

PROGETTO ESECUTIVO

Manutenzione Straordinaria di Via del Parco Regina Margherita

Tavola n.

5

Titolo elaborato

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Codice

REP 2020

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Christian Merola

Progettista

Arch. Francesco Affortunato

Data

2018

Revisione

2020

RELAZIONE PAESAGGISTICA

La presente relazione paesaggistica ha lo scopo di verificare l'impatto ambientale dell'intervento progettuale finalizzato alla manutenzione straordinaria di via del Parco Regina Margherita, ricadente in zona di tutela paesaggistica. Il progetto prevede interventi di riqualificazione del capostrada e dei marciapiedi, attraverso la loro completa ripavimentazione. In particolare, per i marciapiedi è prevista la sostituzione dei cubetti di porfido con lastre di pietra lavica; si procederà inoltre all'abbattimento delle barriere architettoniche nonché alla sostituzione dei paletti parapetonali, al fine di omogeneizzarli. Lungo il capostrada si prevede, nel tratto compreso tra piazza Amedeo e la stazione della funicolare, il mantenimento dell'attuale tipologia di pavimentazione caratterizzata da cubetti di porfido, mentre nel successivo tratto, fino all'incrocio con corso Vittorio Emanuele si prevede di utilizzare un pacchetto stradale in conglomerato bituminoso antiskid al fine, tra l'altro, di rendere più consona l'arteria alle proprie caratteristiche peculiari (curve, tornanti ed elevate pendenze).





PLANIMETRIA DELLO STATO DEI LUOGHI



PLANIMETRIA DI PROGETTO

Legenda

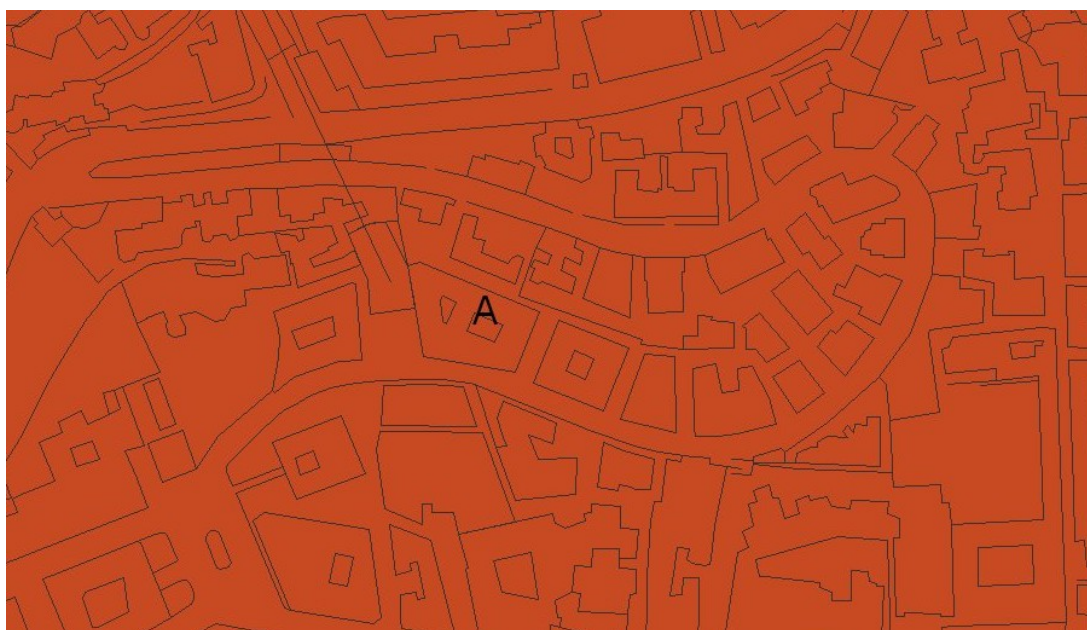
-  Pavimentazione in cubetti di porfido
-  Pavimentazione in asfalto

