

30
h

GRANDE PROGETTO CENTRO STORICO DI NAPOLI PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

Relazione generale del progetto di riqualificazione degli assi viari e degli slarghi del centro storico

Premessa

Il Grande Programma per la valorizzazione del centro storico di Napoli in quanto sito UNESCO è stato costruito seguendo una metodologia che si pone l'obiettivo di coordinare e integrare le due differenti esigenze di tutela e di valorizzazione che sono presenti nella ratio delle individuazioni dell'UNESCO dei siti Patrimonio mondiale dell'umanità.

Questa metodologia intende perseguire attività di conservazione e salvaguardia, coniugandole a iniziative per rifunzionalizzare immobili inutilizzati o sottoutilizzati e per innescare processi di crescita economica e di miglioramento della fruizione del sito, anche nei termini di vivibilità complessiva, oltre che negli aspetti culturali e turistici. Si intende in questo modo migliorare anche la qualità urbana complessiva e indurre processi di riqualificazione in cui tutti i soggetti responsabili siano chiamati in causa per partecipare attivamente, ciascuno anche con le proprie risorse e in un quadro coordinato e sinergico.

In tale ottica si inseriscono dunque i progetti di riqualificazione dei grandi contenitori monumentali presenti nel sito, nonché delle strade, piazze e slarghi, che costituiscono gli assi e i nodi di connessione tra questi e tra i diversi ambiti del centro storico.

La vasta dimensione territoriale del sito individuato dall'Unesco ha portato alla definizione di un **sistema urbano**, per quanto possibile, omogeneo.

Il sistema urbano scelto corrisponde ad una zona ampia che si estende all'intorno di tracciati storici significativi e per certi aspetti predominanti. Sono stati individuati percorsi che possono sia ricucire i vari interventi puntuali già attuati con quelli da realizzare, sia svolgere un ruolo di attrazione urbana per stabilire nuove connessioni con settori della città contigui e di maggiore rilevanza territoriale.

La proposta interessa parti delle Municipalità II e IV. La scelta di un sistema di interventi secondo una **struttura lineare**, o a **rete**, si ritiene che possa essere più idonea a stimolare il propagarsi della propensione al recupero, sia nei vuoti di iniziativa fra un intervento e l'altro, sia nelle direzioni trasversali.

La presenza di forti elementi di richiamo e di valore urbano caratterizza questi tracciati generatori. Riqualificando la rete stradale e gli spazi pubblici si potrebbe inserire in un sistema a rete i poli urbani più significativi, ma allo stato isolati sia fra di loro sia dal contesto, ottimizzandone le funzioni e valorizzandone fortemente il ruolo di motori di riqualificazione, attualmente mortificati.

Per gli assi viari e gli slarghi si prevede un intervento di **recupero che conservi le antiche pavimentazioni**, per la quasi totalità in basoli, e le relative orditure, allo scopo di conservare la traccia del passato.

Un secondo obiettivo del progetto è il miglioramento della vivibilità per gli abitanti e dell'accoglienza turistica, dando maggior rilievo alla **pedonalizzazione** nella zona a traffico limitato recentemente istituita, cercando di estenderla quanto più possibile, ma garantendo anche la possibilità di parcheggio nelle aree più esterne.

La finalità generale, infine, è quella di rafforzare le **interconnessioni nel sistema** e con il resto della città, con i sistemi di trasporto, i percorsi turistici e i poli monumentali, dei quali molti attualmente in fase di recupero.

Metodologia del sistema urbano e proposte progettuali

La scelta di questo "*sistema-percorso*" è sostenuta dall'esistenza di alcuni punti forza che lo connotano: la possibilità di un collegamento diretto con lo scalo passeggeri del porto e le stazioni della metropolitana e, al suo interno, la tracciabilità di **assi tematici omogenei**, che si svolgono in **aree urbane complesse** e con immediata **connessione con poli monumentali** rilevanti, che vengono descritti di seguito.

Assi Tematici (AT)

- **AT1** - l'asse **universitario** che, da S. Maria di Portosalvo al *parco dell'acropoli* e Caponapoli, serve e ricollega tutte le strutture accademiche localizzate nel centro;
- **AT2** - il **tracciato delle mura**, grecoromane e poi angioine e aragonesi, da Caponapoli gli Incurabili con l'area dei SS. Apostoli e san Giovanni a Carbonara fino a porta Capuana;
- **AT3** - l'antico percorso verso nord esterno alla murazione della città da **piazza Garibaldi, porta Capuana, via Foria**;
- **AT4** - il percorso **da castel Capuano all'ospedale dell'Annunziata** che si immette nell'antico tracciato di uscita dalla città verso est da porta Nolana;
- **AT5** - il percorso all'interno delle mura **da porta Nolana, via Sopramuro, le piazze del Carmine e Mercato** e l'attraversamento del borgo Orefici fino a ricongiungersi verso sud con Portosalvo e verso nord con il Grande archivio nel complesso di ss Severino e Sossio e il decumano inferiore.

Aree urbane complesse (AUC)

- **AUC 1** - l'area di Portosalvo fino a piazza Bovio;
- **AUC 2** - l'area che si affaccia su via Sedile di porto coincidente con il fronte del porto di epoca angioina;
- **AUC 3** - l'area dei decumani fino a via s. Nicola a Nilo densa di edilizia monumentale, per lo più privata, da valorizzare;
- **AUC 4** - l'area dei teatri del foro di epoca romana;
- **AUC 5** - l'area delle mura nord-orientali;
- **AUC 6** - l'area della trasformazione ottocentesca all'intersezione del decumano inferiore con via Duomo;
- **AUC 7** - l'area delle mura sud-orientali con l'area del Mercato;

32
GP
A

- **AUC 8** - l'area del borgo orfeci.

Le relazioni fra i poli monumentali (C)

- **C1** - le connessioni fra i complessi di s. Lorenzo Maggiore, s. Paolo Maggiore e Gerolomini, l'antica agorà, il teatro romano l'insula del Duomo;
- **C2** - l'accesso dalle mura orientali e le torri di porta Capuana con le torri onore e Gloria, Duchesca, S. Anna e S. Michele, Castel Capuano i complessi conventuali-ospedalieri Ospedale della pace Annunziata e Ascalesi
- **C3** - il sistema delle chiese e delle cappelle che costituiscono un reticolo di poli di servizio nei campi della cultura della musica e della musealità e in quello dell'assistenza.

Si ritiene utile descrivere più in dettaglio i percorsi e le aree di cui sopra, per comprendere meglio gli interventi previsti dal progetto di riqualificazione degli assi viari.

Asse Tematico AT1 e Area urbana complessa AUC 1

L'asse universitario AT1 prende inizio dalla chiesa di S. Maria di Portosalvo e dall'area degli insediamenti universitari di via Porta di Massa fino a via Sedile di porto e, procede lungo gli antichi tracciati, vico Melofioccolo, calata ss. Cosma e Damiano, i gradini del pendino s. Barbara, fino a palazzo Giusso, in largo S. Giovanni Maggiore, dove ha sede l'Università Orientale. Il progetto dovrebbe realizzare un sistema pedonale continuo fra le diverse aree universitarie attualmente isolate.

Il percorso comprende dei poli urbani e degli attrattori rilevanti, quali la **chiesa di s. Maria di Portosalvo** con i giardini, la **nuova stazione della metropolitana Università** e piazza Bovio, già riqualificata, il **palazzo Penne**, la **chiesa dell'arciconfraternita di san Pietro in vinculis**, le **abitazioni studentesche** in via del Cerriglio e **numerose strade** di cui si prevede la riqualificazione: via Giulio Cesare Cortese, via degli Acquari, vico Melofioccolo, calata ss. Cosma e Damiano, i gradini del pendino s. Barbara, via Mezzocannone.

Lungo le rampe **San Giovanni Maggiore** si trova il **palazzo Orso Orsini**, dove ha sede una proprietà comunale, probabilmente ad oggi inutilizzata, che si potrebbe recuperare, valutando la fattibilità di creare un collegamento tra il cortile di tale palazzo - a cui si accede da un livello inferiore - e vico San Geronimo dei Ciechi, attualmente senza uscita, che collega il palazzo a vico Melofioccolo.

Da via De Marinis prende avvio **calata Santi Cosma e Damiani**, che incrocia **vico Melofioccolo**, dove ha sede un altro edificio di pregio, il **Palazzo Amendola**, e termina in **via Sedile di Porto**. Quest'ultima era sede dell'antico Seggio, e si caratterizza per la presenza sul lato nord di edifici che hanno conservato l'antico impianto, mentre sul lato sud da edifici ottocenteschi, tra cui l'**edificio della Borsa**. Vi sono due chiese, S. Pietro in Vincoli citata prima, e l'altra, S. Onofrio dei Vecchi, con una piazza omonima attualmente occupata dalle auto. Una terza chiesa, chiusa, si trova su vico San Geronimo dei Ciechi, alle spalle di Melofioccolo.

