

Area Programmazione della Mobilità Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile ESTENSIONE DELLA RETE CICLABILE CITTADINA: AMBITO SETTENTRIONALE - SCAMPIA



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

ai sensi dell'art. 48 del D.L. n. 77/2021, convertito nella L. n. 108/2021
adeguato alle linee guida del PNRR e PNC

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Dirigente del Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile Arch. Valeria Pizzo
DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO: Ing. Antonio Priore

PROGETTO a cura di:

LAND

LAND Italia Srl
via Varese, 16
IT - 20121 Milano
+39 02 8069111
italia@landsrl.com

Il progettista e direttore tecnico
Dr. Arch. Andreas Kipar

Arch. Shirly Mantin
Arch. Lisa Perego
Arch. Lorenzo Bucciarelli
Arch. Marco Mazzella - Local Architect



n. elaborato D04		TITOLO: RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA			
Codice elaborato		PFTE_D04	-		
02	09.12.2022	Terza emissione	LB	SM	AK
Rev.	Data	Oggetto	Orig.	Ver.	Appr.

Il presente documento è di proprietà dei professionisti indicati e dei committenti. E' vietata, pertanto, la copia, riproduzione, rielaborazione e divulgazione su supporto cartaceo e/o informatico senza la formale e preventiva autorizzazione degli aventi diritto. Il contenuto del documento e' protetto dalle norme sul diritto d'autore e sulla proprietà intellettuale.

Relazione paesaggistica semplificata
ALLEGATO D (di cui all'art. 8, comma 1 D.P.R. 31/2017)

Indice

Introduzione	3
Oggetto	5
1 Richiedente ⁽¹⁾	5
2 Tipologia dell'opera e/o dell'intervento ⁽²⁾	5
3 Carattere dell'intervento	5
5 Destinazione d'uso	5
6 Contesto paesaggistico dell'intervento e/o dell'opera	6
7 Morfologia del contesto paesaggistico	6
8 Ubicazione dell'opera e/o dell'intervento	7
9 Documentazione fotografica dello stato attuale	17
10a Presenza di immobili ed aree di notevole interesse pubblico	23
10b Presenza di aree tutelate per legge	26
11 Descrizione sintetica dello stato attuale dell'immobile o dell'area di intervento ⁽⁴⁾	27
12 Descrizione sintetica dell'intervento e delle caratteristiche dell'opera	27
13 Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera ⁽⁶⁾	42
14 Eventuali misure di inserimento paesaggistico ⁽⁷⁾	42
15 Indicazioni dei contenuti precettivi della disciplina paesaggistica vigente in riferimento alla tipologia di intervento: conformità con i contenuti della disciplina	43

Introduzione

L'obiettivo strategico del progetto è quello di **incentivare la mobilità ciclopedonale, diffondendo la cultura sull'uso di una mobilità sostenibile ed integrata**, inserita all'interno di una rete vasta di mobilità a diversi livelli che intercetti poli di interscambio per una mobilità sostenibile, ovvero dal trasporto su gomma al trasporto su ferro alla rete ciclopedonale a quella pedonale. Tale obiettivo è raggiungibile con una serie sistematica di interventi di realizzazione di infrastrutture a servizio della bicicletta che diventino anche occasioni di riqualificazione degli assi stradali, consentendo la compresenza di assi ciclopedonali in totale sicurezza per gli utenti. Le attività svolte hanno avuto come obiettivo quello di indagare differenti alternative al fine di individuare due soluzioni progettuali per il miglior inserimento paesaggistico e fruitivo della rete ciclabile nel territorio di pertinenza. Le proposte sono state affrontate partendo dal presupposto che **lo sviluppo progettuale dell'intero nastro debba dar forza al rapporto tra la forma fisica del luogo e il suo contesto sociale, economico e culturale**, studiando le esigenze di coloro che ne faranno uso e mettendo coerentemente a sistema il quadro generale degli interventi e delle strategie che insistono sul territorio. Un approccio che richiede attenzione, consapevolezza e soprattutto dedizione, per poter rendere visibile la sostenibilità dell'iniziativa e tangibile il contributo per rendere maggiormente vivibili le nostre città e i nostri territori.

Il lavoro è stato condotto dalla macro alla micro-scala, confermando una visione d'insieme in linea con le esigenze espresse dalla Committenza, con gli strumenti di indirizzo programmatico e gli indirizzi del Biciplan, per arrivare allo sviluppo di soluzioni che meglio integrino le esigenze ambientali con l'assetto paesaggistico e funzionale/fruitivo.

In quest'ottica integrata la progettazione paesaggistica ha definito una linea d'azione unitaria e unificante i diversi elementi nei quali essa si articola: ambiente, infrastrutture e sinergie con il territorio.

L'ambito settentrionale Scampia è parte di un tessuto urbano, saldato alle municipalità di Piscinola, Miano, Chiaiano, un vasto tessuto edificato che oggi è ben servito dalla rete su gomma e su ferro ma privo di una rete di mobilità dolce che possa intercettare quella utenza che compie spostamenti ricorrenti e quotidiani, come casa-scuola, casa-lavoro, casa-luoghi per lo svago e lo sport, rappresentando un'alternativa all'uso del veicolo privato a motore.

Il progetto di estensione della rete ciclabile è quindi un progetto virtuoso finalizzato all'implementazione della rete di mobilità dolce. Ma, ancor di più, il progetto acquisisce valore se contestualizzato nella vera e propria sfida dell'Ambito Nord di Napoli: **la ricerca di una nuova identità che coniughi ambiente e sviluppo, che sia più ecologica, più economica, più sociale**. Un obiettivo ambizioso, verso una rigenerazione urbana sostenibile e verde, che possa saldare un nuovo patto tra Uomo e Natura, recuperando i propri ecosistemi degradati e i valori del territorio, connettendo, riqualificando. Coltivare spazi destinati alla mobilità sostenibile e alla collettività, specialmente quando si parla di rigenerazione urbana è fondamentale. Rigenerare significa innanzitutto prendere in considerazione l'aspetto sociale, umano e relazionale di un territorio o di un quartiere, che presenta un ecosistema degradato e che necessita di essere elevato ad un nuovo standard per riuscire ad offrire una qualità di vita superiore. Una soluzione che non può passare solamente attraverso la riqualificazione di un costruito materiale, ma che necessita di un ripensamento del tessuto sociale, a partire dalle esigenze delle popolazioni che lo abitano. Riqualificare quel territorio, a partire dalla riflessione sulla qualità degli spazi e dei servizi pubblici, è quindi il primo passo per offrire benessere alle persone che lo frequentano, e nessuno spazio è più vocato ad assolvere a questa funzione dello spazio verde pubblico.



Inquadramento generale con indicazione dell'area sottoposta a vincolo paesaggistico, oggetto della presente relazione
Estratto della tavola T07

Oggetto

PFTE relativo all'intervento Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito settentrionale – Scampia, in attuazione della D.G.C. n. 134/2022

1 Richiedente ⁽¹⁾

Comune di Napoli (cod. fisc. 80014890638) Servizio Sviluppo della mobilità sostenibile

Dirigente Arch. Valeria Palazzo mail valeria.palazzo@comune.napoli.it

Rup Arch. Valeria Palazzo mail valeria.palazzo@comune.napoli.it

☐ persona fisica

☐ società

☐ impresa

☒ ente

2 Tipologia dell'opera e/o dell'intervento ⁽²⁾

B.11. interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazioni di rotatorie, 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 assicuri adeguata permeabilità del suolo;

B.36. **posa in opera di cartelli** e altri mezzi pubblicitari non temporanei di cui all'art. 153, comma 1, del Codice, **di dimensioni inferiori a 18 mq**, ivi compresi le insegne e i mezzi pubblicitari a messaggio o luminosità variabile, nonché l'installazione di insegne fuori dagli spazi vetrina o da altre collocazioni consimili a ciò preordinate;

3 Carattere dell'intervento

☐ temporaneo

☒ permanente (*percorso ciclabile bidirezionale su sede pedonale ampliata*)

5 Destinazione d'uso

☐ residenziale

☐ ricettiva/turistica

☐ industriale/artigianale

☐ agricolo

☐ commerciale/direzionale

☒ altro (*percorso ciclabile bidirezionale su sede pedonale ampliata*)

6 Contesto paesaggistico dell'intervento e/o dell'opera

X centro o nucleo storico (percorrenza ciclabile bidirezionale su sede pedonale ampliata per un tratto pari a 60m ricade in Zona A del territorio di Miano, come da Zonizzazione Tav. 6 foglio 7)

☐ area urbana

X area periurbana (pista ciclabile bidirezionale su sede pedonale ampliata – tratto via Miano a partire dall'incrocio via V.Veneto-via V. Emanuele termine Porta Bellaria)

☐ insediamento rurale (sparso e nucleo)

☐ area agricola

☐ area naturale

☐ area boscata

☐ ambito fluviale

☐ ambito lacustre

☐ altro

7 Morfologia del contesto paesaggistico

☐ pianura

☐ versante

☐ crinale (collinare/montano)

☐ piana valliva (montana/collinare)

☐ altopiano/promontorio

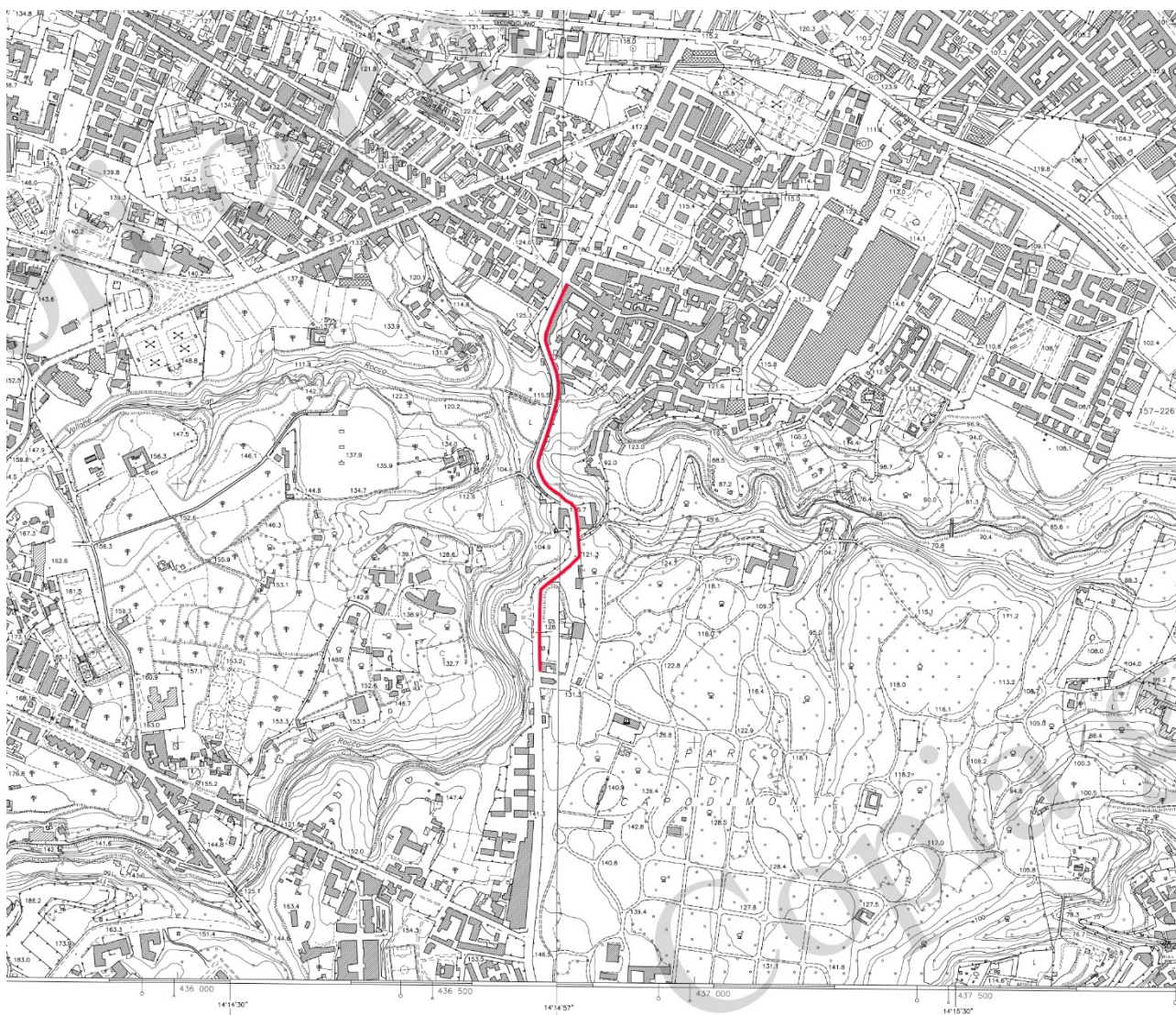
☐ costa (bassa/alta)

