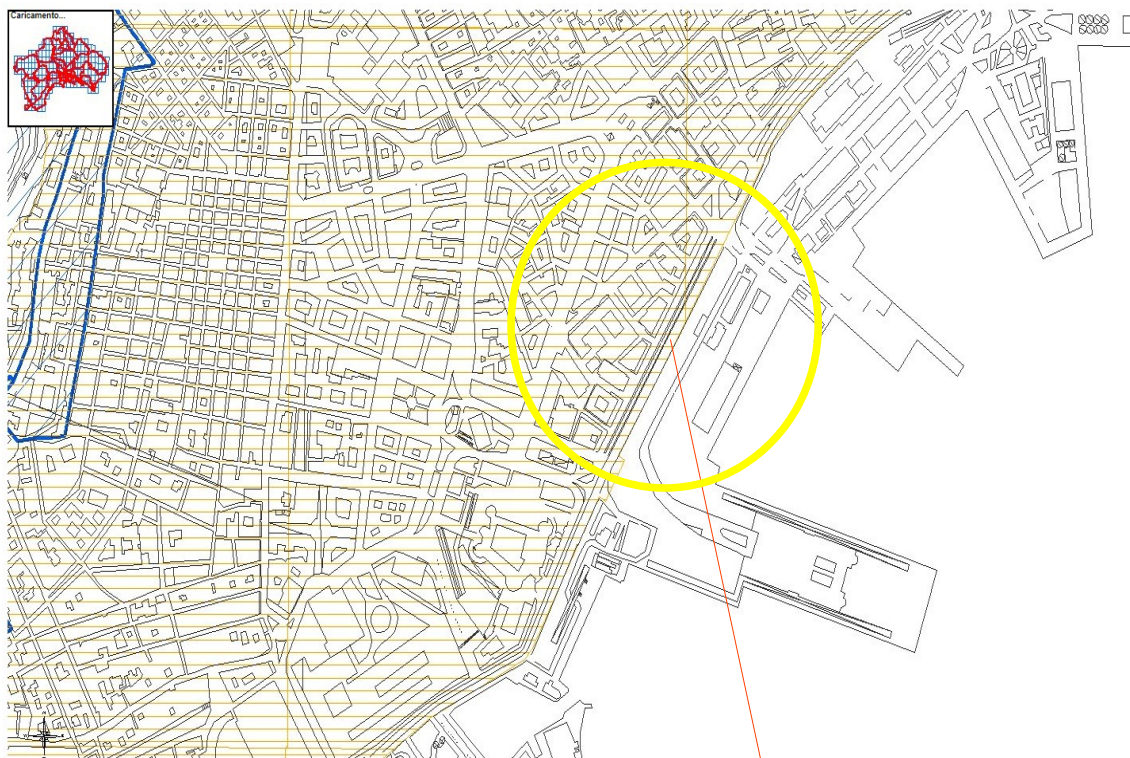
Vista satellitare

Area oggetto di intervento



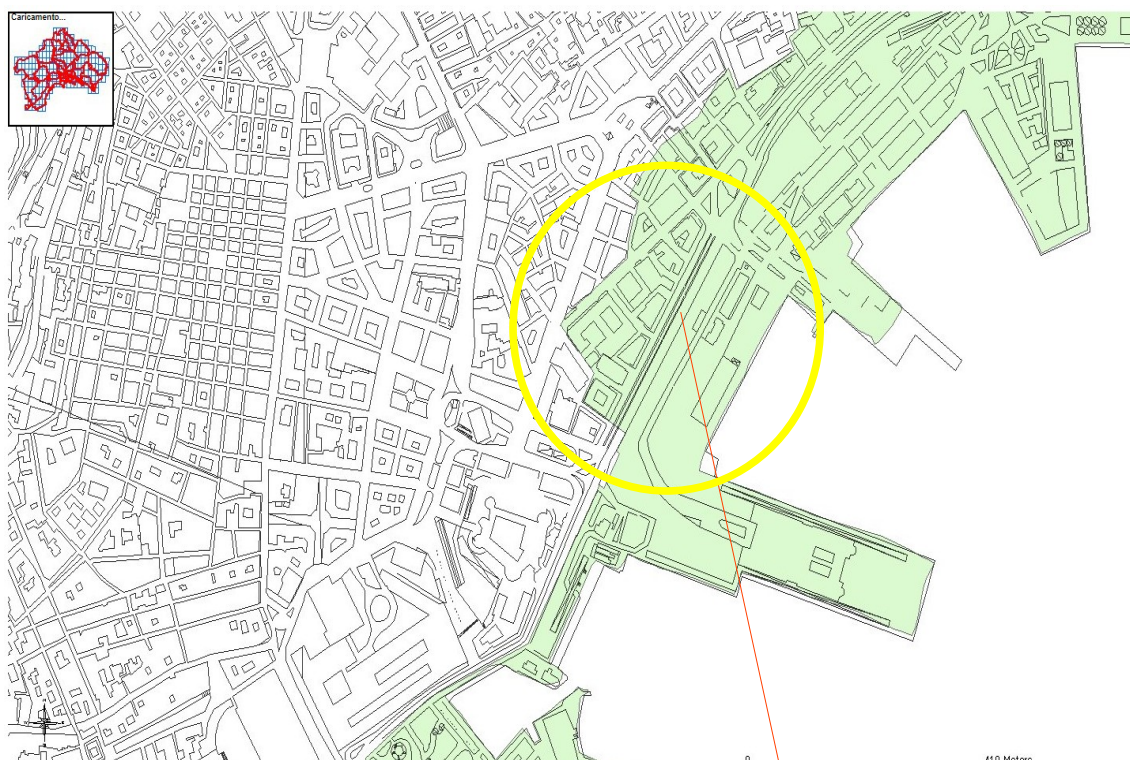
Piano Regolatore Generale

Area oggetto di intervento



Vincoli Paesaggistici/Archeologici

Area oggetto di intervento



Vincolo art. 142 D.Lgs 42/2004

Area oggetto di intervento

L'area ove è sita via Cristoforo Colombo è classificata come Zona STR "Strade" del vigente P.R.G. del Comune di Napoli ed è sottoposta alla tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio – Parte terza Titolo I e ss. mm. e ii., rientra tra le aree di interesse archeologico ai sensi della Parte seconda Titolo I e ss. mm. e ii. dello stesso Codice.

2) DESCRIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'AREA

Via Cristoforo Colombo, anticamente strada del Conte Olivares e dal 1643 via del Piliero, è una strada di Napoli del quartiere Porto, tra piazza Municipio e via Marina.

Costituisce un tratto della strada litoranea della città, che con l'inizio di via Colombo aumenta il proprio distacco dalla costa diventando sempre più interna.