Di fronte a vico Melofioccolo, **via degli Acquari**, conduce in Piazza Bovio con la sua fermata della metropolitana. Proseguendo in direzione sud, oltre la piazza, in corrispondenza di via degli Acquari, la strada prosegue con la denominazione di **via Giulio Cesare Cortese** e confluisce nell'area di Porto Salvo.

L'intervento sulla testata del percorso propone di realizzare **una vasta area pedonale di interconnessione fra l'area di accoglienza delle attività crocieristiche**, le varie sedi universitarie, la nuova stazione di piazza Bovio della linea 1 della metropolitana, con l'intento di recuperare i valori architettonici e di impianto urbano.

La riqualificazione dei percorsi pedonali, andrà sostenuta con la promozione di interventi di recupero a opera dei privati. Si evidenzia l'effetto di riqualificazione ambientale determinato dall'intervento di recupero sull'edificio privato che per lungo tempo aveva impedito con ponteggi il transito su **via Giulio Cesare Cortese**. Il percorso lambisce anche il palazzo della Borsa oggetto di un ingente intervento di recupero e la pregevole chiesa paleocristiana di s. Aspreno che richiede un intervento di studio e restauro.

Area urbana complessa AUC 2

Gli studi sulla struttura urbana della città antica si sono arricchiti con le ultime scoperte connesse con i lavori delle stazioni della metropolitana. Si è confermato il ruolo di area mercantile legata alle attività del porto per la cortina di **via Sedile di porto**, coincidente con il fronte del porto di epoca angioina. Il tessuto urbano è caratterizzato da un'edilizia d'impianto medioevale e da tracciati viari acclivi, gradinati, stretti e tortuosi su cui si svolgono episodi di grande rilevanza monumentale: **palazzo Penne, palazzo Giusso e il complesso di s. Giovanni Maggiore**. Un intervento diffuso su questa persistenza, rara per Napoli, di insediamenti tardo-medioevali può assumere un grande interesse sul piano culturale. Anche sul piano sociale l'intervento rivestirebbe un impatto significativo perché si tratta di un'area socialmente ed economicamente più debole.

Andrà attentamente vagliata la definizione delle funzioni per **Palazzo Penne**. Progettato nel 1406, nella zona più ambita dalla grande aristocrazia angioina, compresa tra l'odierna s. Biagio dei librai e Sedile di porto, costituiva un punto della significativa triangolazione, con Santa Chiara e la cappella Pappacoda. Il palazzo portava i segni del successo non soltanto perché era visibile lo stemma della casata, ma per il prestigio della sua ideazione. Ci restano la facciata originaria, assai bella per la cromia del bugnato, e l'arco ribassato, opera di Baboccio da Piperno che lavorò pure alla cappella Pappacoda, nel quale ancora si conserva il primitivo portone di quercia. La Regione Campania ne ha acquisito la proprietà nell'intento di restaurare l'edificio. Il palazzo consente una pluralità di destinazioni di livello urbano, tra cui la sistemazione di importanti fondi bibliotecari in cerca di sistemazione o di prevalente interesse locale, quindi per residenti e popolazione universitaria.

La **riqualificazione di percorsi gradonati** molto particolari quali vico Melofioccolo, calata ss. Cosma e Damiano, i **gradini del Pendino s. Barbara**, darà il primo impulso ad un intervento di valorizzazione del patrimonio immobiliare su di essi gravitante.

Per il complesso di abitazioni studentesche del Cerriglio, primo intervento di recupero dell'edilizia di epoca angioina, che è stato da lungo tempo occupato occorrerà invece assumere iniziative per la regolarizzazione e valorizzazione delle attività svolte.

La riqualificazione del tracciato di **via Mezzocannone**, per potenziarne il ruolo di asse pedonale, creerebbe la continuità con gli interventi già attuati sulle strade circostanti il complesso di s. Domenico Maggiore per ricongiungersi verso est con l'area dei teatri e verso nord con l'area del parco dell'acropoli.

L'intervento si propone di stimolare il **processo di integrazione tra il centro antico e il mare** recuperandone in parte l'antico rapporto che, soprattutto in seguito al risanamento e alla realizzazione del rettilineo, è stato modificato.

Asse Tematico AT1 tangente l'area urbana complessa AUC 3

Il percorso lungo via Mezzocannone fino a Caponapoli comprende l'area dei decumani fino a via s. Nicola a Nilo, densa di edilizia monumentale per lo più privata da valorizzare e già interessata dal rilevante intervento di riqualificazione di parte del decumano inferiore e dell'intero decumano Maggiore.

Il recupero di **palazzo Casacalenda**, che finora ha interessato solo il basamento commerciale, va completato come quello per palazzo Carafa di Montorio in corso di recupero da molti anni. Altrettanto importante risulta il restauro di altri due pregevoli esempi di architettura: il settecentesco **palazzo Spinelli di Laurino** e il cospicuo **palazzo Diomede Carafa** per il quale è in corso di completamento il recupero delle facciate e delle parti comuni a valere sui fondi della legge 219; è inoltre programmato il restauro dell'appartamento nobiliare per allocarvi parte degli uffici della Soprintendenza archivistica.

Per l'**ex asilo Filangieri** è previsto un progetto di rifunionalizzazione che riguarda anche lo scavo, nello spiazzo antistante, che ha messo in luce un episodio di archeologia urbana di eccezionale valore, costituito da un complesso di abitazioni cinquecentesche, sepolte deliberatamente in quell'epoca per unificare la quota del terreno, con quella del preesistente giardino del convento di s. Gregorio Armeno e consentirne l'ampliamento.

Il complesso conventuale di **S. Domenico Maggiore** è attualmente oggetto di richiesta di finanziamento per un intervento finalizzato all'insediamento della collezione di strumenti antichi del conservatorio S. Pietro a Majella.

Asse Tematico AT2

Il tracciato delle mura, **AT2**, parte da piazzetta S. Maria delle grazie, lungo via Maria Longo e lungo il percorso lambisce la città romana: i teatri, l'acropoli, s. Lorenzo Maggiore fino alle esplosive manifestazioni dell'arte contemporanea il MADRE, la fondazione Morra Greco, l'ex lanificio. Esso inizia con la **chiesa di s. Aniello a Caponapoli** che domina la **galleria principe di Napoli e collegamento in sottopasso**, s. Maria di Costantinopoli, il museo archeologico nazionale, il **fabbricato comunale in piazza Cavour**, le mura greche sotto le rampe Maria Longo, il complesso degli **Incurabili**, le aree lungo via Armani, l'ex monastero di s. Maria della Consolazione.

Per la chiesa di **s. Aniello a Caponapoli** il restauro in corso, a cura della Sovrintendenza, dovrebbe essere completato con ulteriori fondi con l'ipotesi di insediarvi il **centro di documentazione dei siti UNESCO**. Un centro di tal genere è stato già realizzato con modalità innovative ma a carattere temporaneo nel sito UNESCO Toledo in Spagna. Utilizzando quella esperienza si potrebbe costituire un elemento di forte richiamo e diffusione del messaggio culturale e di sicuro impatto sul piano della promozione dell'immagine a livello internazionale. La prossimità con la stazione Cavour, che ne garantisce l'accessibilità, e con il Museo archeologico nazionale e la galleria Principe di Napoli, sulla quale è iniziato un programma di riqualificazione complessivo, ne valorizza le potenzialità. Un intervento in corso concerne il Braccio nuovo del Museo archeologico nazionale per il recupero e nuova destinazione di un settore del Museo archeologico nazionale, con la previsione, fra l'altro, di ambienti espositivi e un auditorium.

Tutte le **facciate dello storico ospedale degli Incurabili** si presentano molto degradate e fatiscenti, ciò va ad aggravare gli effetti causati dalla realizzazione della rampa e del fabbricato comunale di piazza Cavour - per il quale il vigente PRG prevede la demolizione e che potrebbe entrare nel programma di graduale delocalizzazione delle cliniche della SUN - che hanno già compromesso l'immagine dell'antica acropoli. Risulta prioritario procedere al loro recupero cui può aggiungersi la **strutturazione come percorso pedonale pubblico** del passaggio già esistente che conduce attraverso il corpo monumentale da via Settembrini **verso l'area del teatro romano** in corso di ulteriore disvelamento in via Anticaglia, il recupero dei volumi lungo la strada e il restauro della celebre **Farmacia degli Incurabili e del Museo della Medicina**.