X altro (ambito urbano percorrenza ciclabile su corsia riservata ricavata dal marciapiede art. 6 comma 2 lett. c del D.M. 557/1999)

8 Ubicazione dell'opera e/o dell'intervento

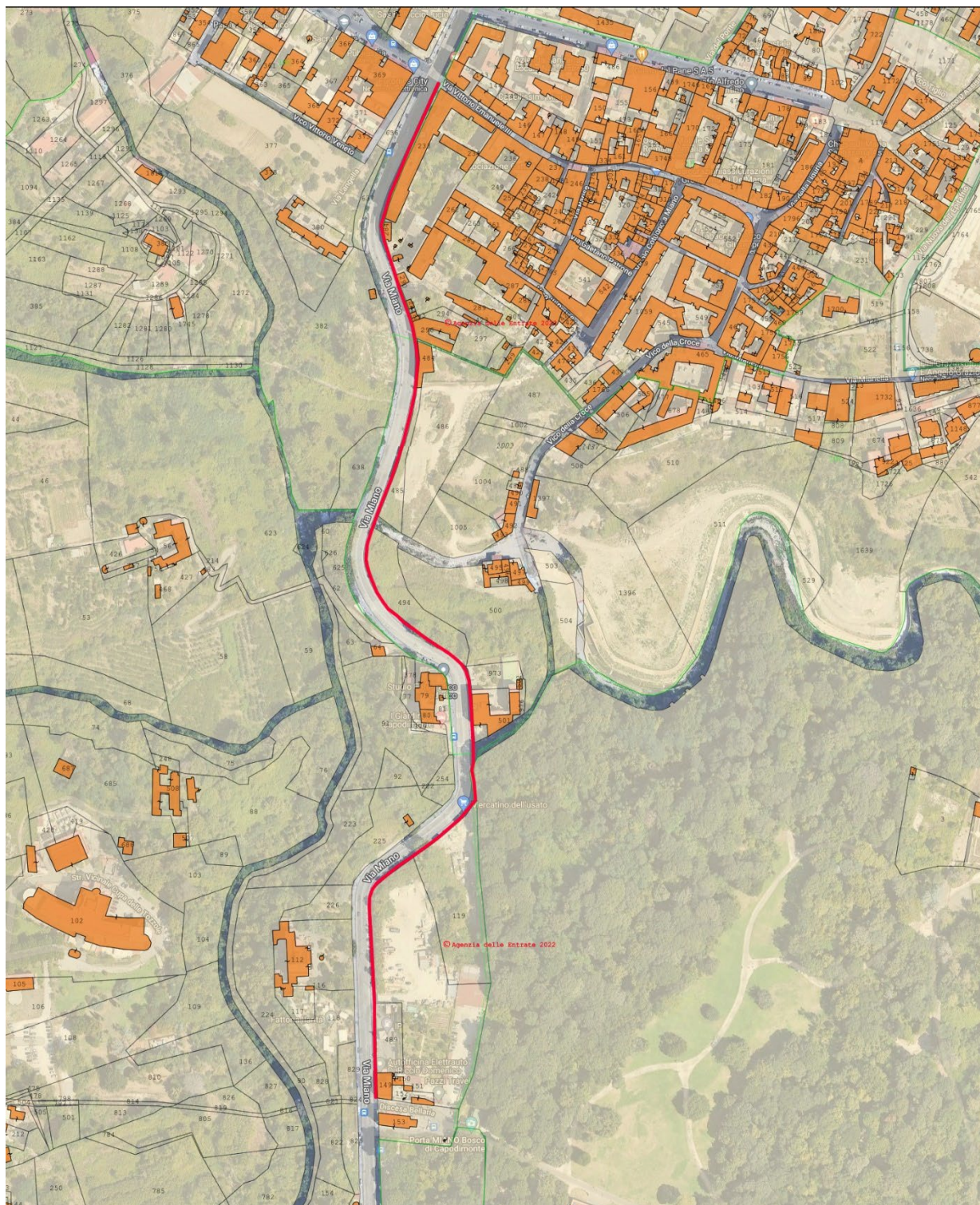
a) estratto cartografico CTR 2004-2005 fogli 447111 – 447124

L'edificio o area di intervento deve essere evidenziato sulla cartografia attraverso apposito segno grafico o coloritura;
(in evidenza il tracciato della ciclabile bidirezionale su sede pedonale ampliata)



LAND

a) estratto cartografico **CATASTO** L'edificio o area di intervento deve essere evidenziato sulla cartografia attraverso apposito segno grafico o coloritura; (in evidenza il tracciato della ciclabile bidirezionale su sede pedonale ampliata. La ciclabile è su area pubblica)



a) estratto cartografico ORTOFOTO fogli 447111 - 447124

L'edificio o area di intervento deve essere evidenziato sulla cartografia attraverso apposito segno grafico o coloritura;
(in evidenza il tracciato della ciclabile bidirezionale su sede pedonale ampliata)



Il tracciato della ciclabile bidirezionale riservata su marciapiede ampliato, ai sensi dell'art. 6 comma 2 lett.c del D.M. 557/1999, fiancheggia il nastro stardale in sinistra di chi è in direzione Napoli. Come si vede il tracciato non attraversa il Parco Metropolitano delle Colline, Vallone San Rocco, che si estende nella parte bassa ed è tagliato dalla via Miano e dal ponte che scavalca il Vallone San Rocco.

LAND

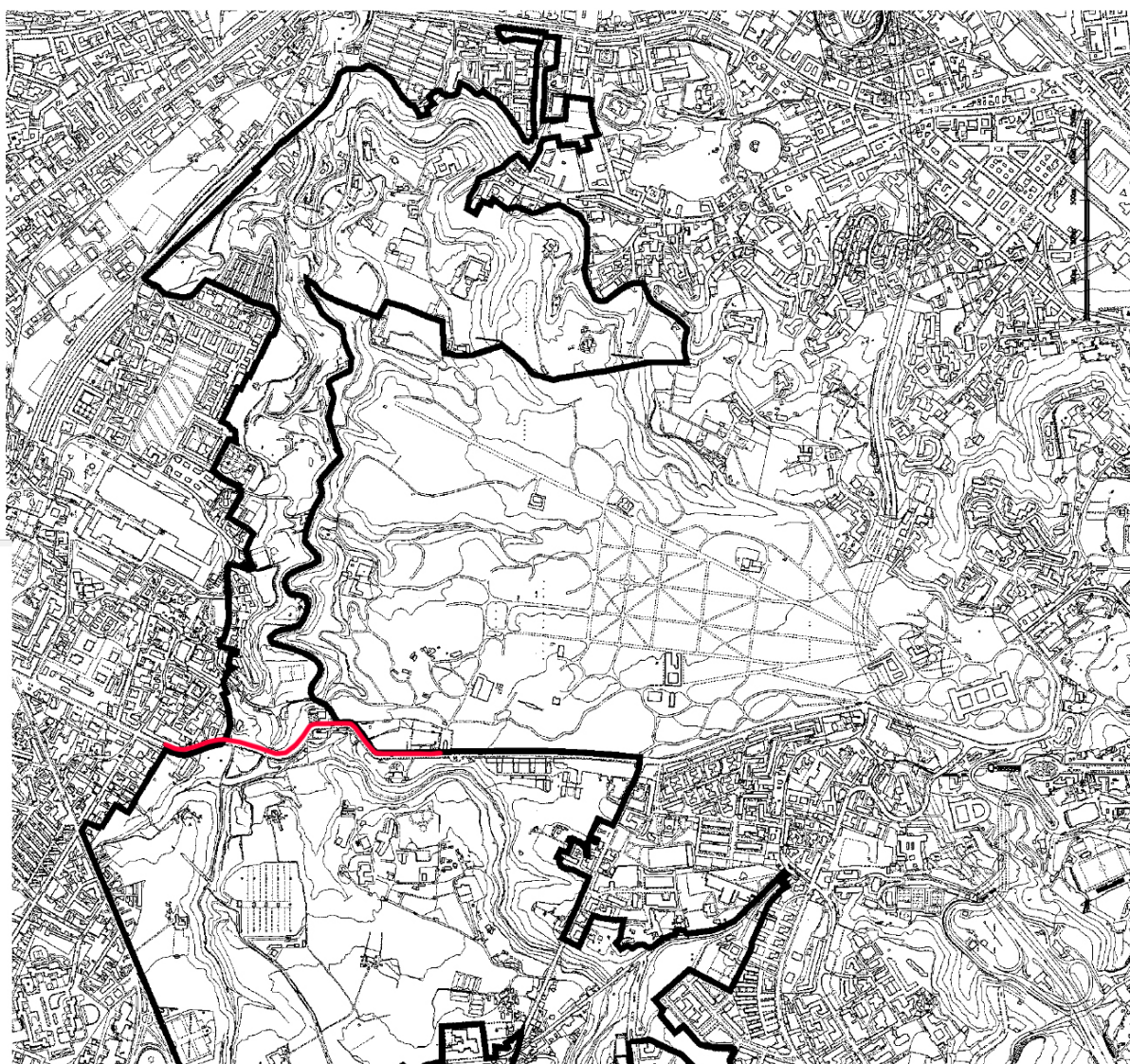
b) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale e relative norme; Tav. 6 Zonizzazione, foglio n.7 della Variante al PRG Comune di Napoli. Il nastro stradale e quindi la pista ciclabile non ricadono in nessuna perimetrazione della zonizzazione acclusa.



b) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale e relative norme; **Ambito 35** (unità morfologiche) delle N.T.A. parte III art. 162 della Variante al PRG Comune di Napoli,

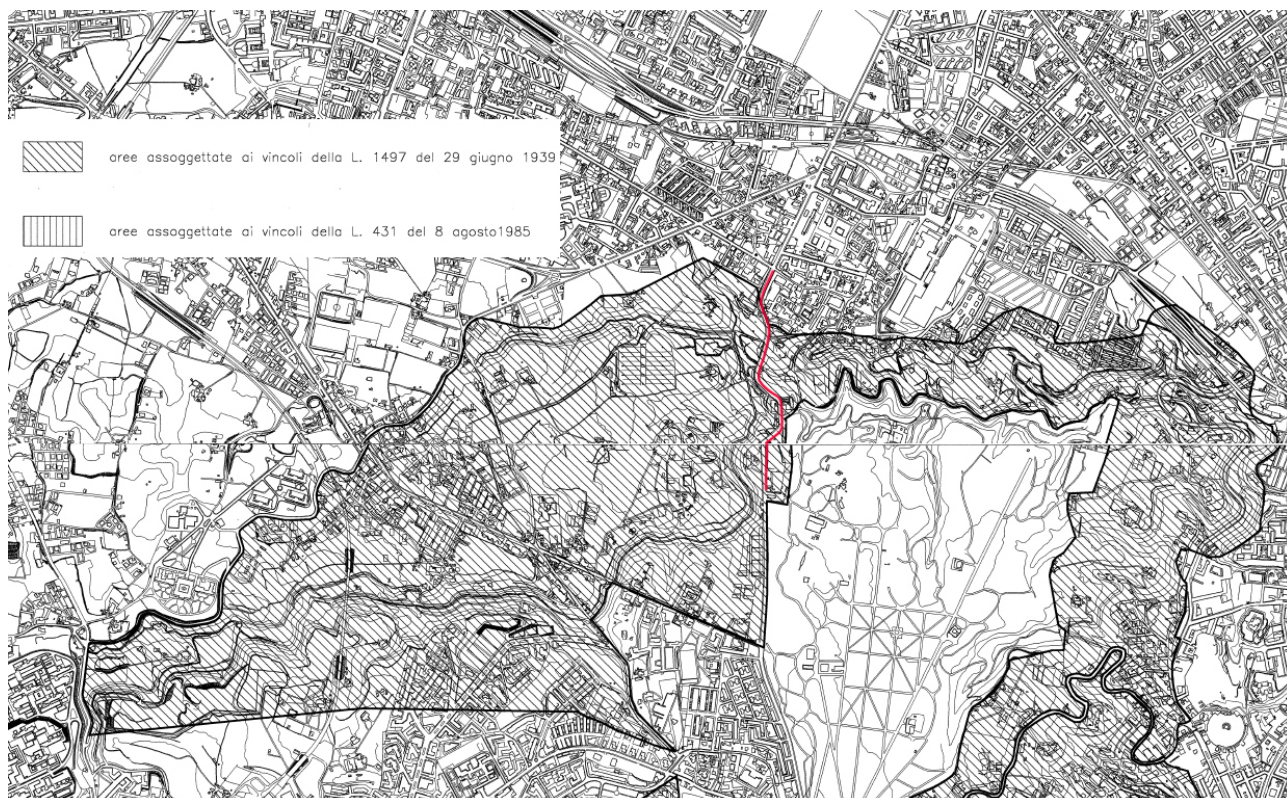
Si precisa che il percorso ciclopedonale non attraversa l'ambito naturalistico del Vallone San Rocco, oggi Parco Metropolitano delle Colline, ma si sviluppa sul nastro stradale esistente che lo scavalca e lo taglia con il ponte sul Vallone San Rocco e la via Miano