1) INQUADRAMENTO URBANISTICO

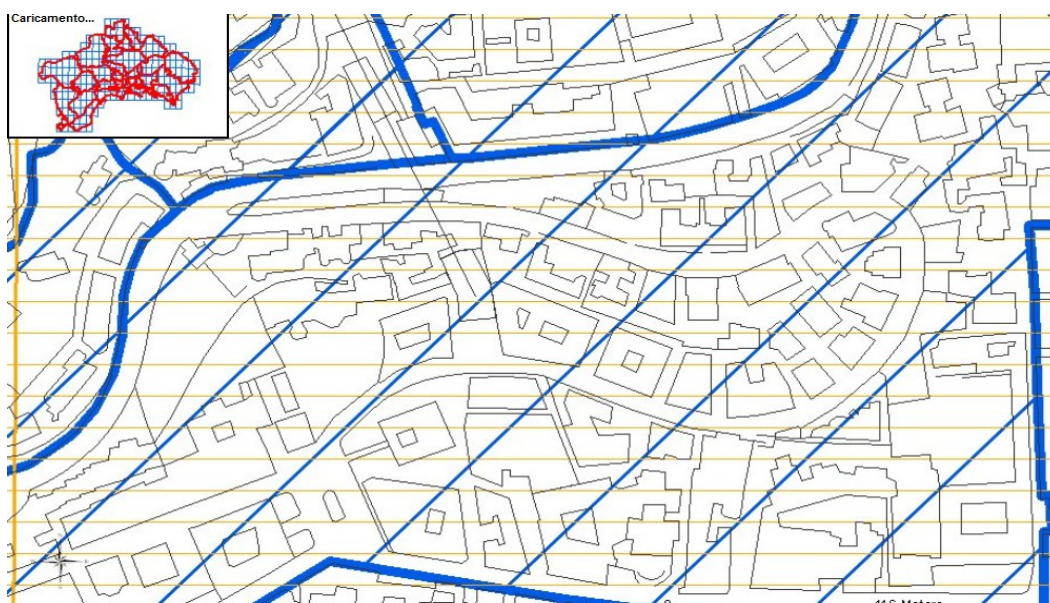
Di seguito è individuata l'area oggetto di intervento:



Vista satellitare



Piano Regolatore Generale



Vincoli Paesaggistici/Archeologici

L'area ove è sita la via Del Parco Regina Margherita ricade in Zona A "Insediamenti di interesse storico" 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

Tutta l'area che oggi è occupata da Piazza Amedeo, via del Parco Regina Margherita e via Crispi, per lungo tempo ha conservato caratteri rurali; l'elegante quartiere residenziale che oggi possiamo ammirare, fino al '600, non era altro che una fertile campagna, dove sorgevano ville e casini di villeggiatura. Questa zona è stata, quindi, sin dal XVI secolo, un'area di svago e ritrovo per le famiglie nobili napoletane.

Fino alla seconda metà del XIX secolo, erano presenti nel luogo solo sporadiche ville, tra le quali, la più rinomata era certamente quella del Marchese Gianbattista Manso.

L'urbanizzazione iniziò con la creazione del Parco Margherita, vero cuore liberty napoletano, a cui fece seguito la costruzione della funicolare e quella della Metropolitana.

Piazza Amedeo rappresenta il cuore del rione Principe Amedeo, collocato a sua volta nel quartiere di Chiaia a Napoli.

La zona è tuttora molto rinomata e si caratterizza per la presenza di splendidi palazzi frutto di opere di risistemazione, ma anche del progetto di Risanamento avviato dai Savoia e dei successivi interventi delle stesse famiglie aristocratiche della zona che commissionarono la costruzione di palazzi e ville, fino a determinare la nascita del liberty napoletano. Solo successivamente ha avuto discreta diffusione lo stile barocco, prima, e l'edificazione di palazzi con struttura portante in calcestruzzo armato, poi.

Via del Parco Regina Margherita, in particolare, fu realizzata tra fine Ottocento e gli inizi del Novecento con l'intento di urbanizzare la fascia tra il corso Vittorio Emanuele e il borgo originario di Chiaia che, pertanto, fu destinata a zona residenziale. Il toponimo ricorda Margherita di Savoia, regina d'Italia dal 1878.

Fu prefigurata un'edificazione di tipo meno intensivo, con edifici con altezze decrescenti da piazza Amedeo verso il corso Vittorio Emanuele, che aveva lo scopo di caratterizzare un ambiente di qualità costituito da una varietà di tipi edilizi, di configurazioni plano-altimetriche e di linguaggi figurativi; la conformazione a tornanti della strada, i tipi edilizi a villino o a palazzina da cui è possibile godere del panorama sul golfo di Napoli, le configurazioni eleganti e sinuose del linguaggio liberty, si coniugavano bene con la destinazione alto-borghese, con le finiture decorative accurate e dall'alta qualità artistica ed artigianale.

Ancora oggi, per la sua qualità architettonica e paesaggistica, l'area è considerata tra le più eleganti ed attrattive ed ha conservato un palco residenziale di estrazione alto-borghese.

3) STATO DI FATTO

Da un punto di vista planimetrico il tracciato stradale si presenta con curve

dagli ampi raggi, variabili all'incirca tra i 75° e i 150°, ad eccezione del tratto centrale a gomito e del rettilineo finale.

Da un punto di vista altimetrico la via copre un salto di quota pari a 41,60 m che dai +25,50 m s.l.m., all'incrocio con Piazza Amedeo, si porta fino +67,10m s.l.m., all'incrocio con Corso Vittorio Emanuele, con una pendenza media di circa il 5,14%.