Area urbana complessa AUC 4

L'**area dei teatri romani** è un ambito di PRG da sottoporre a PUA, il n.25, da redigere conformemente alla progettazione di disvelamento dei teatri da predisporre concordemente alla Sovrintendenza archeologica. Per un sub-ambito, come consentito dal PRG, è stato già approvato il Piano di recupero. Tale procedura andrebbe estesa perlomeno alla parte afferente l'altra metà del teatro romano, collocata a est di vico Cinquesanti. Con questo strumento si può promuovere l'attuazione indiretta delle previsioni del nuovo PRG, ossia subordinata all'approvazione di piani urbanistici attuativi (Pua). Si tratta essenzialmente di interventi che perseguono obiettivi di trasformazione dell'attuale assetto urbano. Questi interventi ricadono in ambiti specificamente individuati a questo scopo oppure possono essere proposti dagli operatori alle condizioni stabilite dalle norme di zona (è il caso, per esempio, della zona Bb).

Nell'ambito sono comprese anche altre iniziative: il completamento dell'intervento in corso sul **teatro romano** inglobato negli edifici privati in via S.Paolo, via Anticaglia e vico Cinquesanti (piano di recupero approvato) e del **restauro delle facciate degli edifici gravitanti sul teatro romano** in via S.Paolo, via Anticaglia e vico Cinquesanti in parte avviato.

La redazione del piano di recupero sul resto dell'ambito 25 dei teatri consentirà il completamento dell'intervento di disvelamento del teatro romano per la parte inglobata negli edifici privati in via Anticaglia, vico Cinquesanti e vico Giganti.

Un ulteriore intervento deve riguardare **il complesso di san Paolo Maggiore** per garantire l'accessibilità e la vista alla scena del teatro, mentre per il cosiddetto **tempio della Scorziata**, un complesso di impianto rinascimentale fortemente manomesso e degradato, è in fase di approvazione un progetto di restauro e rifunzionalizzazione.

La redazione del piano di recupero sull'ambito 29, **san Lorenzo**, consentirà il completamento dell'intervento riqualificazione dell'area per la parte relativa agli edifici privati.

Area urbana complessa AUC 6

L'ambito corrisponde all'area delle **trasformazioni ottocentesche tra decumano inferiore e via Duomo** e si trova allo sbocco sia del percorso che proviene dall'area dei teatri sia della connessione che si dirama da piazza Calenda.

La parte in connessione con l'area del foro romano ha degli aspetti prevalenti di monumentalità, che il violento taglio ottocentesco di via del grande Archivio, parallelo e analogo a quello operato su via Duomo, ha riconfigurato senza però snaturarne sostanzialmente l'impianto e l'immagine urbana.

Per quanto riguarda l'edificio dell'**ex ONMI e il complesso del Divino Amore** è previsto il recupero della chiesa e del dormitorio, e la demolizione dell'edificio dell'**ex ONMI** per la realizzazione di un giardino e del recupero dello spazio dell'antico chiostro.

Riprendendo l'asse AT2

All'inizio di via Settembrini la **porta S. Gennaro**, l'unica porta superstite della murazione settentrionale; essa è stata da poco restaurata e si presenta ancora come l'unico accesso agevole al centro nel lungo tratto che va da via Costantinopoli a via Duomo; essa è in connessione diretta con la fermata Cavour della linea 2 della metropolitana e con la zona della Sanità attraverso piazza Vergini. Intorno a essa gravitano numerosi episodi importanti: la congrega dei Bianchi la chiesa di s. Giovanni in porta, la chiesa di Gesù delle Monache, le ex chiese di S. Lucia e S. Luciella, il palazzo Ruffano (residenza privata), il palazzo Framarino (res. priv.).

Un intervento su **largo proprio d'Avellino**, con la fondazione per l'arte contemporanea **Morra Greco**, può riguardare la revisione della sistemazione viaria e delle diverse parti dello slargo per unificarne l'immagine di invasore unico che accompagni interventi di recupero e valorizzazione dei beni presenti e di integrazione fra le attività. Il grande complesso dell'**ex convento del Gesù delle monache**, già interessato da un intervento in Accordo di Programma, potrebbe essere il fulcro di altre nuove iniziative in campo scolastico-assistenziale.

La riqualificazione comprende il tracciato stradale **da Cuponapoli a via Duomo, fino a via S.Giovanni a Carbonara**, prosegue su via Duomo, incontrando numerosi fuochi architettonici: l'ex monastero di s. **Maria Donnaregina** che comprende un istituto scolastico e la scuola di restauro, gli edifici di **via Settembrini** per i quali è stato completato il restauro e il consolidamento strutturale, **palazzo Loffredo** sede del MADRE, **palazzo Capece Piscicelli** inagibile (residenza priv.), **casa Betunia** (Curia). Su

via s. Giovanni a Carbonara vi sono **palazzo Caracciolo d'Oppido** (istruzione) e **palazzo Caracciolo di Santobuono**, dove è ormai in piena attività un albergo a 5 stelle della catena **Hotel Centaur**.

Il progetto presenta un'impostazione omogenea dell'intervento di riqualificazione urbana di alcune strade secondarie, che sono ritenute strategiche per la valorizzazione di antichi tracciati dimenticati e la connessione con emergenze urbane e funzionali.

La **rampa dei ss. Apostoli** è l'inizio del percorso che superando via Carbonara, lungo **salita Pontenuovo** portava all'uscita dalle mura in corrispondenza del "pontenuovo". Con l'ultimo tratto di **via Campanile** ai ss. Apostoli si presenta come percorso già pedonale poco conosciuto che lungo rilevanti edifici, quali le **residenze private dei Caracciolo di Brienza**, dei **principi di Somma dei Dentice**, conducono da Carbonara alla **chiesa e all'ex monastero dei ss. Apostoli** sede del Liceo artistico.

Da questo slargo un antico percorso stretto porta a **via santa Sofia** e lungo **via Oronzio Costa a Castel Capuano**. Il recupero e la parziale pedonalizzazione di questo percorso, che coincide in parte con il **tracciato della murazione angioina**, valorizza il collegamento con il laboratorio di archeologia di s. Maria ad Agnone Centro Jean Berard, il centro sociale comunale di Santa Sofia, il c.d. ritiro Biancolella. La via santa Sofia che deve conservare la percorribilità veicolare viene riqualificata nel tratto da via Carbonara ai SS. Apostoli nella direzione verso il complesso dell'arcidiocesi e del Duomo.

Lo slargo da Castel Capuano a Porta Capuana è compreso nella grande area del centro difensivo del potere imperiale, caratterizzata da spazi ineditati insolitamente ampi per la città antica e ricca di monumenti. Per questa strada l'obiettivo del progetto è quello di migliorare la fruibilità pedonale proponendo la riduzione della sezione della corsia automobilistica a vantaggio di alberature e di un ampio percorso pedonale che prosegua la prospettiva in direzione della monumentale facciata di s. Caterina a Formiello e del fornice di Porta Capuana, e consenta la vista e l'osservazione del fianco fortificato dei "tribunali".

Area urbana complessa AUC 5

A est di via s. Giovanni a Carbonara l'area delimitata da **via Rosaroli** fino a **porta Capuana** è un ambito di PRG da sottoporre a PUA il n.22 "le mura nord-orientali. L'insula di s. Giovanni a Carbonara comprende oltre s. **Giovanni a Carbonara**, la chiesa della **Pietatella a Carbonara**, la chiesa di s. **Giovanni a Carbonara** ed annessi, la **ex caserma Garibaldi** con la **torre s. Giacomo** e la **torre detta del Salvatore** - che con la delocalizzazione del servizio dei giudici di pace potrebbe essere destinato a funzioni compatibili con gli edifici circostanti - il **giardino di Ladislao di Durazzo** da poco restaurato e aperto al pubblico, il contiguo **ex Ritiro di santa Maria della Purificazione** e dei santi **Gioacchino ed Anna a Pontenuovo** - **salita Pontenuovo n.31**, di proprietà comunale nel quale recentemente è stato ampliato l'Archivio storico municipale - la **chiesa chiusa di s. Gioacchino** e la **torre s. Michele**.

Già in origine **Porta Capuana** era la più importante delle porte della cinta muraria orientale aragonese per la sua ubicazione in allineamento con la grande strada per Capua

che conduceva a Roma. Essa pertanto ebbe un particolare rilievo e costituì per le sue proporzioni e per le pregevoli decorazioni, il punto saliente della murazione. La forte rientranza delle mura in prossimità della porta in argomento, definendo uno spazio libero esterno, il cui recupero, in quanto porta d'accesso privilegiata del centro antico, è strategico rispetto alla sua valorizzazione, per la posizione di centralità in quanto terminale del decumano mediano dell'antico tracciato greco-romano.