Art.162	ambito n. 35	Scheda 94
	Vallone San Rocco	



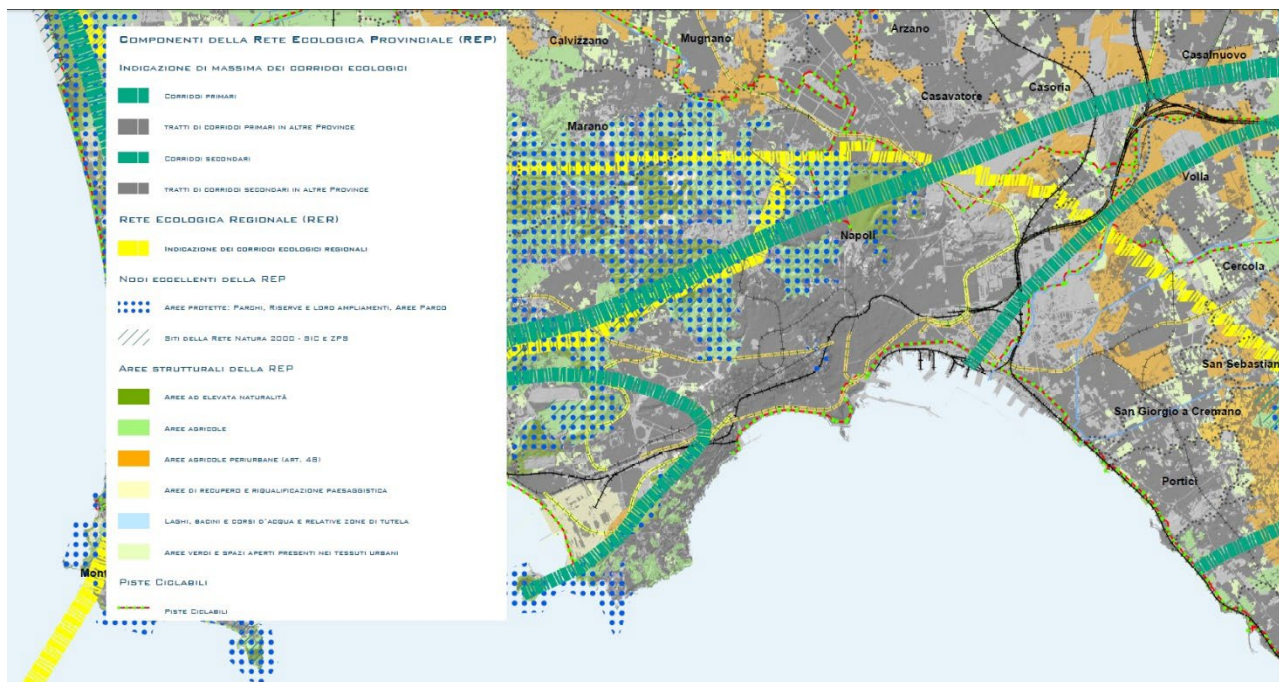
b) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale e relative norme;

Tav. 13 foglio 1 e foglio 3 della Variante al PRG Comune di Napoli. Si rilevano alcune aree assoggettate al vincolo della Legge n. 1497/39 vincolo paesaggistico. Si rimanda alle norme dell'art. 142 del D.Lgs n. 42/2004



c) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione paesaggistica e relative norme. (3)

PTC Piano Territoriale di Coordinamento Tav. I.02.0 Componenti della rete ecologica provinciale.
La rete ciclabile provinciale percorre l'itinerario oggetto di PFTE



Estratto dalla Relazione N01-0 Mobilità Urbana. La crescita della mobilità urbana negli ultimi anni da positivo indice di sviluppo si è trasformata in problema da risolvere, per le conseguenze che il traffico urbano determina dal punto di vista economico, ambientale e sanitario. Per la risoluzione di queste problematiche, sia a livello mondiale che comunitario e nazionale, sono state individuate precise azioni, come quelle definite nel protocollo di Kyoto per la riduzione di CO₂, che impegnano l'Italia (e quindi anche gli enti operanti nell'area metropolitana di Napoli, nella quale sono presenti condizioni di traffico che incidono in modo sostanziale sui dati nazionali) ad attivare azioni ed interventi che portino ad una riduzione delle immissioni di inquinanti in atmosfera o come quelle individuate nei Decreti del Ministero dell'Ambiente sulla mobilità sostenibile, sull'inquinamento da benzene, oppure le indicazioni contenute nel Piano Nazionale della sicurezza stradale e nel Piano nazionale dei trasporti.

Per ottenere i risultati prefigurati il Piano definisce alcuni criteri di valutazione di interventi promossi da altri enti e di indirizzo di azioni locali:

d. nei piani locali e di settore si considera prioritaria la realizzazione di una vasta rete ciclopeditonale, come componente integrativa del sistema dei trasporti, finalizzata a recuperare alla bicicletta una funzione non solo ludica, ma anche di potenziale quotidiano mezzo di trasporto. Queste potenzialità sono particolarmente favorite per progetti che riguardano la fascia costiera, le relazioni metropolitane verso nord e nella piana tra Giugliano e Nola, e soprattutto le reti corte delle relazioni tra i centri, che si vogliono incrementare nella prospettiva di un sistema policentrico "a grappoli", come si configura nella piana a nord di Napoli.

In sintesi gli interventi ritenuti dal Piano prioritari per realizzare il programma di ottimizzazione della rete esistente e di integrazione territoriale sopra delineato possono essere così riassunti:

- realizzazione di una rete ciclabile provinciale che consenta da una parte la fruibilità della linea di costa e si prolunghi in modo di connettere i siti archeologici e, in prospettiva coinvolga gran parte degli insediamenti dalla piana napoletana, nel breve periodo con reti corte (da Castellammare a Torre A., da Nola a Pomigliano, da Giugliano a

Napoli, o in aree protette come i Campi flegrei, o i Regi Lagni) e progressivamente coinvolga le reti lunghe di connessione tra i diversi ambiti di pianura;

- scelta prioritaria delle aree raggiungibili ciclopeditalmente dai nodi intermodali e in particolare dalle stazioni ferroviarie, per localizzare investimenti per la riqualificazione urbana o per il completamento e la densificazione residenziale, in modo da consentire un più diretto vantaggio all'utilizzo dei trasporti pubblici agli abitanti.

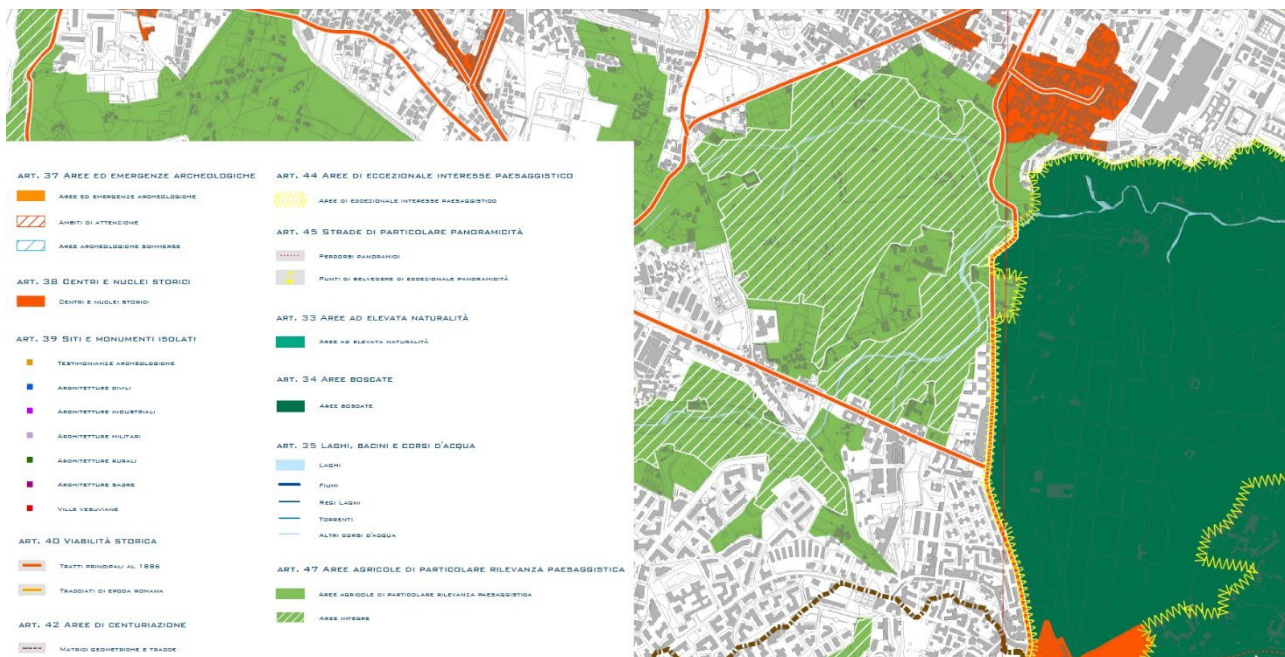
Sviluppo e qualificazione dei sistemi di mobilità

Entro tali nuovi "ambiti" della mobilità, si deve puntare a consolidare sistemi relativamente autonomi (con una prevalenza di spostamenti interni), perseguendo un modello sostenibile di mobilità, da articolarsi sui seguenti punti:

- definizione dei sistemi integrati di trasporto specifici per ogni sistema urbano, con l'obiettivo di ottimizzare, alla scala locale, i benefici della rete regionale, attraverso la definizione di una rete di nodi intermodali, di parcheggi di scambio, riutilizzo di tratte sottoutilizzate, rete ciclopeditonale di struttura;
- organizzazione di una rete ciclopeditonale alla scala metropolitana.

c) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione paesaggistica e relative norme. (3)

PTC Piano Territoriale di Coordinamento Tav. P.07.18 Fattori strutturanti del paesaggio – perimetrazione aree di eccezionale interesse paesaggistico art. 44 Real Bosco e Museo di Capodimonte



Articolo 33 – Aree ad elevata naturalità (Vallone San Rocco)

1. Comprendono ambiti territoriali non interessati, se non marginalmente, da utilizzazioni antropiche nonché aree degradate o compromesse da attività antropiche pregresse per le quali si ritengono necessari interventi di recupero ambientale orientati al ripristino dello stato originario dei luoghi. Tali aree sono rappresentate nelle tavole P.06 "Disciplina del territorio".
2. In particolare comprendono: vette, sistemi di versante ad elevata acclività, pareti rocciose, pianori, grotte e caverne, emergenze geologiche, praterie, aree con vegetazione rada, macchia mediterranea, garighe.

3. In queste aree l'indirizzo fondamentale del PTCP, è quello della valorizzazione delle componenti peculiari geologiche, vegetazionali e paesistiche, che connotano l'assetto di tale sistema e/o la riqualificazione o rinaturalizzazione delle aree che presentano caratteri di degrado.

4. Soppresso

5. I Comuni disciplinano tali aree, nell'ambito dei PUC disponendo analisi e studi specifici sulla base dei quali prevedono norme volte a:

a) evitare qualsiasi tipo di intervento o uso che comporti l'alterazione dei caratteri geomorfologici, pedologici e vegetazionali, dell'equilibrio ecosistemico, della fruibilità, ad eccezione degli interventi necessari alla eventuale messa in sicurezza o alla mitigazione del rischio idrogeologico connessi alla difesa del suolo e ad eventuali limitati percorsi di servizio, scientifici o didattici;

b) la conservazione della vegetazione spontanea;

c) limitare la realizzazione di nuove infrastrutture tecnologiche, viarie e di trasporto;

d) interventi di recupero ambientale;

6. In particolare per la protezione del pascolo permanente, in tutte le superfici a pascolo (DL 12541 del 21/12/06, Norma 4.1. dell'elenco delle norme per il mantenimento dei terreni in buone condizioni agronomiche ed ambientali, Articolo 5 Reg CE 1782/03 e alleg. IV) è vietata:

a) la riduzione delle superfici a pascolo, fatte salve specifiche disposizioni dei PAI vigenti e/o di direttive in materia emanate dall'AdB competente;

b) la lavorazione del terreno, ad eccezione degli interventi per l'infittimento (trasemine) e per la regimazione delle acque (solchi acquai temporanei);

Inoltre si rinvia a specifici provvedimenti regionali la determinazione del carico minimo e massimo di animali ad ettaro di pascolo permanente.