La strada è delimitata in entrambi i sensi da marciapiedi con larghezza variabile a partire da circa 3,60 m fino alla larghezza di circa 1,40m.

L'asse stradale è percorso quotidianamente da un flusso di traffico di media intensità essendo a destinazione prevalentemente residenziale, che diviene intenso nelle ore di punta in considerazione anche della forte vocazione commerciale, turistica e terziaria della zone che collega.

La sede stradale è lunga circa 820,00 metri e larga mediamente 8,00 m per una superficie complessiva, inclusi i marciapiedi di circa 9.676,00 mq.

Il capostrada così come i marciapiedi sono pavimentati con cubetti di porfido.

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 carreggiata interessata da dissesti su guasto (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 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 ripristinare l'originaria efficienza, ai fini della tutela per la circolazione,

principalmente nelle curve, dove gli effetti delle sollecitazioni a torsione date dalle ruote dei veicoli hanno prodotto il distacco degli elementi lapidei.

4) INTERVENTO

Il progetto di cui si tratta prevede, quindi, interventi su capostrada e marciapiede.

In linea generale, gli interventi da eseguirsi sui marciapiedi in cubetti saranno i seguenti:

- rimozione paletti parapetonali esistenti danneggiati;
- rimozione pavimentazione esistente e demolizione massetto;
- rimessa a quota di cordoni e chiusini;
- rifacimento massetto debolmente armato;
- posa di nuova lastra di pietra lavica di spessore 10 cm;
- installazione nuovi paletti parapetonali.

Relativamente al capostrada, si è ipotizzato di sostituire, nel tratto compreso tra la stazione della Funicolare e corso Vittorio Emanuele, l'attuale pavimentazione in cubetti di porfido con conglomerato bituminoso di tipo pregiato. Tale soluzione è stata dettata dalla particolare configurazione della strada, caratterizzata da curve, tornanti ed elevata pendenza, al fine di incrementare i livelli di sicurezza della circolazione veicolare e tenendo presente che, anche corso Vittorio Emanuele, in tale zona, è pavimentata con tappetino d'asfalto.

Nel tratto compreso tra Piazza Amedeo e la stazione della Funicolare si è deciso, invece, di mantenere la pavimentazione in cubetti di porfido. Tale scelta è stata dettata dal fatto che la zona a maggiore valenza storico-artistica è quella situata a ridosso di piazza Amedeo e, pertanto, appare opportuno conservare la continuità di pavimentazione.

Pertanto, gli interventi sul capostrada saranno, sommariamente, i seguenti:

- 1) nel tratto compreso tra Piazza Amedeo e la stazione della Funicolare:
 - rimozione pavimentazione esistente (cubetti di porfido) e demolizione sottofondo;

- posa delle zanelle laterali in pietra lavica;
- rifacimento dello strato di fondazione con calcestruzzo debolmente armato;
- rimessa a quota dei chiusini e caditoie dissestati e sostituzioni di quelli danneggiati;
- realizzazione di nuove caditoie;
- pulizia ed espurgo sistema di raccolta acque piovane;
- posa della pavimentazione in cubetti di porfido di proprietà dell'Amministrazione.

2) nel tratto compreso tra la stazione della Funicolare e corso Vittorio Emanuele:

- rimozione pavimentazione esistente (cubetti di porfido) e demolizione sottofondo;
- posa delle zanelle laterali in pietra lavica;
- posa dello strato di base in conglomerato bituminoso;
- posa dello strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso;
- rimessa a quota dei chiusini e caditoie dissestati e sostituzioni di quelli danneggiati;
- realizzazione di nuove caditoie;
- posa dello strato di usura in conglomerato bituminoso;
- pulizia ed espurgo sistema di raccolta acque piovane.

I cubetti di porfido rimossi da capostrada e marciapiede saranno immediatamente riutilizzati su altre strade cittadine oppure stoccati in appositi depositi comunali in attesa del loro riutilizzo. Appare, in ogni caso, importante evidenziare che le pavimentazioni in cubetti di porfido, adottate in maniera intensiva a partire dagli anni '50 del secolo scorso, costituiscono una soluzione progettuale, dal punto di vista sia materico che cromatico, del tutto estranea alla tradizione locale, basata soprattutto sull'utilizzo di pietra vulcanica.

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 dal marciapiede e parte del capostrada con, rispettivamente, lastre di pietra lavica e conglomerato bituminoso di tipo pregiato, producano un miglioramento dal punto di vista paesaggistico della zona.

Inoltre, si specifica che Corso Vittorio Emanuele, in tale zona, presenta già una pavimentazione in conglomerato bituminoso e quindi l'intervento produrrebbe continuità con tale contesto.

6) FOTO SIMULAZIONI DELLE OPERE DI PROGETTO



Ex ante



Ex post