La **riqualificazione**, quasi ultimata, **dell'area entro le mura e delle torri**, potrebbe essere completata con il **ripristino del fossato** - dove recenti scavi archeologici hanno individuato resti del **ponte** che, secondo la cartografia storica e le fonti scritte, attraversava il fossato antistante le mura per consentire l'accesso in città da nord - e la realizzazione del ponte di accesso alla porta, il **restauro della murazione** e il recupero del tratto di mura in via Carriera Grande inserite nell'edilizia privata fino alla torre Gloria, il recupero e, laddove possibile, il **riutilizzo delle torri** sia di proprietà pubblica che privata, nonché degli edifici di edilizia privata inseriti nel sistema della murazione aragonese. Nell'ambito dei lavori di scavo archeologico in corso si potranno operare le verifiche preliminari per il ripristino del fossato e in prospettiva per la realizzazione di un'autorimessa sotterranea antistante il fossato, nell'area fuori le mura, da realizzare anche in questo caso con la procedura del project financing.

Le **mura**, di cui sono sopravvissuti brevi tratti, facevano parte del sistema difensivo aragonese, realizzate alla fine del quattrocento per volere di Ferrante d'Aragona, hanno un spessore che varia tra i 5 e i 7 metri e sono rivestite sul fronte esterno con lastre lapidee. Tale recupero, oltre a conferire alla porta e alle mura l'originario slancio può, attraverso opportuni interventi di rifunzionalizzazione, (si tratta di un'area sufficientemente ampia per la quale si può ipotizzarne l'utilizzo ad area di accesso alla nuova autorimessa con l'eventuale dotazione di piccole attività commerciali con percorsi pedonali), migliorare il rapporto di continuità con il resto della città.

Il recupero delle torri risulta fondamentale anche per la grande valenza monumentale delle stesse, che si elencano di seguito procedendo da sud verso nord.

Torre Gloria ha un diametro di circa 12 metri con struttura di coronamento ancora integra, con il cordone superiore, i beccatelli sagomati a doppia curva, gli archetti e anche dei resti di merloni in piperno, la costruzione è rivestita di lastre lapidee ed è sormontata da una costruzione cilindrica di tre piani.

Torre Onore e Torre Virtù, recentemente restaurate, fanno da cornice alla Porta Capuana in analogia con l'arco di Castelnuovo, realizzata probabilmente nel 1487, si configura come "Arco di Trionfo" sul modello dell'architettura romana, in marmo di Carrara secondo un progetto attribuito a Giuliano da Maiano. Le torri, di forma circolare in pianta, con diametro di rispettivi 16 e 14 metri, rivestite in materiale lapideo hanno la struttura di coronamento integra.

Torre S. Anna collocata a ridosso del convento di S. Caterina a Formiello, ha la sezione scarpata ancora visibile, accanto ad essa vi è l'unico tratto del fossato ancora esistente. Il coronamento, con i beccatelli, gli archetti, i merloni appare ben conservato. Alla sua sommità sorge un giardino.

Torre Duchesca presenta integra la struttura di coronamento con beccatelli, archetti e merloni, al disopra della quale sorge un grosso vano circolare a due piani.

Torre S. Michele, di proprietà comunale, misura 16 metri diametro in pianta ed un'altezza fuori terra di 24,40 metri oltre la cornice, posta all'estremità settentrionale della cortina, da questa torre in poi venivano utilizzate le antiche mura angioine, probabilmente restaurate e rinforzate.

La torre S. Giovanni di sezione circolare in pianta, con successiva soprelevazione di tre livelli di cui costituisce il basamento, insieme alla **torre detta del Salvatore** è inglobata funzionalmente nel complesso della ex caserma Garibaldi.

La centralità dell'area in questione, oltre alla già citata prossimità con il decumano centrale della città antica, è evidenziata dalla sua posizione strategica all'interno del sistema viario e di trasporto della città: la vicinanza di piazza Garibaldi con la **Stazione Centrale**, l'imminente apertura della **metropolitana**, la prossimità della stazione terminale della **Circumvesuviana**, oltre all'importanza di corso Garibaldi, che la lambisce tangenzialmente, ne fanno un nodo nevralgico di grande potenzialità.

Verso piazza De Nicola, il **complesso di s. Caterina a Formiello** che comprende la chiesa, su cui è da poco ultimato il restauro degli affreschi della cupola a cura della soprintendenza BBAA e l'ex convento in parte privato e in piccola parte pubblico.

Da Castel Capuano si diparte il **tratto terminale del decumano centrale** lungo **Palazzo Ricca** (Archivio storico del Banco di Napoli), il laboratorio di archeologia di **s. Maria ad Agnone** (sorto dalla collaborazione fra Soprintendenza archeologica, Istituto universitario Orientale, Centro Jean Berard) fino all'**ex Ospedale della pace** - per il quale il progetto di rifunzionalizzazione prevede un museo etno-antropologico insieme ad attività sociali ed artigianali - e ad altre significative presenze di edilizia residenziale privata di carattere monumentale.

Asse Tematico AT3

Il **tracciato fuori le mura** a partire da piazza Garibaldi diviene la passeggiata verde verso piazza di porta Capuana, lambendo l'edificio neoclassico dell'ex obitorio in via Rosaroli e l'ex convento S. Anna da cui si diparte via s. Antonio abate con il suo mercato alimentare di secolare tradizione in direzione **Real albergo dei poveri**, e lungo le torri e i tratti residui di murazione giunge a via Foria

Asse Tematico AT4

Il percorso AT4 parte da **castel Capuano** verso **piazza Calenda**, l'**Ospedale Ascalesi** e l'**Ospedale dell'Annunziata**. L'intervento di riqualificazione di via Egiziaca a Forcella va completato con la riqualificazione di via dell'Annunziata, per garantire qualità all'accesso al monumentale complesso dell'Annunziata, e di piazza Calenda, nella quale vanno valorizzate e riorganizzate le presenze archeologiche dell'antica murazione greco-romana; la riqualificazione urbana va completata con il restauro delle facciate dell'Ascalesi.

Area urbana complessa AUC 6

In questa area è compresa l'area di **Forcella**, che ha sue peculiari caratteristiche che richiedono il dispiegarsi di un articolato e organico intervento di riqualificazione urbana e sociale. In tal senso rivestono particolare rilevanza le iniziative concluse o in corso: la realizzazione della ludoteca presso l'Istituto comprensivo "Ristori 34 Napoli" situato nel quartiere di Forcella in attuazione del protocollo d'intesa del 21.12.06 con l'Associazione "Annalisa Durante"; l'adeguamento e il riutilizzo per fini pubblici e sociali degli immobili confiscati nei procedimenti anti-camorra - in via Giudecca Vecchia 29, largo Donnarègina 25, Vicolo dei Carbonari a Forcella 31, Via G. Palmieri 43 Vicolo dei Zuroli 10, Vicolo della Pace 7bis per taluni dei quali va completato l'iter sgombero-riaffezione-assegnazione.

Il progetto di valorizzazione del **museo Filangieri** è stato anche già proposto per il finanziamento.

La redazione del piano di recupero sull'ambito 24 **Carminiello ai Mannesi** consentirà il completamento dell'intervento riqualificazione dell'area per la parte relativa agli edifici privati.

Proseguendo da piazza Calenda ci si immette nell'antico tracciato di uscita dalla città verso est lungo **Via Nolana**, di cui è stata eseguita la riqualificazione finalizzata alla sua pedonalizzazione, **fino a porta Nolana** e all'area delle mura sud-orientali.

Area del Mercato AUC7

Tutta la AUC 7 è caratterizzata da una forte presenza di **attività commerciali** di ogni genere. L'intervento va pertanto articolato in un insieme di iniziative e di misure che oltre alle opere di recupero urbano, arredo e riqualificazione degli edifici monumentali affronti le tematiche di sostegno socio-economico e dell'impulso alle attività produttive e commerciali da rilanciare. La redazione dei piani di recupero sull'ambito 23 "mura orientali" e sull'ambito 21 "piazza del mercato" sarà indispensabile per individuare la più corretta articolazione delle iniziative e degli interventi inoltre consentirà di intraprendere con maggiore incisività la promozione per l'intervento da parte dei privati.

Asse Tematico AT5

Il percorso procede all'interno delle mura da **porta Nolana**, **via Sopramuro**, le **piazze del Carmine e Mercato**. Per la **porta Nolana** va realizzato il restauro secondo un progetto già disponibile.

Per via Sopramuro l'intervento di riqualificazione va operato sul vecchio percorso lungo le mura per costituire l'avvio di un intervento di rivitalizzazione dell'area del Mercato. Per il **complesso di Carminiello al Mercato** è da prevedere l'adeguamento dell'istituto scolastico e il recupero delle parti inutilizzate.