7. I piani urbanistici valutano, sulla base degli studi e delle analisi di cui sopra misure volte a:

a) individuare e disciplinare il ripristino e/o l'adeguamento dei sentieri pedonali esistenti (segnaletica, consolidamento con opere di ingegneria naturalistica, sistemazioni idrauliche, pavimentazione permeabile con terra locale stabilizzata). Per i predetti interventi deve essere prevista la valutazione di incidenza ambientale, con particolare attenzione all'impatto sulla fauna, alla stabilità del suolo e in genere agli aspetti idrogeologici. In ogni caso devono essere vietate l'illuminazione artificiale e l'installazione di cartelloni pubblicitari;

b) localizzare nuovi percorsi di servizio, scientifici o didattici;

c) limitare o regolamentare le attività escursionistiche nelle aree considerate particolarmente fragili;

d) controllare e mitigare gli eventuali effetti di disturbo prodotti da sorgenti inquinanti presenti all'interno o al margine delle aree di tutela e incompatibili con le caratteristiche dei siti e con l'equilibrio ecologico (inquinamento acustico, atmosferico,...);

e) promuovere azioni di recupero e riuso per le costruzioni rurali dismesse o in via di dismissione anche a fini turistici (centri informazione, rifugi attrezzati,...).

Articolo 34 – Aree boscate (Real Bosco di Capodimonte)

1. Il PTCP individua come aree boscate, riconoscibili a scala provinciale, quei territori in cui prevalgono condizioni e dinamiche naturali caratterizzate dalla presenza di boschi, anche associati ad altri usi del suolo. Dette aree comprendono quelle parti del territorio in cui prevalgono nettamente usi del suolo in qualche modo indipendenti dall'attività umana o dove l'attività colturale non comporta cadenze periodiche brevi o non modifica sostanzialmente le condizioni del suolo e del soprassuolo. Tali aree sono rappresentate nelle tavole P.06 "Disciplina del territorio".

2. Ai fini della valorizzazione paesaggistica i Comuni disciplinano tali aree, nell'ambito dei PUC sulla base di analisi e studi specifici prevedendo norme volte a evitare:

- a) qualsiasi tipo di intervento o uso che pregiudichi la stabilità ecosistemica o la fruibilità paesaggistica ad eccezione degli interventi orientati al miglioramento complessivo degli ecosistemi interessati;
- b) la realizzazione di opere infrastrutturali (viarie e tecnologiche) che comportino alterazioni permanenti della copertura forestale, rischi di incendio o di inquinamento, ad eccezione degli interventi finalizzati alla gestione forestale e alla difesa del suolo;
- c) il rimboschimento con specie alloctone.

Nei boschi monospecifici di specie alloctone, oppure nei boschi misti costituiti in prevalenza da tali specie, è consentito il taglio di utilizzazione con scopi produttivi a carico delle specie alloctone, al fine di favorire la rinnovazione delle specie autoctone presenti, prevedendo, se necessario, l'introduzione delle stesse;

3. I piani urbanistici acquisiscono le perimetrazioni delle aree boscate del PTCP e, anche attraverso ulteriori approfondimenti e specificazioni che potranno portare a modificare o integrare il perimetro delle aree succitate sulla base di studi documentati, provvedono a:

- a) individuare all'interno delle aree boscate le aree agricole di supporto e mantenimento del territorio per le quali prescrivere specifiche norme di tutela orientate al mantenimento/potenziamento del loro ruolo di habitat complementari;
 - b) individuare una fascia di rispetto di larghezza non inferiore a 50 metri da cui escludere l'edificazione;
 - c) definire specifici regimi normativi di salvaguardia, valorizzazione, riqualificazione;
 - d) individuare e ripristinare e/o adeguare i sentieri pedonali esistenti (segnaletica, consolidamento con opere di ingegneria naturalistica, sistemazioni idrauliche, pavimentazione permeabile con terra locale stabilizzata). Gli interventi devono prevedere la valutazione di incidenza ambientale, con particolare attenzione all'impatto sulla fauna, alla stabilità del suolo e in genere agli aspetti idrogeologici. In ogni caso devono essere regolamentate l'illuminazione artificiale e l'installazione di cartelloni pubblicitari;
 - e) localizzare nuovi percorsi di servizio, scientifici o didattici;
 - f) controllare e mitigare gli eventuali effetti di disturbo prodotti da sorgenti inquinanti presenti all'interno o al margine delle aree boscate e incompatibili con le caratteristiche dei siti e con l'equilibrio ecologico (inquinamento acustico, atmosferico,...);
 - g) promuovere azioni di recupero e riuso per le costruzioni rurali dismesse o in via di dismissione anche a fini turistici (centri informazione, rifugi attrezzati,...).
4. Soppresso.
5. Soppresso.

Articolo 44 – Aree di eccezionale interesse paesaggistico (Real Bosco e Museo di Capodimonte)

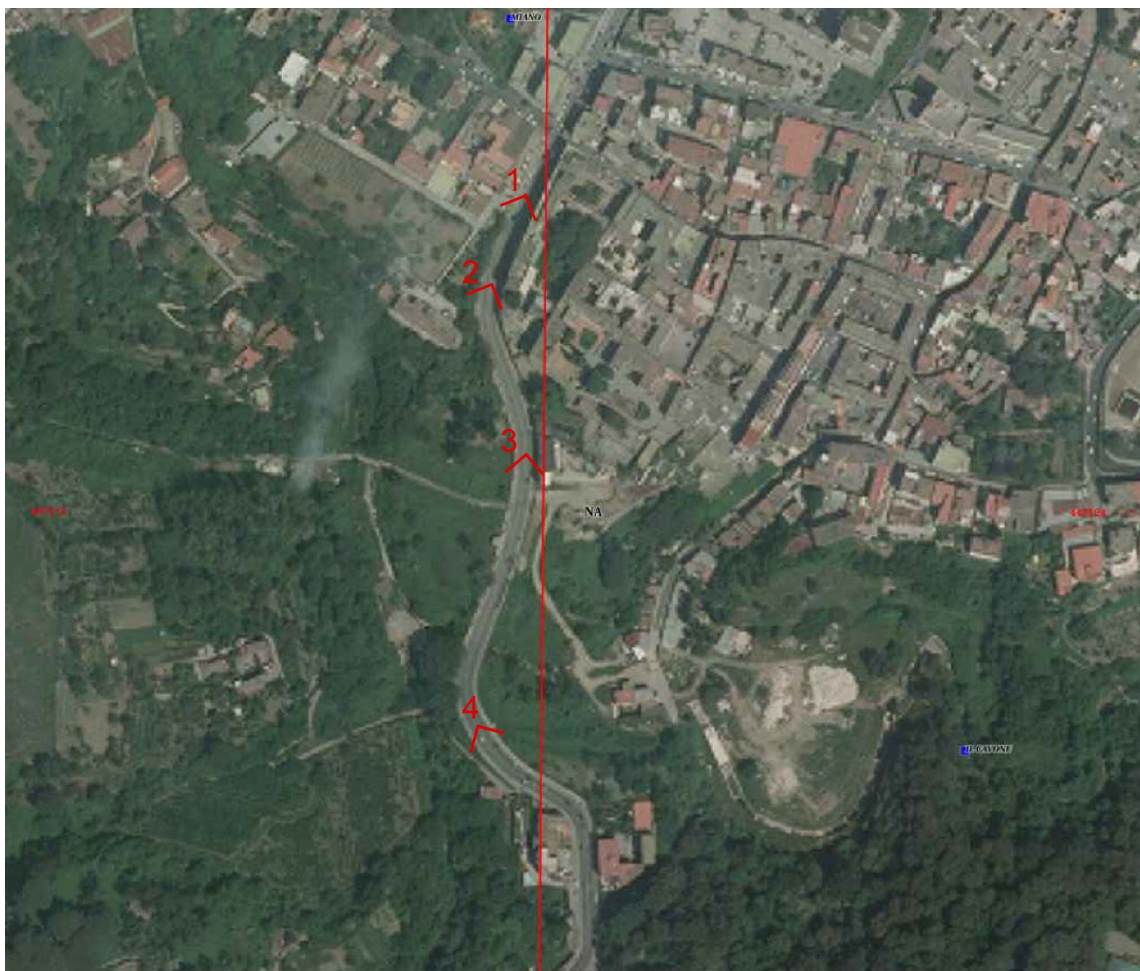
1. Comprendono le aree ove l'insieme degli elementi fisici, architettonici e vegetazionali componenti il disegno del suolo e del paesaggio assume assetti figurativi significativi dal punto di vista percettivo, culturale, storico e della identità collettiva, e sono individuate negli elaborati P.07.

Note. Pur riportando la disciplina degli articoli 33-34-44 delle NTA del PTCP, il percorso ciclabile bidirezionale non attraversa la naturalità del Parco Metropolitano delle Colline (Vallone San Rocco), così come non attraversa il Real Bosco di Capodimonte, ponendo però questo grande attrattore naturale e culturale, così come la costruenda porta del Parco Metropolitano delle Colline, a sistema con la mobilità dolce, costituita da una rete di 15km di pista ciclabile proveniente dal territorio di Scampia. Il collegamento sulla via Miano si sviluppa sul nastro stradale con l'ampliamento del marciapiede esistente.

9 Documentazione fotografica dello stato attuale

Le riprese fotografiche devono permettere una vista di dettaglio dell'area di intervento e una vista panoramica del contesto da punti dai quali è possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del contesto paesaggistico, le aree di intervisibilità del sito.

Le riprese fotografiche vanno corredate da brevi note esplicative e da una planimetria in cui siano indicati i punti di ripresa fotografica.



LAND

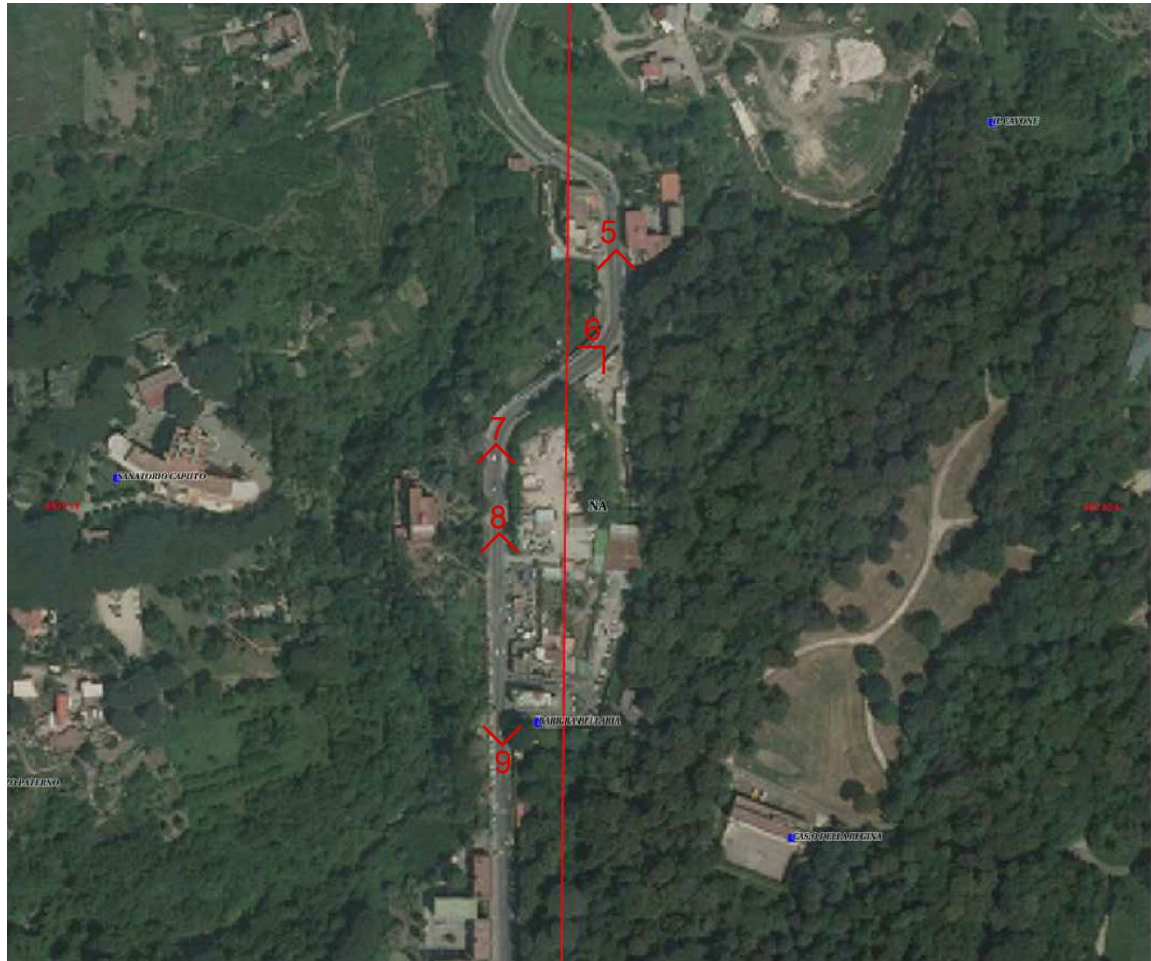




FOTO 1 – inizio percorso ciclabile bidirezionale lato sx direzione Napoli



FOTO 2 - percorso ciclabile bidirezionale lato sx direzione Napoli



FOTO 3 - percorso ciclabile bidirezionale lato sx direzione Napoli



FOTO 4 – tratto ponte bellaria, percorso ciclabile bidirezionale lato sx direzione Napoli