Primi accenni a una strada portuale si trovano nel XVI secolo, con la costruzione di una via che facilitasse l'accesso ai quartieri bassi, reso difficile dalla presenza delle mura del porto che difendevano la città, da parte di Domenico Fontana nel 1596 per conto del viceré Enrique de Guzmán, conte di Olivares, padre del ben più famoso Conte d'Olivares.

Questa strada verrà poi detta del Piliero per la presenza di una cappella dedicata alla Madonna del Pilar sorta nel 1610 (secondo il Galante nel 1578) in relazione ad un'immagine della Madonna dipinta dai marinai sulla porta della Calce. Con il toponimo originario Conte Olivares s'identificherà una strada più interna e che rasentava le mura.

Ferdinando II di Borbone nel 1836 intervenne sulla strada con il progetto di Stefano Gasse: i palazzi furono ristrutturati secondo lo stile neoclassico e livellati in altezza, la strada ebbe un tracciato regolare e fu illuminata da lampioni a gas. Inoltre il ponte carolino fu abbattuto e fu sostituito da due ponti, uno in ferro e uno in muratura. I lavori furono terminati dall'ingegnere Clemente Fonseca per la morte del Gasse. Lo stesso ingegnere completò nel 1840 il neoclassico palazzo della Dogana nuova, anch'esso cominciato da Gasse nel 1826 e che adoperava le strutture

dell'edificio della dogana delle farine eseguito da Domenico Fontana durante il vicereame dell'Olivares.