Il **complesso del Carmine** e la storica piazza andranno recuperate in connessione con l'intervento della linea tranviaria in corso di realizzazione. La **piazza Mercato** richiede un intervento di recupero leggero che la liberi dalle occupazioni abusive, mentre per la **chiesa e il complesso di sant'Eligio**, andranno individuate funzioni idonee che

valorizzino anche la preziosa **chiesa di s. Giovanni a mare** a completamento dell'intervento per l'incubatore degli orefici.

Soluzioni per il miglioramento dell'accessibilità

Il progetto di risistemazione dei percorsi dell'area greco-romana del centro storico ha cercato di tenere conto anche delle problematiche da approfondire per la messa a punto di soluzioni tecniche appropriate ai contesti urbani e al tempo stesso attente alla promozione e diffusione della cultura della piena "accessibilità" agli spazi pubblici e di uso collettivo. Innanzitutto è stata prevista l'eliminazione di tutto ciò che può fungere da ostacolo (cassonetti mal posizionati, insegne, vetrine di negozi, cartellonistica non a norma, dissuasori non in asse o diverti, ecc.) e saranno realizzati alcuni percorsi tattili, apposti semafori sonori e messa in opera una segnaletica con caratteri braille per gli assi più significativi e l'eccellenze architettoniche, ecc. Le soluzioni proposte e che saranno sperimentate non sono "dedicate" solo alle persone con limitate capacità fisiche, sensoriali e mentali, ma hanno come riferimento l'intera cittadinanza, con conseguenti benefici generalizzati.

Questo è tanto più importante in quanto il campo della disabilità sarà sempre più diffuso con l'aumentare della popolazione anziana la quale, a causa delle patologie degenerative articolari e della retina avrà disagi motori e sperimenterà le difficoltà percettive degli ipovedenti.

Lo sforzo è stato proprio individuare soluzioni valide nell'esatta misura per tutti i cittadini.

E' comunque importante sottolineare che lo spazio pubblico non potrà avere caratteristiche paragonabili strettamente agli spazi interni agli edifici (spazi dai quali proviene l'attuale normativa di riferimento per il superamento delle barriere architettoniche), specie per ciò che riguarda il tessuto urbano più antico e per alcune sue porzioni con andamenti altimetrici più tormentati. Il centro storico di Napoli tuttavia, ha un buon grado di adattabilità e sviluppando e sperimentando alcune soluzioni innovative potranno progressivamente essere eliminati molti degli ostacoli oggi esistenti.

SCHEDA TECNICHE

N.1 VIA PALADINO (TRATTO DA VIA ORILIA A VICO SAN MARCELLINO)

Stato dei luoghi

Lungo il tratto preso in esame, compreso tra via Orilia e Vico San Marcellino, si incontrano episodi architettonici di notevole rilevanza quali il portale monumentale dell'antico collegio gesuitico, sede della Biblioteca Universitaria, la Basilica del Gesù Vecchio e la chiesa di Santa Maria di Monteverginella di origine medievale.

La larghezza della sede stradale è di circa 4,50 m e non presenta marciapiede; la pavimentazione è costituita di basoli in mediocri condizioni, con dissesti ed avvallamenti diffusi in particolare in prossimità dei sottoservizi della Telecom e mancanza di bitumatura dei giunti.

Lungo tale tratto sono presenti alcuni paletti parapetonali in ferro, probabilmente non autorizzati, collocati dagli stessi esercizi commerciali per impedire la sosta delle auto.

Progetto

Per questa strada si prevede un intervento di manutenzione straordinaria della pavimentazione, rimozione e messa in quota dei chiusini e pozzetti stradali con la sostituzione di quelli usurati e/o danneggiati.

Data la ridotta sezione della sede stradale non potranno essere realizzati nuovi marciapiedi. Saranno inoltre rimossi i paletti parapetonali privi di autorizzazione.

N.2 VICO E LARGO S. MARCELLINO

Stato dei luoghi

Il presente progetto prevede un intervento di manutenzione straordinaria e di risistemazione di vico e largo s. Marcellino, mirato a recuperare un corretto e sicuro esercizio delle arterie stradali, che rientrano nel cuore del centro storico patrimonio dell'UNESCO.

Il regolamento viario del Comune di Napoli, approvato con delibera di C.C. n. 210 del 21/12/2001, classifica vico e largo s. Marcellino "strada secondaria", rientrando la stessa nella rete della viabilità secondaria cittadina, e di competenza delle Municipalità giustamente delibera n. 26 del agosto 2007.

In particolare vico e largo s. Marcellino si trovano alle spalle del complesso di edifici, un tempo di proprietà ecclesiastica, che nel Settecento, dopo la cacciata dei gesuiti da parte di Carlo III, divenne sede dell'Università di Napoli.

via San Biagio dei Librai con lo slargo antistante via Grande Archivio

La strada si presenta priva di marciapiedi, si sviluppa lungo una lunghezza di circa 110 m.

La larghezza del Vico varia tra 8,50 m e 3,50 m.

Il Largo ha un'ampiezza che varia da circa 12,00 m a circa 22,00 m.

La pavimentazione della Via è costituita da basolato in mediocri condizioni di esercizio, manca la bitumatura dei giunti in alcuni punti e si riscontrano sconnessioni e diversi avvallamenti.

Non ci sono marciapiedi né segnaletica orizzontale/verticale.

Dalla cartografia del Servizio Fognatura, risulta che il manufatto fognario è del tipo separato con specchi sovrapposti con copertura piana di dimensioni 60 x 150, la captazione delle acque meteoriche è affidata a caditoie in griglia metallica inserite nel piano stradale collegate direttamente in fogna.

Lo stato di conservazione del sistema fognario e del sistema di captazione superficiale è certamente da sottoporre ad un robusto intervento manutentivo, considerato che la rete fognaria è stata costruita ai primi del '900.

Progetto

Il progetto si pone l'obiettivo di assegnare una identità percettiva alle pavimentazioni di importanti strade ricadenti nel centro storico, percorsi turistici molto frequentati.

Il progetto si prefigge di effettuare una manutenzione straordinaria per mantenere, in condizioni di sicurezza e un buon grado di vivibilità, l'esercizio della strada, che rientra nel Centro Storico.

Allo stato presenta in alcuni punti dissesti della pavimentazione che sono causa di frequenti incidenti per i pedoni, che si trasformano in danno economico per l'Amministrazione Comunale.

Gli interventi consisteranno quindi nella rimozione della pavimentazione in basolato, nella verifica e manutenzione del manufatto fognario esistente, inoltre verranno richieste verifiche attraverso il Servizio Fognatura per controllare gli scarichi pluviali dei fabbricati, e procedere alla loro normalizzazione, con notifica a carico dei condomini degli eventuali verbali e ordinanze per i lavori necessari.

Verrà quindi riposta in opera la pavimentazione in basolato, su idoneo strato di fondazione, realizzando una zanella centrale in etnea qualora il basolato esistente non fosse in misura tale da consentire il riutilizzo (prevista di larghezza 0,50m – spessore minimo 13 cm,) che contiene le caditoie in ghisa sferoidale.

A delimitazione della sezione carrabile verranno posti in opera dissuasori di sosta, che delimitano il passaggio riservato ai pedoni, che sarà pavimentato in pietra lavica qualora il basolato esistente non fosse in misura tale da consentire il riutilizzo.

Si è prevista la bocciardatura dell'intera superficie di pavimentazione lapidea, stimando la sostituzione del 30% degli elementi che la costituiscono.

E' stato previsto altresì la rimozione e messa in quota dei chiusini e pozzetti stradali con la sostituzione di quelli usurati e/o danneggiati.

E' prevista la collocazione di elementi di arredo urbano nel Largo quali cestini lungo il percorso, fioriere, alberi e panchine.

N.3 VIA BARTOLOMEO CAPASSO

Stato dei luoghi

Via Bartolomeo Capasso presenta un andamento rettilineo e in pendenza e rappresenta il primo tratto dell'asse di collegamento tra Largo San Marcellino e via Duomo.

La larghezza è di circa 6,00 m con presenza di marciapiedi su ambo i lati (marciapiede lato civili pari largo circa 2,00 m, marciapiede lato civili dispari largo circa 1,90 m).

La pavimentazione di via Capasso è costituita da basoli e si presenta in buone condizioni, così come quella dei marciapiedi, pur mancando la bitumatura nei giunti. Lungo il percorso non sono visibili caditoie, bocche di lupo o quant'altro possa rappresentare un sistema di smaltimento delle acque superficiali.

Attualmente le automobili sostano su entrambi i lati della strada riducendo il transito ad un'unica corsia.

In prossimità della rampa che conduce a piazzetta Scacchi è collocato un varco per la ZTL, attualmente non funzionante.