FOTO 5 - percorso ciclabile bidirezionale lato sx direzione Napoli



FOTO 6 - percorso ciclabile bidirezionale lato sx direzione Napoli



FOTO 7 - percorso ciclabile bidirezionale lato sx direzione Napoli



FOTO 8 – a destra ingresso alla villa Ferretti - percorso ciclabile bidirezionale lato sx direzione Napoli



FOTO 9 – Ingresso al Parco di Capodimonte - Porta Bellaria, ex porta doganale- percorso ciclopedonale, senza rimozione della pavimentazione esistente ma sola integrazione della segnaletica orizzontale e verticale puntuale

10a Presenza di immobili ed aree di notevole interesse pubblico

(art. 136 - 141 - 157 D.lgs 42/04)

Tipologia di cui all'art. 136 comma 1:

☐ a) cose immobili

☒ b) ville, giardini, parchi

☐ c) complessi di cose immobili

☐ d) bellezze panoramiche

☐ estremi del provvedimento di tutela, denominazione e motivazione in esso indicate

Contesto e stato attuale degli attrattori storico-culturale-paesaggistico

La Variante al Prg ha decretato l'appartenenza dell'intera zolla paesistica al Parco delle Colline di Napoli, istituito come entità autonoma dalla L.R.n.17, 07-10-03 / D.R.n.855, 16-06-04. La Normativa di salvaguardia la classifica come "zona C", ossia come "area di riqualificazione dei centri abitati, di protezione e sviluppo economico e sociale".

Va sottolineato che la diretta contiguità con il parco di Capodimonte al di là del Vallone S.Rocco la rende una porzione eccezionale del Parco delle Colline di Napoli e appaiono rilevanti le potenzialità di una sua riqualificazione come "porta" e "soglia" rappresentativa del sistema naturale collinare che ne valorizzi e rilanci, integrandolo, il mix di pregiate identità già presenti.

La porta Bellaria, nonostante sia meta e luogo di sosta di numerosi pullman turistici, è oggi connotata da una condizione di marginalità e degrado determinata sia dalla stessa strada che qui diventa nei fatti un asse di percorrenza e attraversamento, che dalla perdita di significato di soglia urbana del luogo con il conseguente degrado del margine sul vallone, un tempo funzionale alla garitta doganale. La cosiddetta "Porta di Miano", nata ufficialmente come "Posta doganale di Bellaria", fu costruita nella prima metà del XIX secolo contestualmente al Ponte di Bellaria più a nord, sul Cavone di Miano. Il ponte, edificato durante il regno borbonico di Ferdinando II, si dimostrò una struttura strategica soprattutto dal punto di vista urbanistico - sociale perché, prolungando la viabilità napoleonica verso l'antico Casale di Miano, lo collegava col borgo di Capodimonte, connettendo così direttamente il centro cittadino e la parte nord dell'agro napoletano. La sua presenza e l'attivazione di una serie di rapporti fra il Casale e Napoli, portò all'integrazione di questo (e di altri finitimi) nella città, fino all'annessione ufficiale del 1927. Il nuovo ponte favorì anche l'insediamento in zona di famiglie nobili ed alto-borghesi, che nelle vicinanze di esso fecero sorgere i loro casini di delizia e le loro ville, richiamati sia dalla salubrità dell'aria che dal desiderio di stare vicino alla Reggia del sovrano. La porta fungeva anche da ingresso verso il Bosco di Capodimonte, che in questo modo veniva reso praticabile anche nei luoghi più impervi e diventava spazio attrezzato al passeggio e al diporto più che alla caccia e alla coltivazione. Volta ad ovest, inquadrava come diretto riferimento visuale il settecentesco Casino De Gas (oggi villa Faggella) al di là del vallone San Rocco. L'area al di là del vallone, conosciuta come località S.Rocco, si configura nel suo complesso come una zolla paesistica altimetricamente emergente che costituisce una sotto-unità morfologica autonoma dell'ambito "vallone San Rocco" (ambito 35 scheda 94) individuato dal PRG Variante generale nel contesto naturale del Parco delle colline di Napoli.

E' infatti chiaramente delineata dalle incisioni dei valloni e dal muro di contenimento che la separa dalla campagna più ad occidente su cui corre ad una quota sopraelevata via Cupa delle Tozzole. Con la sua suggestiva vegetazione di pini marittimi e campagna conserva un elevato carattere di integrità, nonostante le recenti intrusioni di piccole abitazioni, il degrado del Vecchio Sanatorio Caputi in procinto di recupero (con PUA di recente adottato) e l'abbandono delle coltivazioni agricole sul lato sud-est.

Risulta ancora forte e riconoscibile la permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici che storicamente, la connotavano, rispetto alla città di Napoli, come un'area extraurbana di "soglia" definita proprio dall'andamento del Vallone S.Rocco a sud-est, lungo cui correva il muro finanziere che qui ripiegava delineando i confini del Parco di Capodimonte e della stessa città. Il diverso duplice carattere dei versanti della zolla è espresso e sintetizzato storicamente dalle due presenze architettoniche di rilievo, Villa Faggella (ex villa Paternò) e l'ex Sanatorio Caputi, che fino all'inizio degli anni '30 si dividevano la zolla in due porzioni. Tutte e due nascono relazionandosi direttamente con le profonde incisioni dei valloni e consacrandone il valore di affascinanti monumenti geografici. A tutt'oggi in questa piccola, autonoma e significativa realtà del Parco delle Colline di Napoli convive questa duplice condizione di nobile contiguità con il parco di Capodimonte e al tempo stesso di appartenenza al territorio d'entroterra.

La settecentesca Villa Faggella (ex Villa Paternò) raro esempio di villa-fortezza di impostazione palladiana, fu costruita poco prima della Reggia sul poggio che domina il vallone S.Rocco, occupando con la sua ampia area agricola di pertinenza (abbandonata) tutto il versante sud-est di particolare pregio per la sua diretta contiguità visiva con il sito reale borbonico.

Sul versante nord-ovest, l'altra altura meno pronunciata in prossimità del vallone secondario era nota in passato come la "Contrada Madonna delle Tozzole" depositaria della più antica memoria insediativa della zolla paesistica. Nel corso del tempo prima la Cappella delle Tozze e successivamente il Sanatorio Caputi ne sottolineano il carattere intimo di estraneità dal contesto urbano e l'appartenenza ad un territorio d'entroterra altro dalla città. A differenza di Villa Faggella che assurge a riferimento visivo, il vecchio Sanatorio costituisce una piccola realtà autonoma visivamente nascosta dalla

LAND

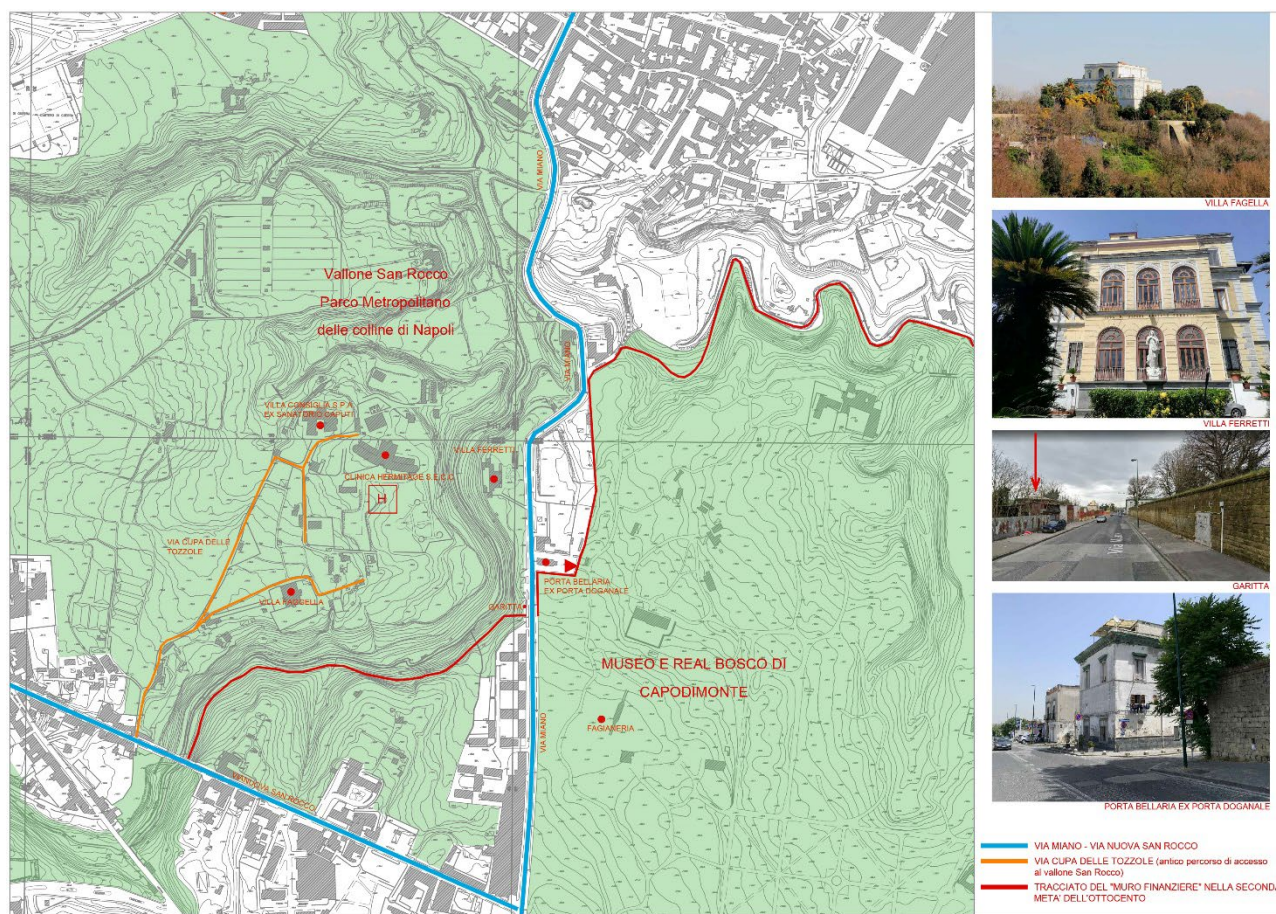
fitta vegetazione di pini e da scoprire per le sue suggestive qualità sceniche che rimandano alla sua origine conventuale. Di recente l'area ha consolidato e rinnovato la sua ormai storica funzione sanitaria riproponendola secondo una moderna accezione di parco terapeutico che si avvale del rilevante patrimonio di "verde ornamentale" in cui è immersa la clinica Hermitage. Quest'ultima, a partire dagli anni '80, si è insediata nell'area di ampliamento del Vecchio Sanatorio Caputi rifunZIONalizzandone l'edificio di impostazione moderna costruito nella metà degli anni '30 su progetto dell'ing. Amedeo D'Albora.