Con l'unità d'Italia cominciano i grandi progetti di risanamento: il primo è del 1877 quando per volere del sindaco Gennaro Sambiasi Sanseverino duca di San Donato viene aperta via Flavio Gioia, la quale termina al Piliero rompendo la fila di palazzi del Gasse ed elimina una serie di fondaci, vero obiettivo della bonifica. Tuttavia il Risanamento degli ultimi anni dell'Ottocento non tocca la parte immediatamente vicina alla strada, interessando più che altro la strada di Porto, i Lanzieri e tutto il Pendino.

Durante l'era fascista si comincia a modificare l'area: il porto del Mandracchio e le sue immediate adiacenze vengono definitivamente eliminati in un arco di tempo che va dal 1935 al 1939 così come la chiesa di San Nicola alla Dogana vecchia, demolita nel 1935. Si apre la parallela a via del Piliero: via Guglielmo Marconi, dal 1963 chiamata via Alcide De Gasperi, dove si costruiscono alcuni palazzi, tra cui il palazzo del Provveditorato alle opere pubbliche, costruito tra il 1935 e il 1936 sul nuovo asse stradale, tra via Marchese di Campodisola e via Giulio Cesare Cortese, dinanzi alla chiesa di Portosalvo.

I grandi bombardamenti della seconda guerra (uniti a forti esplosioni come quella della nave Caterina Costa che fu una catastrofe per l'intera città) sconvolgono tutta la zona portuale. Si procede pertanto ad una rivoluzione urbanistica, approvata nel 1947, che stravolge la vecchia disposizione delle strade a ridosso della via del Piliero la quale cambia il tracciato, infatti viene indietreggiata terminando il proprio percorso dinanzi a Portosalvo mentre in precedenza terminava al ponte dell'Immacolatella. La dogana nuova del Gasse, uscita dalla guerra gravemente danneggiata, fu rasa al suolo proprio in questo periodo.

Nel 1961 cambierà anche il nome: la nuova strada, fino ad allora denominata comunemente via Marittima, fu intitolata a Cristoforo Colombo in occasione del centenario dell'Unità d'Italia.

La nuova strada è più interna rispetto all'antica (che scorreva assai vicina al mare) e ovviamente più larga. Gli edifici che sorgono seguono gli stili della nuova architettura post-guerra: a partire da piazza Municipio

incontriamo il cosiddetto palazzo d'angolo, opera di Marcello Canino eseguita dal 1950 al 1953 e che ricalca per struttura il vicino palazzo della Banca d'Italia dello stesso Canino.

La strada è divisa in tre carreggiate, con la centrale che fungeva da corsia preferenziale fino al 2011 quando è stata resa intransitabile per ogni veicolo che non sia un tram, dal momento che la corsia è sede del capolinea provvisorio occidentale della rete tranviaria cittadina, reso tronco a causa dei cantieri della metropolitana in piazza Municipio.

Fino al 1994 le carreggiate laterali erano affidate ai due flussi circolatori. Da allora, in concomitanza con la totale pedonalizzazione di Piazza del Plebiscito e della conseguente riorganizzazione della viabilità nelle strade circostanti, ambedue le carreggiate sono state rese a senso unico in direzione di via Marina.

3) STATO DI FATTO

Da un punto di vista planimetrico il tracciato stradale si presenta rettilineo, da un punto di vista altimetrico la strada è quasi a livello del mare. La strada si suddivide in nr. 3 carreggiate delle quali, le due laterali destinate al transito di autoveicoli mentre quella centrale è sede della linea tranviaria.

La porzione di strada oggetto di intervento è quella destinata al solo transito veicolare, ad esclusione della carreggiata centrale sede della linea tranviaria. Sul lato mare è presente un marciapiedi con larghezza di circa 3,50 m. mentre dal lato opposto è presente un marciapiedi con larghezza di circa 7,50 m che separa la carreggiata dagli edifici. Si precisa che i marciapiedi così come la carreggiata centrale, non saranno oggetto di intervento.