Progetto

Per questa strada il progetto prevede di effettuare un intervento di manutenzione ordinaria per mantenere in condizioni di sicurezza e un buon grado di vivibilità l'esercizio della strada, attualmente in discrete condizioni, attraverso l'eliminazione di dissesti ed avvallamenti presenti, la bitumatura dei giunti e la verifica del sistema di sottoservizi.

E' prevista la collocazione di elementi di arredo urbano ai lati della cancellata che delimita il piccolo sagrato della chiesa dei SS. Severino e Sossio al fine di impedire la sosta delle auto e recuperare la fruizione della prospettiva della facciata monumentale del Complesso.

VIA ARTE DELLA LANA (primo tratto)

Stato dei luoghi

Via Arte della Lana rappresenta la prosecuzione di via Capasso e presenta le stesse caratteristiche del primo tratto sopradescritto. Ha una larghezza è di circa 7,00 m con presenza di marciapiedi su ambo i lati (marciapiede lato civici pari largo circa 1,80 m, marciapiede lato civici dispari largo circa 1,20 m); la pavimentazione è costituita da basoli e si presenta in buone condizioni a meno di alcuni rappezzi in tappetino bituminoso. Manca la bitumatura dei giunti sia sulla sede stradale che sui marciapiedi.

Lungo il suo svolgimento, in corrispondenza delle rampe di collegamento con via Zecca dei Panni, forma un piccolo slargo di larghezza pari a circa 3,30 m, scarsamente valorizzato dalle fioriere poste in modo disordinato allo scopo di impedire la sosta delle auto.

Progetto

Per questa strada il progetto prevede di effettuare una manutenzione ordinaria attraverso l'eliminazione di dissesti ed avvallamenti presenti, la bitumatura dei giunti e la verifica del sistema di sottoservizi.

E' prevista la sostituzione degli elementi di arredo urbano attualmente posti in modo disordinato presso il piccolo slargo posto in continuità con le rampe di collegamento con via Zecca dei Panni, sui cui gradoni si prevede la collocazione di fioriere volte a valorizzare il percorso che conduce a piazzetta Arcangelo Scacchi.

N.4 VIA GRANDE ARCHIVIO

Stato dei luoghi

La strada, che collega piazzetta Arcangelo Scacchi e via San Biagio dei Librai, è caratterizzata dalla presenza di importanti complessi architettonici quali l'Archivio di Stato, con la sua pregevole facciata ottocentesca che dialoga con la piazzetta prospiciente dove è collocata la fontana della Sellaria al Pendino. In piazzetta Grande Archivio, è sita inoltre la piccola chiesa di Santa Maria Stella Maris, risalente al periodo neogotico e la cui facciata giace in pessimo stato di conservazione.

La piazzetta è delimitata da piccoli dissuasori in ferro e lo scarno e disordinato arredo urbano che non ne stimola la frequentazione. La pavimentazione è costituita da blocchetti di porfido ed è in discrete condizioni.

Lo slargo, nell'area non delimitata dai dissuasori, prospiciente l'accesso al Grande Archivio, è aperto al traffico veicolare ed è pavimentato con basoli in discrete condizioni con avvallamenti di lieve entità e mancanza di bitumatura dei giunti.

Nel primo tratto, sul lato destro è presente una fila di paletti parapedonali in ferro di altezza circa 1 m.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da bocche di lupo in poste in corrispondenza dei marciapiedi e verosimilmente per numero ed ubicazione congrua. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale.

Proseguendo lungo la Via Del Grande Archivio si raggiunge uno slargo, Piazzetta Giustino Fortunato, attualmente occupata da automobili in sosta ad esclusione della piccola area delimitata da dissuasori in pietra posti all'ingresso dell'hotel Palazzo Decumani che prospetta sulla piazza.

La piazzetta presenta una sezione variabile, compresa tra 25 m e 30,00 m circa; la pavimentazione è costituita da basolato in discrete condizioni di manutenzione, con presenza di avvallamenti di lieve entità e mancanza di una idonea bitumatura dei giunti. Nel tratto di strada compreso tra piazza Giustino Fortunato e via San Biagio dei Librai, sul lato destro, sono presenti paletti parapetonali in ferro, di altezza pari a 1 m circa, mentre sul lato sinistro è presente un'area di sosta riservata alla Polizia; la pavimentazione è in basoli in discreto stato ad esclusione dei marciapiedi dove sono presenti sono evidenti dissesti ed avvallamenti diffusi.

Al crocevia tra Via del Grande Archivio e via San Biagio dei Librai è situato il complesso del Divino Amore, risalente al XVIII secolo, di cui è previsto il recupero. Esso è attualmente occultato dalla presenza dell'edificio dell'ex ONMI di cui è prevista la demolizione.

La segnaletica di qualunque tipo è completamente assente.

Progetto

Per il primo tratto di via del Grande Archivio si prevedono opere di manutenzione ordinaria con bitumatura dei giunti ed eliminazione di dissesti ed avvallamenti attualmente presenti.

A Piazzetta Grande Archivio saranno rimossi i cubetti di porfido che saranno sostituiti con nuovi basoli; saranno inoltre collocati nuovi elementi di arredo urbano allo scopo di migliorare la vivibilità dello spazio urbano e valorizzare le emergenze architettoniche presenti stimolando la fruizione pedonale dell'area.

Intervento più consistente è invece previsto nell'ultimo tratto di via del Grande Archivio compreso tra via San Biagio dei Librai e piazza Giustino Fortunato.

La realizzazione via del Grande Archivio nel periodo del Risanamento ha comportato il taglio del chiostro del Divino Amore, intervento che ha profondamente inciso sull'identità tipologica del complesso, riducendone la qualità architettonica ed urbanistica.

Nell'ambito del Grande Progetto si propone la realizzazione di un intervento volto al recupero della geometria e della spazialità del chiostro precedente all'intervento del Risanamento.

Il progetto prevede l'eliminazione dei marciapiedi presenti e la demolizione del muro confinante la strada al fine di ripristinare la continuità spaziale tra quest'ultima, ex porzione di chiostro, e la rimanente parte; inoltre la diversa orditura della pavimentazione in basolato ridisegnerà in pianta le geometrie del chiostro andate perdute.

Una diversa orditura della pavimentazione, anch'essa in basolato, a monte e a valle del tratto di strada prospiciente il chiostro, segnerà in pianta la traccia dei corpi di fabbrica del complesso demoliti nel corso del Risanamento.

Tutte le pavimentazioni, ad eccezione di quelle dei viali interni al chiostro, previste in mattoni a spina di pesce, saranno in basolato di cm 70x30, proveniente possibilmente dal recupero della pavimentazione esistente, disposte secondo le orditure previste nei grafici.

In continuità con la traccia dei corpi di fabbrica del complesso demoliti si propone un ridisegno complessivo della piazza, con abolizione dei marciapiedi, creazione di una nuova area pedonale delimitata da nuovi elementi di arredo urbano, nuove piantumazioni, la collocazione, quanto più limitata possibile, di dissuasori ed una più precisa e ridotta delimitazione delle aree destinate alla sosta delle auto, il cui transito dovrà essere comunque consentito ai mezzi autorizzati all'accesso alla ZTL.

N.5 PIAZZETTA SCACCHI

Stato dei luoghi

Percorrendo una breve gradonata, da via Arte della Lana si raggiunge piazzetta Scacchi. Nel suo complesso la piazza presenta una forma irregolare costituita da due piccoli

slarghi contigui e delimitati da cortine di fabbricati di discreta fattura e in buone condizioni, dal ponte di San Severino e dalle rampe, con gradini in piperno e una bella balaustra in ferro. Percorrendo via Zecca dei Panni si ritrova sulla sinistra una seconda rampa, costituita da gradini in piperno in buone condizioni della larghezza di circa 10 m. Il ponte di San Severino, in mattoncini a facciavista e cordolatura in piperno, è in pessime condizioni di conservazione, così come la gradinata, con presenza di depositi coerenti fortemente aderenti al supporto, fratture, vegetazione infestante, deformazione e mancanza di alcuni elementi della balaustra. La totale mancanza di manutenzione della pavimentazione via Capasso e del ponte stesso hanno determinato l'ammaloramento della facciata del fabbricato posto al civico n.35, probabilmente legato a importanti infiltrazioni, su cui risulta indispensabile intervenire.

La piazzetta rappresenta certamente uno spazio urbano da riconfigurare e valorizzare, anche ai fini della riqualificazione delle strade limitrofe. Attualmente l'impatto visivo che produce è di grande disordine con auto in sosta su tutti i lati.

In particolare si evidenzia la presenza di una pregevole galleria ottocentesca che collega la piazza al corso Umberto, chiusa con cancellate in ferro, di pertinenza di un edificio privato.