In questa ampia visione della zolla del Vallone San Rocco e del Parco di Capodimonte, la pista ciclabile si inserisce in un breve tratto della via Miano, ma risulta di grande rilievo il suo collegamento, come mobilità sostenibile, con i grandi attrattori culturali puntuali e quelli vasti e contigui dei parchi, soprattutto se si considera che il Parco Metropolitano delle Colline avrà una porta di accesso proprio antistante la porta Bellaria, in fase di costruzione. Il tracciato ciclabile unirà il vasto territorio di Scampia, costituito da una popolazione molto giovane e quindi incline all'uso della mobilità dolce, posto a sistema con i nodi interscambio, come il trasporto su ferro, stazione metro Scampia e Di Vittorio, nonché l'Università ed i complessi scolastici di diversi ordini e gradi, oltre ai diversi servizi presenti sul territorio, con l'obiettivo finale del collegamento al Parco di Capodimonte. Il percorso ciclabile, si inserisce nella percorrenza carrabile assecondando il profilo dei crinali della via Miano, senza alterazione percettiva del paesaggio e delle preminenze architettoniche, essendo un intervento di suolo, senza ostruzione visuale.



Carta dei dintorni di Napoli
1836-40 Real Ufficio
Topografico.

Dalle carte ottocentesche si evince con chiarezza la nuova condizione di soglia del tratto di via Miano (ormai realizzata) in corrispondenza della porta Bellaria a Capodimonte (porta doganale della città). Il tracciato del "muro finanziario" taglia la strada in corrispondenza della garitta per poi attraversare e coincidere con il Vallone S.Rocco fino alla via Vecchia S.Rocco. Risulta anche ormai presente il tracciato di via Nuova S.Rocco.



Tracciati ed elementi storici strutturanti ed emergenze architettoniche puntuali

10b Presenza di aree tutelate per legge

(art. 142 del D.lgs 42/04)

- ☐ a) territori costieri
- ☐ b) territori contermini ai laghi
- ☐ c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua
- ☐ d) montagne sup. 1200/1600 m
- ☐ e) ghiacciai e circhi glaciali

X f) parchi e riserve (si precisa che il percorso ciclabile bidirezionale non attraversa la parte naturalistica in senso stretto del Parco Metropolitano delle Colline ma insiste sulla sede pedonale esistente di via Miano da ampliare, che attraversa con il nastro stradale in elevato l'area del Parco delle Colline, con una strada urbana di quartiere).

- ☐ g) territori coperti da foreste e boschi
- ☐ h) università agrarie e usi civici
- ☐ i) zone umide
- ☐ l) vulcani
- ☐ m) zone di interesse archeologico

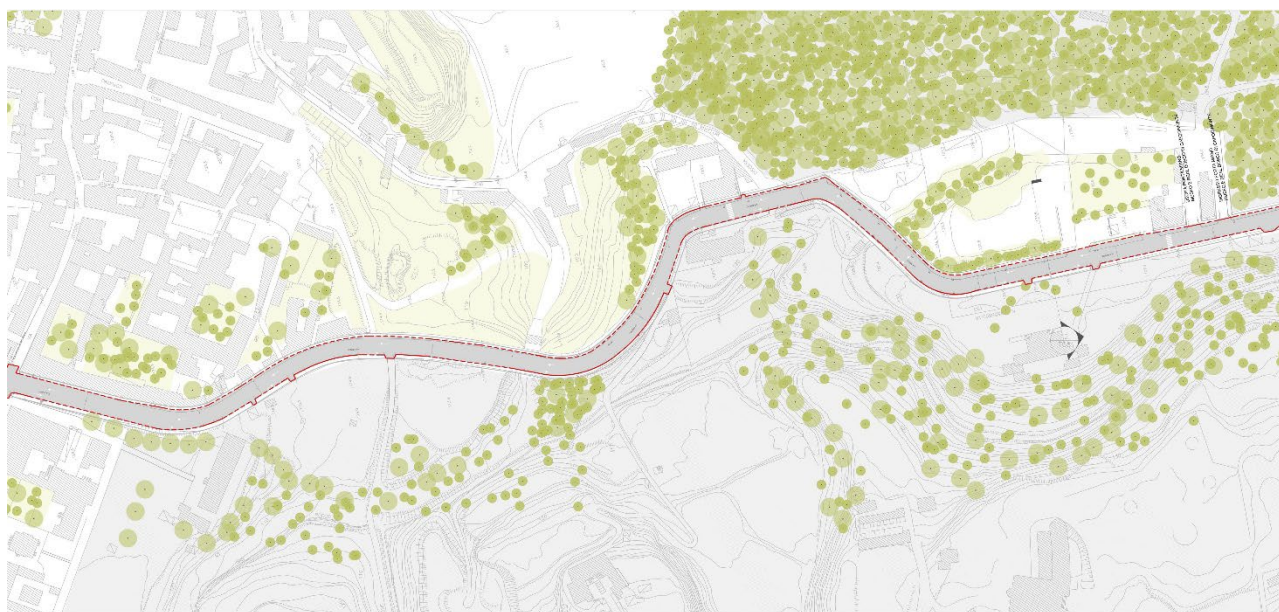
11 Descrizione sintetica dello stato attuale dell'immobile o dell'area di intervento ⁽⁴⁾

Il tratto stradale di via Miano a partire dall'incrocio di via V. Veneto-via V. Emanuele III fino alla Porta Bellaria si configura come strada urbana di quartiere con carreggiata unica a doppio senso di marcia di larghezza minima 10m e marciapiedi laterali di larghezza non inferiore a 2m. Il tratto interessato ha una lunghezza di 821m, con dislivello di 15,66m con pendenza media del 1,9%. Il marciapiede esistente, a partire dalla via V.Veneto e fino a poco prima di Villa Ferretti i corpi illuminanti sono posizionati sulla sede di destra per chi percorrere in direzione Napoli, immediatamente dopo la curva i corpi illuminanti, totali 4, sono posizionati sul lato sx di chi percorre in direzione Napoli. Ambo i lati della sede pedonale sono in asfalto con cordoni di margine in pietra lavica e zanelle di bordo carreggiata in cls prefabbricato e caditoie in ferro.

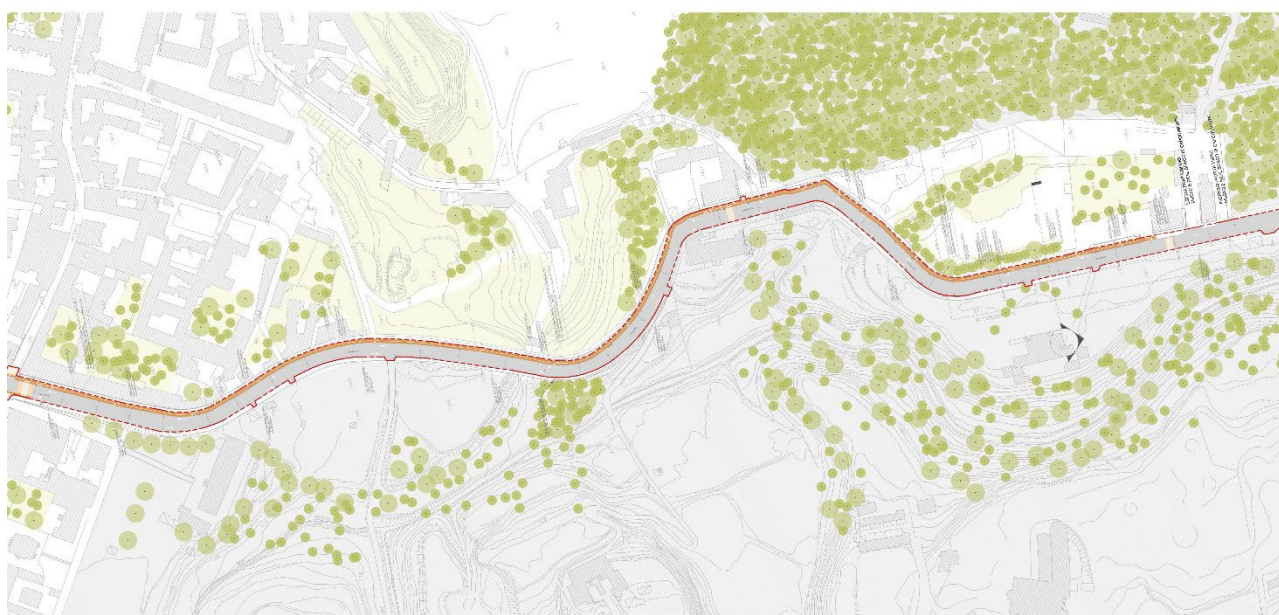
12 Descrizione sintetica dell'intervento e delle caratteristiche dell'opera

(dimensioni materiali, colore, finiture, modalità di messa in opera, ecc.) CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO ⁽⁵⁾ :

La sede pedonale esistente, previo ampliamento della stessa, ospiterà il percorso ciclabile bidirezionale di larghezza 250cm e percorrenza pedonale di 200cm, in sede sinistra per chi percorre in direzione Napoli. L'ampliamento della sede pedonale avverrà previa rimozione e riposizionamento dei cordoni in pietra lavica e delle zanelle e prolungamento delle tubazioni di scarico alle caditoie in ferro recuperate e reinstallate. Ricollocati i cordoni in pietra lavica, si prosegue al getto di calcestruzzo armato, per la parte in ampliamento e si ripristina il nastro di asfalto per tutta la profondità della sede ciclabile e pedonale, pari a 450cm. Come anticipato in questo tratto si prevede la traslazione di 4 corpi illuminanti stradali. Il tratto ciclabile di 821m sarà di colore rosso in massa con delimitazione tra sede ciclabile e sede pedonale e tra le due percorrenze ciclabili con strisce di colore bianco. L'ultimo tratto di 37m, immediatamente dopo l'attraversamento della stazione di rifornimento, e prima dell'ingresso a Porta Bellaria, sarà di tipo ciclopedonale sia per la presenza dell'impianto semaforico, sia per evitare strozzature alla sede carrabile. In questo tratto ci sarà una segnaletica sulla sede pedonale di colore bianco per la percorrenza di tipo misto. Sarà installata la segnaletica verticale mediante posa di sostegno in tubolare in acciaio zincato mm.60 e cartello di segnalamento "ciclabile" delle dimensioni ridotte previste dal Codice della strada di cm.40x60.



01 PLANNETRIA STATO DI FATTO
1:1000



02 PLANNETRIA STATO DI PROGETTO
1:1000



Tracciato stato di fatto e progetto dall'incrocio via via Veneto alla porta Bellaria

LAND



Stralcio del tracciato di stato di fatto dall'incrocio via via Veneto al ponte Bellaria