L'asse stradale è percorso quotidianamente da un flusso di traffico di media ed alta intensità, che diviene intenso nelle ore di punta in considerazione anche della forte vocazione commerciale, turistica e terziaria della zona visto anche la vicinanza del porto.

La sede stradale, oggetto di intervento, è lunga circa 350,00 metri e larga mediamente 10,00 m a carreggiata per nr. 2 carreggiate oggetto di

intervento e per una superficie complessiva, esclusi i marciapiedi e la carreggiata centrale, di circa 7.000,00 mq.

Il capostrada in un primo tratto è pavimentato con cubetti di porfido, mentre in un secondo tratto è pavimentato con basoli di pietra lavica. La strada per anni non è stata interessata da interventi di manutenzione programmata, mentre, di contro, ha subito numerosi interventi di scavo da parte delle società esercenti pubblici servizi.

Tale condizione ha generato in più punti il danneggiamento della pavimentazione del capostrada, con cubetti divelti e/o non perfettamente alloggiati in sede, avvallamenti, ormaie, perdita della sigillatura dei giunti e della configurazione.

La disomogeneità della pavimentazione stradale, rappresentata dagli interventi effettuati dagli Enti fornitori di pubblici servizi e dalle lavorazioni puntuali necessarie per ripristinare la sede stradale da dissesti su guasti (buche, avvallamenti localizzati, ormaie) ha spesso comportato l'utilizzo di conglomerato bituminoso in sostituzione dell'originaria pavimentazione in pietra.

L'usura dovuta al tempo, il notevole carico stradale, con particolare riferimento a quello dovuto ai mezzi pesanti, e gli interventi di cui sopra, hanno determinato la necessità di intervenire sulla pavimentazione della strada per avere una maggiore efficienza, ai fini della tutela per la circolazione stradale .

4) INTERVENTO

Il progetto di cui si tratta prevede, quindi, interventi sul capostrada. In linea generale, gli interventi da eseguirsi sulla strada saranno i seguenti:

- rimozione pavimentazione esistente (cubetti di porfido e basoli di pietra lavica);
- rifacimento dello strato di base con misto granulometrico;
- posa del binder;
- Rimessa a quota dei chiusini e caditoie dissestati e sostituzioni di quelli danneggiati

- Posa di zanelle in lastre di basalto
- Posa del tappeto di usura in conglomerato bituminoso di tipo pregiato;
- Rifacimento della segnaletica stradale

Relativamente al capostrada, si è ipotizzato di sostituire, l'attuale pavimentazione in cubetti di porfido e basoli di pietra lavica con conglomerato bituminoso di tipo pregiato, per i motivi suddetti dettati dalla mole enorme di traffico.

I cubetti di porfido ed i basoli di pietra rimossi dal capostrada saranno immediatamente riutilizzati su altre strade cittadine oppure stoccati in appositi depositi comunali in attesa del loro riutilizzo.

5) EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

I principi ispiratori del progetto sono attinenti all'innalzamento delle caratteristiche di qualità e sicurezza della circolazione stradale.

Si ritiene che la presente proposta progettuale contenga soluzioni compositive, materiche e cromatiche rispettose dei caratteri del contesto paesaggistico in cui è inserita l'area di intervento riqualificando ed adattando la viabilità alle esigenze dell'Amministrazione Comunale; in particolare, si ritiene che la sostituzione dei cubetti di porfido e dei basoli di pietra lavica dal capostrada con conglomerato bituminoso di tipo pregiato, non produca sostanziali modifiche dal punto di vista paesaggistico della zona.

Inoltre, si specifica che in tale zona, la viabilità presenta già una pavimentazione in conglomerato bituminoso e quindi l'intervento produrrebbe continuità con tale contesto e una maggiore fluidità e sicurezza per lo snodo del traffico e per l'adiacenza dell'ingresso del porto.

6) FOTO SIMULAZIONI DELLE OPERE DI PROGETTO



Foto n. 01 ex ante



Foto n. 01 ex post



Foto n. 02 ex ante



Foto n. 02 ex post