In corrispondenza del ponte di San Severino è collocato un varco ZTL, attualmente funzionante.

Progetto

Per piazzetta Scacchi è previsto un intervento di riconfigurazione complessiva della piazza, volto a limitare e disciplinare la sosta delle auto in appositi spazi, favorendo la realizzazione di nuovi luoghi d'incontro pedonali in un'ottica di riqualificazione complessiva del tessuto circostante.

Per il ridisegno della piazza si è scelto di privilegiare una nuova assialità rappresentata dalla giacitura della magnifica galleria ottocentesca che, previo accordo con i privati proprietari dell'immobile, si prevede di riaprire ed utilizzare come percorso pubblico di collegamento tra piazza Nicola Amore e piazzetta Scacchi, agevolando la creazione di un nuovo percorso di penetrazione che dalla metropolitana prosegua verso il centro storico.

Il taglio moderno scelto per gli arredi è posto in continuità con le linee progettuali dell'intervento in corso per la fermata della metropolitana di Piazza Nicola Amore progettata dall'architetto Massimiliano Fuksas.

Si prevede il riutilizzo del basolato esistente, opportunamente rilavorato e rimesso in opera, secondo le esigenze di disegno citate precedentemente.

Si prevede inoltre un'indispensabile intervento di recupero del ponte di San Severino, che giace in grave stato di degrado e che costituisce la principale quinta del nuovo progetto.

N.6 VIA DUOMO

Stato dei luoghi

Via Duomo è il cardo più lungo e grande degli antichi cardini cittadini, esso, incrocia i tre Decumani principali: il Decumano maggiore, quello superiore (Via dell'Anticaglia) e quello inferiore (Spaccanapoli).

La strada tuttavia non ha avuto da sempre le odierne dimensioni. Originariamente era un comune vicolo simile ai tanti altri, che veniva chiamato vico del Tarì oppure vico del pozzo bianco fino al decumano superiore e da qui definito fino al Duomo vico Gurgite.

Solo in età borbonica si progettò l'allargamento del vecchio cardine per creare un diretto collegamento nord-sud tra via Foria e via Marina.

Nel 1860, si stabilì che la strada, portata a 60 palmi di larghezza, raggiungesse il vescovado. Il progetto Borbonico fu confermato da Garibaldi nel decreto edilizio che egli emanò il 18 ottobre 1860; in esso si prevedeva l'allargamento di uno dei cardini del

47 99

tracciato greco, limitando l'intervento sul lato destro alle sole facciate dei preesistenti edifici (gli androni, le scale e i cortili conservano tuttora, infatti, l'originario aspetto).

Nel marzo del 1861 fu finalmente bandito l'appalto dei lavori, che sarebbero durati fino al 1868 per il tratto fino al vescovado; il prolungamento sino a via San Biagio dei librai e via Vicaria Vecchia fu compiuto invece nel 1870, mentre per il collegamento con la Marina bisognò aspettare sino al 1880, quando fu demolita una navata e ricostruita la facciata della chiesa di San Giorgio Maggiore. Il completamento degli edifici, in questo tratto, sarà compreso nelle opere del Risanamento.

Recentemente si è provveduto ad un rifacimento della pavimentazione, dei marciapiedi e dell'arredo urbano, in particolare sono stati allargati i marciapiedi ed predisposti su ambo i lati due filari di alberi.

Dal settembre 2011 il tratto di strada antistante il Duomo è stato chiuso al traffico privato ed è divenuto una corsia preferenziale ad uso esclusivo dei mezzi pubblici e dei residenti nel tratto interessato (mediante attivazione di telecamere), mentre un anno dopo all'altezza di piazza del museo Filangieri è stato attivato uno dei varchi elettronici della ZTL del centro antico, anch'esso mediante telecamere. Questi interventi hanno avuto come fine la progressiva diminuzione del traffico automobilistico nell'ottica di riqualificare l'importante percorso turistico.

La strada ha un andamento planimetrico rettilineo dovuto, come sopra accennato, ai lavori di risanamento di fine ottocento. Si sviluppa in direzione nord-sud per circa m 1.200, collegando via Marina con via Foria, con una sezione costante della larghezza di circa 16 m e con una carreggiata centrale a senso unico di marcia larga ml. 9 circa.

I marciapiedi sono di ampiezza costante di circa 3,00 m.

La pavimentazione della carreggiata è in cubetti di porfido, mentre quella dei marciapiedi è costituita da piastrelle di pietra etnea delle dimensioni 0.30x0.30 che formano un preciso disegno geometrico all'interno del quale si inseriscono le griglie in ghisa delle fontanelle, il cordolo, anch'esso in pietra etnea e della larghezza di 0.30 m.

Le condizioni di manutenzione della pavimentazione, sia dei marciapiedi che della carreggiata stradale sono buone.

Sui due lati della carreggiata sono state predisposte dall'amministrazione comunale due aree di sosta a pagamento, oltre l'area di sosta dei taxi in prossimità del Duomo. Siccome gli stalli di sosta sono occupati per la quasi totalità dai residenti, che per la maggior parte della giornata lasciano l'auto in sosta, entrando in via Duomo, si ha l'impressione di entrare in una area di parcheggio.

La cortina dei fabbricati che prospettano su via duomo è per la maggior parte di notevole pregio ed è costituita da numerosi edifici di interesse storico (il Duomo, il complesso dei Girolamini, palazzo Como ecc.), i piani bassi degli edifici sono per la maggior parte destinati ad attività commerciali.

L'illuminazione è costituita da corpi illuminanti a sospensione di recente installazione.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale.

Progetto

L'intervento relativo al progetto in parola interessa il tratto di via Duomo compreso tra il decumano superiore e quello inferiore per una lunghezza complessiva di circa 380,00 ml.

Con questo progetto ci si propone quale obiettivo, anche su richiesta dell'associazione dei commercianti rivolta all'amministrazione comunale, una migliore fruizione pedonale dell'area, essendo stata la stessa recentemente individuata quale zona ZTL.

Pertanto per il raggiungimento dell'obiettivo prefissato con il presente progetto si è provveduto ad allargare le due aree pedonali laterali, costituite attualmente da marciapiedi, ed a realizzare una corsia centrale della larghezza di 3,50 ml allo stesso livello di quota delle aree pedonali laterali delimitandola con dissuasori in pietra alternati da alberi e panchine.

Si ottiene in tal modo l'abolizione dei marciapiedi sostituiti da aree pedonali opportunamente attrezzate e delimitate.

L'ampliamento delle aree pedonali sarà realizzato con lastre di pietra lavica dello spessore di 7/8 cm delimitate dal cordone in pietra lavica esistente e da un nuovo cordone sempre della larghezza di 30 cm in corrispondenza della corsia carrabile.

La corsia carrabile sarà realizzata, a seguito della rimozione dell'attuale pavimentazione in cubetti di porfido, con basolato recuperato da altre strade e posto in opera a seguito di lavorazione a puntillo della faccia a vista e della sistemazione degli assetti.

Agli elementi di arredo come panchine e alberi cestini è affidato anche il compito di stimolare e favorire la pedonalizzazione, limitando al massimo l'uso di dissuasori propriamente detti.

Gli arredi inoltre hanno il compito di vivacizzare la scena urbana, con lo scopo di fornire sia ai pedoni che ai commercianti un maggiore comfort funzionale e visivo.

La disposizione delle panchine, inoltre, deve facilitare la realizzazione di luoghi di incontro da collocare in punti strategici della strada.

Il progetto sarà poi completato da un nuovo sistema di illuminazione che terrà conto della nuova conformazione dell'asse stradale e del suo diverso utilizzo.

N.7 LARGO E VICO SS. APOSTOLI

Stato dei luoghi

Dalla confluenza di via SS. Apostoli e via S. Sofia si accede, mediante un tratto di strada di circa 20 m in leggera pendenza, a largo SS. Apostoli dove si erge, sulla scalinata in piperno, l'omonima chiesa barocca con l'annesso chiostro dei santi Apostoli, oggi sede del liceo Artistico Statale.

La strada di accesso al largo ha una larghezza complessiva di circa 8 ml con marciapiedi di circa 1m sui due lati. Nell'area antistante la chiesa ed il chiostro (accesso al liceo artistico) sono stati posti nel corso degli anni paletti dissuasori in ferro e fioriere che allo stato attuale contribuiscono a determinare l'aumento del degrado urbano che caratterizza l'intera area in oggetto. Inoltre sia l'area del largo che le strade di accesso sono utilizzate come aree di sosta abusiva.

La pavimentazione in basoli sia delle strade che del largo si trova in un buono stato di conservazione.

Il sistema di illuminazione dell'area è del tipo a sospensione.