LAND



Stralcio del tracciato di progetto dall'incrocio via Veneto al ponte Bellaria

A detailed topographic map of a mountainous region. The map features contour lines indicating elevations from 100 to 135 meters. A proposed road, shown in grey with a red dashed line, winds through the terrain. Numerous green circles of varying sizes represent tree planting locations, primarily along the road and on slopes. Existing buildings and structures are marked with hatched patterns. Labels include 'VICO', 'DISCISA', 'BELLAIA', and 'VIA MARI'. Elevation points are marked with numbers like 92.1, 92.5, 94.8, 102.2, 102.4, 102.7, 103.2, 103.5, 103.8, 104.0, 104.2, 104.3, 104.4, 104.5, 104.6, 104.7, 104.8, 104.9, 105.0, 105.1, 105.2, 105.3, 105.4, 105.5, 105.6, 105.7, 105.8, 105.9, 106.0, 106.1, 106.2, 106.3, 106.4, 106.5, 106.6, 106.7, 106.8, 106.9, 107.0, 107.1, 107.2, 107.3, 107.4, 107.5, 107.6, 107.7, 107.8, 107.9, 108.0, 108.1, 108.2, 108.3, 108.4, 108.5, 108.6, 108.7, 108.8, 108.9, 109.0, 109.1, 109.2, 109.3, 109.4, 109.5, 109.6, 109.7, 109.8, 109.9, 110.0, 110.1, 110.2, 110.3, 110.4, 110.5, 110.6, 110.7, 110.8, 110.9, 111.0, 111.1, 111.2, 111.3, 111.4, 111.5, 111.6, 111.7, 111.8, 111.9, 112.0, 112.1, 112.2, 112.3, 112.4, 112.5, 112.6, 112.7, 112.8, 112.9, 113.0, 113.1, 113.2, 113.3, 113.4, 113.5, 113.6, 113.7, 113.8, 113.9, 114.0, 114.1, 114.2, 114.3, 114.4, 114.5, 114.6, 114.7, 114.8, 114.9, 115.0, 115.1, 115.2, 115.3, 115.4, 115.5, 115.6, 115.7, 115.8, 115.9, 116.0, 116.1, 116.2, 116.3, 116.4, 116.5, 116.6, 116.7, 116.8, 116.9, 117.0, 117.1, 117.2, 117.3, 117.4, 117.5, 117.6, 117.7, 117.8, 117.9, 118.0, 118.1, 118.2, 118.3, 118.4, 118.5, 118.6, 118.7, 118.8, 118.9, 119.0, 119.1, 119.2, 119.3, 119.4, 119.5, 119.6, 119.7, 119.8, 119.9, 120.0, 120.1, 120.2, 120.3, 120.4, 120.5, 120.6, 120.7, 120.8, 120.9, 121.0, 121.1, 121.2, 121.3, 121.4, 121.5, 121.6, 121.7, 121.8, 121.9, 122.0, 122.1, 122.2, 122.3, 122.4, 122.5, 122.6, 122.7, 122.8, 122.9, 123.0, 123.1, 123.2, 123.3, 123.4, 123.5, 123.6, 123.7, 123.8, 123.9, 124.0, 124.1, 124.2, 124.3, 124.4, 124.5, 124.6, 124.7, 124.8, 124.9, 125.0, 125.1, 125.2, 125.3, 125.4, 125.5, 125.6, 125.7, 125.8, 125.9, 126.0, 126.1, 126.2, 126.3, 126.4, 126.5, 126.6, 126.7, 126.8, 126.9, 127.0, 127.1, 127.2, 127.3, 127.4, 127.5, 127.6, 127.7, 127.8, 127.9, 128.0, 128.1, 128.2, 128.3, 128.4, 128.5, 128.6, 128.7, 128.8, 128.9, 129.0, 129.1, 129.2, 129.3, 129.4, 129.5, 129.6, 129.7, 129.8, 129.9, 130.0, 130.1, 130.2, 130.3, 130.4, 130.5, 130.6, 130.7, 130.8, 130.9, 131.0, 131.1, 131.2, 131.3, 131.4, 131.5, 131.6, 131.7, 131.8, 131.9, 132.0, 132.1, 132.2, 132.3, 132.4, 132.5, 132.6, 132.7, 132.8, 132.9, 133.0, 133.1, 133.2, 133.3, 133.4, 133.5, 133.6, 133.7, 133.8, 133.9, 134.0, 134.1, 134.2, 134.3, 134.4, 134.5, 134.6, 134.7, 134.8, 134.9, 135.0, 135.1, 135.2, 135.3, 135.4, 135.5, 135.6, 135.7, 135.8, 135.9, 136.0, 136.1, 136.2, 136.3, 136.4, 136.5, 136.6, 136.7, 136.8, 136.9, 137.0, 137.1, 137.2, 137.3, 137.4, 137.5, 137.6, 137.7, 137.8, 137.9, 138.0, 138.1, 138.2, 138.3, 138.4, 138.5, 138.6, 138.7, 138.8, 138.9, 139.0, 139.1, 139.2, 139.3, 139.4, 139.5, 139.6, 139.7, 139.8, 139.9, 140.0, 140.1, 140.2, 140.3, 140.4, 140.5, 140.6, 140.7, 140.8, 140.9, 141.0, 141.1, 141.2, 141.3, 141.4, 141.5, 141.6, 141.7, 141.8, 141.9, 142.0, 142.1, 142.2, 142.3, 142.4, 142.5, 142.6, 142.7, 142.8, 142.9, 143.0, 143.1, 143.2, 143.3, 143.4, 143.5, 143.6, 143.7, 143.8, 143.9, 144.0, 144.1, 144.2, 144.3, 144.4, 144.5, 144.6, 144.7, 144.8, 144.9, 145.0, 145.1, 145.2, 145.3, 145.4, 145.5, 145.6, 145.7, 145.8, 145.9, 146.0, 146.1, 146.2, 146.3, 146.4, 146.5, 146.6, 146.7, 146.8, 146.9, 147.0, 147.1, 147.2, 147.3, 147.4, 147.5, 147.6, 147.7, 147.8, 147.9, 148.0, 148.1, 148.2, 148.3, 148.4, 148.5, 148.6, 148.7, 148.8, 148.9, 149.0, 149.1, 149.2, 149.3, 149.4, 149.5, 149.6, 149.7, 149.8, 149.9, 150.0, 150.1, 150.2, 150.3, 150.4, 150.5, 150.6, 150.7, 150.8, 150.9, 151.0, 151.1, 151.2, 151.3, 151.4, 151.5, 151.6, 151.7, 151.8, 151.9, 152.0, 152.1, 152.2, 152.3, 152.4, 152.5, 152.6, 152.7, 152.8, 152.9, 153.0, 153.1, 153.2, 153.3, 153.4, 153.5, 153.6, 153.7, 153.8, 153.9, 154.0, 154.1, 154.2, 154.3, 154.4, 154.5, 154.6, 154.7, 154.8, 154.9, 155.0, 155.1, 155.2, 155.3, 155.4, 155.5, 155.6, 155.7, 155.8, 155.9, 156.0, 156.1, 156.2, 156.3, 156.4, 156.5, 156.6, 156.7, 156.8, 156.9, 157.0, 157.1, 157.2, 157.3, 157.4, 157.5, 157.6, 157.7, 157.8, 157.9, 158.0, 158.1, 158.2, 158.3, 158.4, 158.5, 158.6, 158.7, 158.8, 158.9, 159.0, 159.1, 159.2, 159.3, 159.4, 159.5, 159.6, 159.7, 159.8,

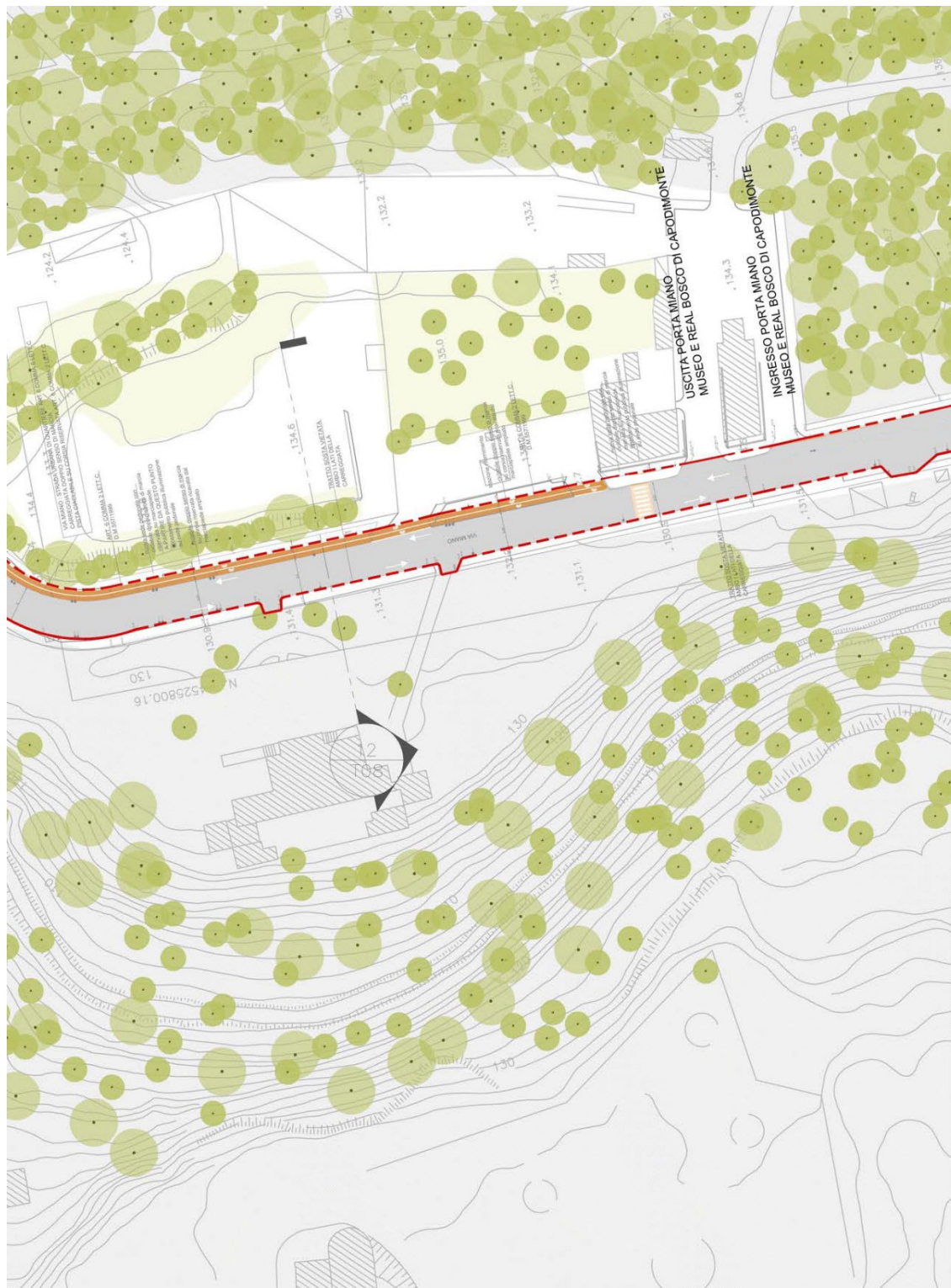
Stralcio del tracciato di stato di fatto subito dopo il ponte Bellaria

32



Stralcio del tracciato di stato di fatto antistante villa Ferretti con ingresso alla porta Bellaria.

LAND



Stralcio del tracciato di progetto antistante villa Ferretti con ingresso alla porta Bellaria. Il tratto antistante porta Bellaria il percorso diventa ciclopedonale, senza rimozione della pavimentazione esistente ma sola integrazione della segnaletica orizzontale e verticale di tipo puntuale e discreta, senza ostacoli visivi.



10 ZOOM PLANIMETRIA STATO DI FATTO_Percorso 5
1:200

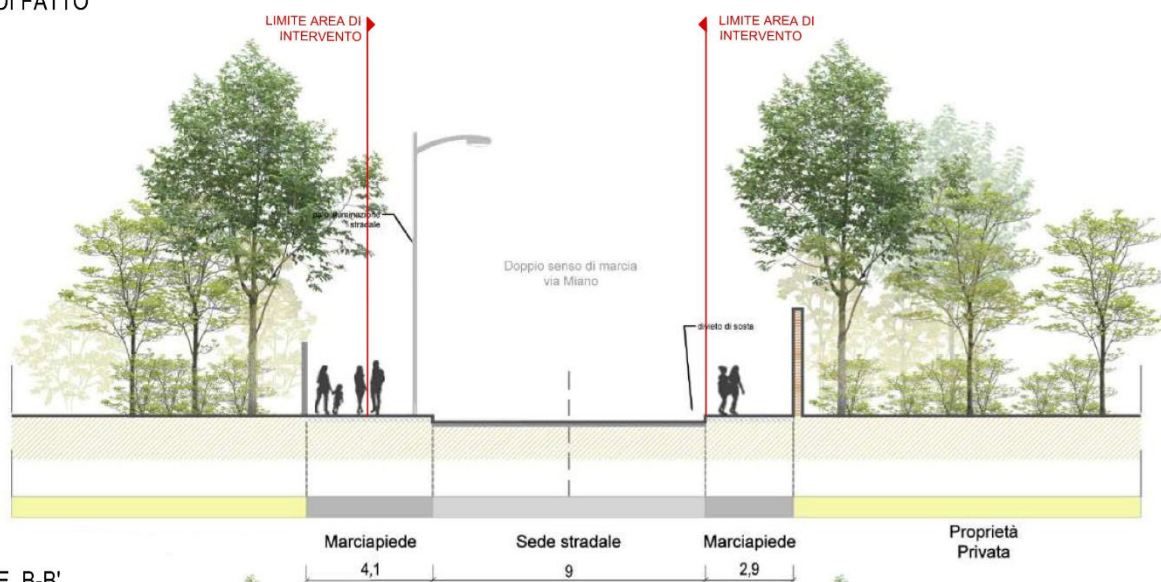
Stralcio stato di fatto, a sinistra ingresso villa Ferretti



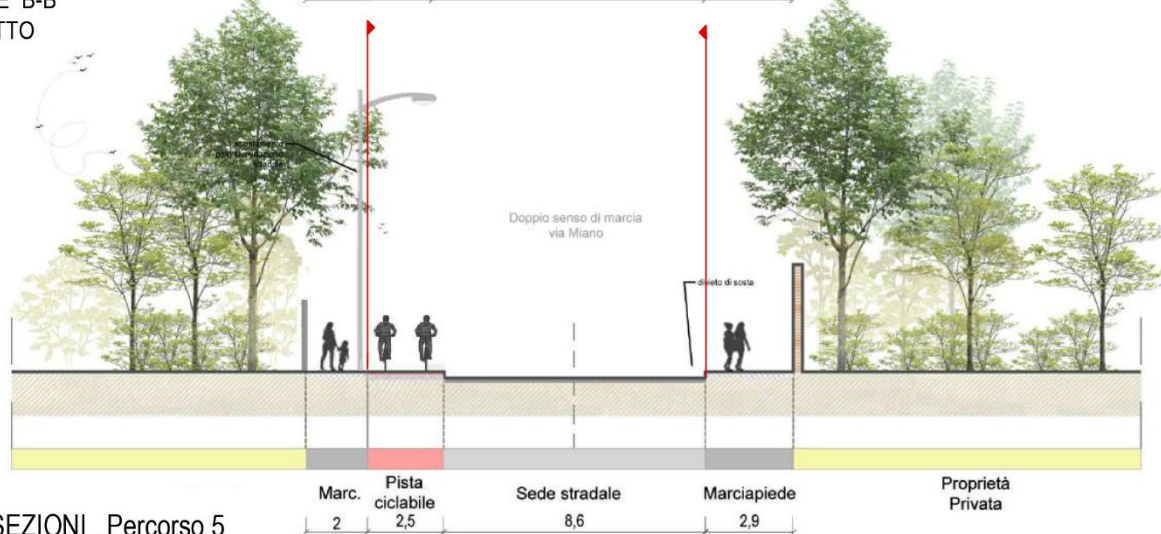
11 ZOOM PLANIMETRIA STATO DI PROGETTO_Percorso 5
1:200

Stralcio di progetto, a sinistra ingresso villa Ferretti, con ciclabile bidirezionale riservata su marciapiede ampliato

SEZIONE A-A'
STATO DI FATTO



SEZIONE B-B'
PROGETTO



12 SEZIONI_ Percorso 5
1:200

Sezioni con indicazione di progetto della ciclabile bidirezionale riservata su marciapiede ampliato

Si allegano a seguire i foto-inserimenti eseguiti sulle stesse foto dello stato di fatto. I cordoni in pietra lavica esistenti saranno riutilizzati e sarà realizzato un nastro di asfalto distinto tra percorso ciclabile e percorso pedonale, con colore in massa rosso per la parte ciclabile, integrata con segnaletica orizzontale e verticale. Gli attraversamenti pedonali saranno evidenziati e rese complanari mediante scivoli di raccordo.



FOTO INSERIMENTO 1 – Inizio percorso bidirezionale da Via V. Veneto

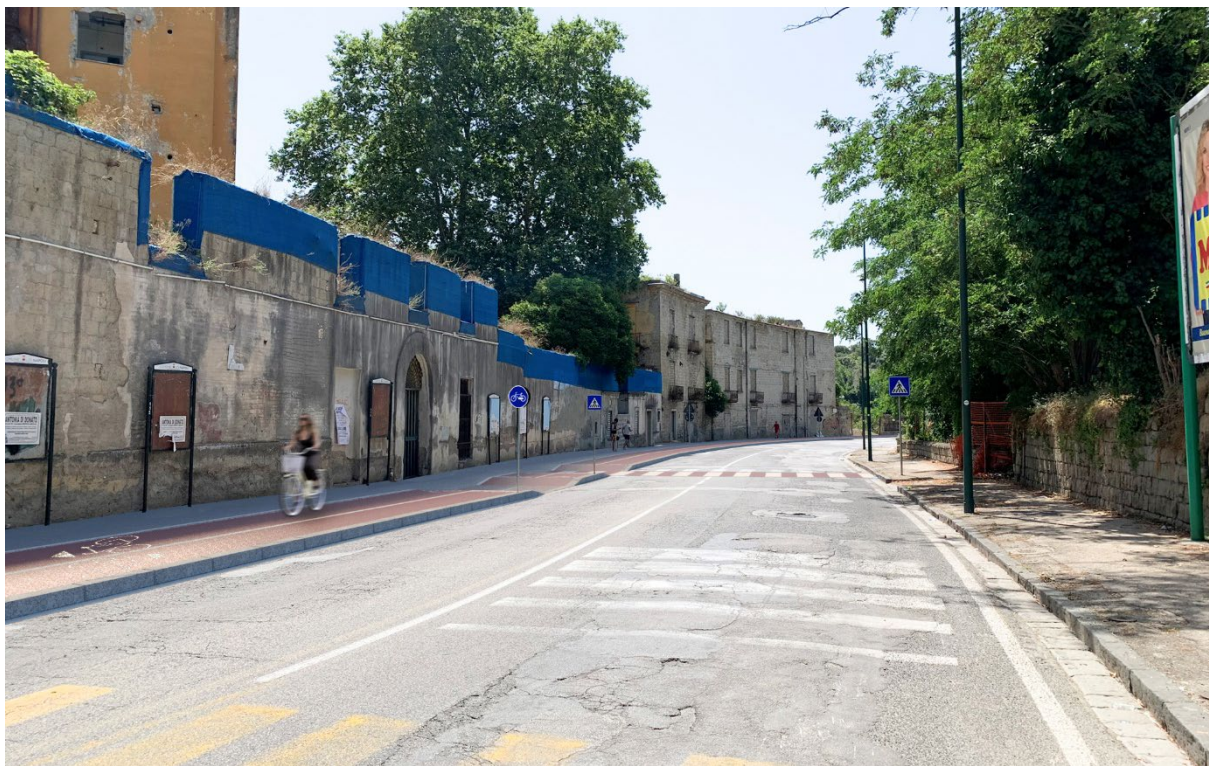


FOTO INSERIMENTO 2 – Percorso bidirezionale prima del ponte Bellaria



FOTO INSERIMENTO 3 – Percorso bidirezionale su ponte Bellaria



FOTO INSERIMENTO 4 – Percorso bidirezionale verso il termine del ponte Bellaria



FOTO INSERIMENTO 5 – Percorso bidirezionale dopo il ponte Bellaria



FOTO INSERIMENTO 6 – Percorso bidirezionale in prossimità di Villa Ferretti



FOTO INSERIMENTO 7 – Percorso bidirezionale ingresso villa Ferretti in prossimità di porta Bellaria, dove il tracciato diventa ciclo-pedonale

13 Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera ⁽⁶⁾

L'obiettivo strategico è quello di incentivare la mobilità ciclopedonale, diffondendo la cultura sull'uso di una mobilità sostenibile ed integrata, inserita all'interno di una rete vasta di mobilità a diversi livelli che intercetti poli di interscambio per una mobilità sostenibile, ovvero dal trasporto su gomma al trasporto su ferro alla rete ciclopedonale a quella pedonale. L'intervento complessivamente si estende per 15km, nell'ambito di Scampia, e pone in rete la stazione della Metropolitana di Scampia con l'Università Federico II, Indirizzo Scienze Infermieristiche, complessi scolastici e distretto ASL di Scampia, il Parco Ciriaco De Amico, lo Stadio Landieri ed attraverso via Don Guanella e via Miano connettersi con il polmone verde di Napoli, il Real Bosco di Capodimonte e Museo, con ingresso alla Porta Bellaria.

I cromatismi che si propongono sono per il tratto di ciclabile, di larghezza 250cm, un asfalto colore rosso in massa con delimitazioni a fasce di colore bianco.

Essendo un intervento di suolo vengono a cadere il rapporto vuoto/pieni, la sagoma, il volume, le caratteristiche architettoniche, che nello specifico rimangono inalterate in quanto gli elementi di bordo in pietra lavica saranno rimossi e ricollocati in sede, senza modificazioni agli elementi invarianti dell'architettura.

Non ci sarà aumento di superficie coperta con l'ampliamento della sede pedonale, non ci sarà impermeabilizzazione del terreno, in quanto tutta la superficie è già allo stato attuale, un nastro di asfalto impermeabile. Gli accessi pubblici e privati saranno conservati e saranno realizzate rampe, "scivoli", per una continuità pedonale e ciclabile in linea con il D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici. Gli interventi non prevedono movimenti di terreno/sbancamenti, in quanto l'ampliamento della sede pedonale prevede la traslazione dei cordoni in pietra lavica, delle zanelle e delle caditoie, compattazione dello strato esistente e getto di calcestruzzo armato nell'ordine di 20cm di spessore e nastro in asfalto superficiale, negli spessori adeguati.

Non ci sarà alterazione dello skyline in quanto non si costruiscono né volumi né si altera il profilo dei crinali.

La percezione del paesaggio rimane inalterata, in quanto l'intervento di suolo non prevede la costruzione di volume e non si costituiscono elementi di intrusione né di ostruzione visuale.

Il tratto di ciclabile bidirezionale non investe elementi arborei e vegetazionali, in quanto inesistenti. Infine, le modeste strutture per la cartellonistica e la segnaletica mantengono l'integrità percettiva delle visuali panoramiche.

14 Eventuali misure di inserimento paesaggistico ⁽⁷⁾

Il percorso ciclabile bidirezionale si sviluppa su una sede pedonale ampliata, riservata, come prescritto dall'art. 6 comma 2 lett.c del D.M. 557/1999, in quanto la via Miano si configura come strada urbana di quartiere. Gli interventi di realizzazione del nastro ciclabile prevedono anche il rifacimento della sede pedonale esistente migliorandone la qualità percettiva, l'assetto, la complanarità, la continuità, la regolarità della sezione, delle superfici di percorrenza sia ciclabile che pedonale. Come anticipato, gli elementi invarianti dell'architettura, quali i cordoni in pietra lavica, saranno rimossi e ricollocati in sede, mentre il nastro in asfalto della percorrenza ciclabile sarà colorato rosso in massa, con delimitazioni di strisce di colore bianco. Il tutto sarà integrato dalla segnaletica verticale ridotta, come da C.D.S.

15 Indicazioni dei contenuti precettivi della disciplina paesaggistica vigente in riferimento alla tipologia di intervento: conformità con i contenuti della disciplina

A valle delle analisi condotte a scala territoriale e locale, nonché la disciplina della normativa che la governa, gli indirizzi delle politiche e disciplina d'uso, non si sono riscontrate difformità alla realizzazione dell'opera rispetto ai contenuti della disciplina paesaggistica e pertanto l'intervento si può definire coerente anche con la disciplina delle aree di notevole interesse pubblico.

Firma del Richiedente

Firma del Progettista dell'intervento

.....
NOTE PER LA COMPILAZIONE

(1) La compilazione della scheda è a carico del soggetto che richiede l'autorizzazione paesaggistica.

(2) L'indicazione della tipologia dell'opera deve essere accompagnata dal riferimento preciso alle fattispecie di cui all'*Allegato B*.

(3) Lo stralcio deve riportare una rappresentazione significativa della struttura territoriale e dei caratteri paesaggistici

(4) La descrizione deve riportare la lettura dei caratteri che effettivamente connotano l'immobile o l'area di intervento e il contesto paesaggistico, (anche con riferimento ai quadri conoscitivi degli strumenti della pianificazione e a quanto indicato dalle specifiche schede di vincolo). Il livello di dettaglio dell'analisi deve essere adeguato rispetto ai valori del contesto e alla tipologia di intervento

(5) La documentazione, in relazione alla tipologia e consistenza dell'intervento, può contenere fotoinserimenti del progetto comprendenti un adeguato intorno dell'area di intervento desunto dal rapporto di intervisibilità esistente, al fine di valutarne il corretto inserimento

(6) Tale valutazione si ricava dal confronto fra le caratteristiche dello stato attuale, gli elementi di progetto e gli obiettivi della tutela. Si elencano, a titolo esemplificativo, alcune delle possibili modificazioni dell'immobile o dell'area tutelata:

- cromatismi dell'edificio;
- rapporto vuoto/pieni;
- sagoma;
- volume;
- caratteristiche architettoniche;
- copertura;
- pubblici accessi;
- impermeabilizzazione del terreno;
- movimenti di terreno/sbancamenti;
- realizzazione di infrastrutture accessorie;
- aumento superficie coperta;
- alterazione dello skyline (profilo dell'edificio o profilo dei crinali);
- alterazione percettiva del paesaggio (intrusione o ostruzione visuale);
- interventi su elementi arborei e vegetazione

(7) Qualificazione o identificazione degli elementi progettuali finalizzati ad ottenere il migliore inserimento paesaggistico dell'intervento nel contesto in cui questo è realizzato.