Progetto

Il progetto di quest'area si pone come obiettivo quello di eliminare il degrado urbano attraverso il rifacimento dell'intera sede stradale, che risulta attualmente fortemente sconnessa, l'eliminazione di tutti gli attuali paletti dissuasori che sono stati posti in opera nel corso degli anni allo scopo di impedire vanamente la sosta delle auto, l'ampliamento del marciapiede della strada di accesso al largo, e la delimitazione mediante dissuasori in pietra con catena di tre aree pedonali distinte, la prima in corrispondenza del sagrato della chiesa, la seconda lateralmente all'accesso del liceo Artistico Statale e la terza di fronte al sagrato.

Nelle suddette aree pedonali, ad eccezione di quella prospiciente la chiesa dei SS. Apostoli, si prevede la sistemazione di elementi di arredo urbano come panchine e alberi

49.99

cestini cui è affidato anche il compito di stimolare e favorire la pedonalizzazione e l'aggregazione sociale.

N.8 VIA E LARGO DONNAREGINA - VIA SS. APOSTOLI - VIA SANTA SOFIA

Stato dei luoghi

Via Donnaregina, via ss. Apostoli e via santa Sofia fanno parte del tracciato del decumano superiore che parte con via della Sapienza prosegue con via dell'Anticaglia e dopo l'incrocio con via Duomo (cardo maggiore) prosegue con via Donnaregina e largo Donnaregina, su cui prospetta la chiesa di Donnaregina Nuova, via ss. Apostoli fino a via S. Sofia.

Il tratto del decumano interessato dal progetto è quello che parte dall'incrocio con via Duomo e termina in via S. Giovanni a Carbonara.

La prima parte di strada, compresa tra via duomo e via Oronzio Costa ha un andamento rettilineo anche se di larghezza variabile tra 3.40 m, all'incrocio con via Duomo e 6.00 m alla confluenza con via Oronzio Costa.

Strada ad andamento rettilineo, senza marciapiedi ad esclusione del tratto di via S. Sofia compreso tra via Oronzio Costa e via S. Giovanni a Carbonara dove sono presenti marciapiedi con una larghezza variabile tra 2 m e 4.30m.

La sezione stradale ha pavimentazione in basolato, come quella dei marciapiedi.

La pavimentazione è alquanto sconnessa, in particolare si evidenziano lungo la carreggiata avvallamenti in corrispondenza della rete fognaria. Lungo quasi tutto il percorso sono stati delimitati con dei dissuasori, volte in ghisa a volte in ferro, dei percorsi pedonali protetti. L'impatto visivo che produce è di grande disordine, con dissuasori disomogenei cassonetti per la raccolta dei rifiuti posti lungo i percorsi pedonali ed in modo assolutamente casuale.

Largo Donnaregina, per quanto riguarda la parte antistante la chiesa di Donnaregina Nuova, presenta una pavimentazione in basolato in buono stato di manutenzione delimitata da una serie di dissuasori in pietra con catena. All'interno della suddetta area delimitata dai dissuasori vi sono, quale arredo urbano, quattro panchine in ghisa e legno e alcune fioriere in ghisa. Inoltre ai due lati della suddetta area sono state poste delle strutture in c.l.s. che contengono cassonetti per la raccolta dei rifiuti.

La restante parte di Largo Donnaregina, costituita da un'area a verde con viali pavimentati in pietra etnea, risulta esser in buono stato di manutenzione.

Progetto

La sede stradale di questo tratto del Decumano superiore, che viene individuato con diverse denominazioni, si presenta in condizioni di notevole dissesto.

Il progetto inerente questo tratto di strada prevede lo svellimento dell'intero basolato esistente ed il suo riposizionamento, a seguito di lavorazione a puntello della faccia a vista e lavorazione negli assetti, con una nuova giacitura che prevede la pendenza verso il centro della carreggiata dove saranno ubicate le caditoie per la raccolta delle acque meteoriche.

Inoltre si prevede la realizzazione di due percorsi pedonale laterali protetti da paletti in ferro e/o ghisa.

In corrispondenza di largo Donnaregina, dal lato della chiesa di Donnaregina nuova, il progetto prevede la realizzazione di due piattaforme pedonali allo scopo di eliminare gli attuali paletti in ferro che si sommano ai dissuasori in pietra con catena posti a protezione del largo prospiciente la chiesa.

N.9 VIA PIETRO TRINCHERA

Stato dei luoghi

Strada ad andamento rettilineo, cardo di collegamento tra il decumano superiore e quello maggiore, presenta una larghezza variabile, dall'incrocio con via SS. Apostoli per una lunghezza di circa 60 m è larga circa 6.30 m mentre il tratto successivo fino al decumano maggiore ha una larghezza variabile da 3.30 m a 2.30 m, complessivamente ha una lunghezza di circa 186 m.

Data l'esiguità della larghezza non presenta marciapiedi e percorsi pedonali protetti.

Da segnalare che nel tratto finale di maggiore larghezza sono presenti alcuni manufatti, probabilmente abusivi, che insistono sulla sede stradale, si tratta di piccoli balconi con coperture in lamiera metallica.

La pavimentazione in basolato presenta alcune sconnessioni e/o avvallamenti, in più punti sono presenti sulla rete fognaria dei tombini in pietra lavica.

L'illuminazione stradale è del tipo a sospensione.

Progetto

Strada ad andamento rettilineo, presenta una larghezza variabile, dall'incrocio con via SS. Apostoli per una lunghezza di circa 60 m è larga circa 6.30 m mentre il tratto successivo fino al decumano maggiore ha una larghezza variabile da 3.30 m a 2.30 m, complessivamente ha una lunghezza di circa 186 m.

Il progetto prevede la realizzazione di un area pedonale per il primo tratto, in corrispondenza di via SS. Apostoli, che presenta una larghezza maggiore.

In particolare si prevede la realizzazione di un marciapiede della larghezza di circa 3,00 m per una lunghezza di circa 60 m con lastre di pietra lavica e cordone della larghezza di 30 cm.

Sul suddetto marciapiede si prevede la sistemazione di elementi di arredo urbano come panchine e alberi cestini cui è affidato anche il compito di stimolare e favorire la pedonalizzazione.

Per quanto attiene la sede stradale carrabile si prevede il rifacimento completo per tutto il primo tratto corrispondente al succitato marciapiede, mentre per la rimanente parte si provvederà a piccoli interventi di ripristino dei basoli ed alla puntellatura della facciata a vista.

N.10 VIA MEZZOCANNONE

Stato dei luoghi

La strada di Mezzocannone si caratterizza storicamente come una porta di accesso alla città dal porto attraverso l'antica murazione. La via costituiva un vallone naturale tra due alture poste a occidente e a oriente, quella di San Giovanni Maggiore e quella di Monterone. A valle il mare formava due insenature, una corrispondente all'attuale piazza Municipio e ad una parte del Maschio Angioino e di via Medina; l'altra, che probabilmente si estendeva fino sotto S. Giovanni Maggiore. Quest'ultima costituì il Porto Piccolo, e di qui deriverebbe il nome di via Sedile di Porto.

Mario Napoli ha ipotizzato che la murazione greca, "bordando la collina di San Giovanni Maggiore dei Pignatelli, corresse lungo Sedile di Porto, immediatamente a monte di corso Umberto e piazza Bovio.

Tale ipotesi resta al momento inverificabile, ma non si può escludere che le mura più antiche corressero immediatamente a valle, inglobate dalla più tarda fortificazione rinvenuta davanti all'edificio della Borsa" (Giampaola, 2010, p. 17).

Dunque via Mezzocannone costituiva il primo approdo dal Porto Piccolo. La porta di accesso alla città, la Porta Ventosa, doveva trovarsi, secondo alcuni resti trovati nei pressi del Monastero di San Geronimo, sul lato occidentale di via Mezzocannone, più sopra di via Enrico de Marinis; secondo il Capasso esattamente a 185 metri rispetto alla Porta Cumana che si trovava in piazza San Domenico Maggiore.

"Il sistema viario sembra disporsi, con un orientamento est-ovest, sia ad una quota più alta, sulla scarpata del pianoro della città antica, sia nell'area pianeggiante sottostante. Le strade dovevano essere collegate da rampe e, probabilmente, confluivano ad ovest nella via per criptam. La direttrice più alta coincide con un tracciato che corre lungo via Guacci (già Santa Caterina Spinacorona), dove recenti verifiche hanno rivelato un basolato databile nel I secolo d.C., e prosegue al di sotto dell'edificio dell'Università e lungo via Sedile di Porto. Tale tracciato incrociava la strada localizzata in via Mezzocannone che, uscendo da una porta urbana, raggiungeva il litorale." (Ibidem, p. 20)

Le mura antiche, nel V sec. a.C., scendevano lungo il lato orientale di via Mezzocannone, sebbene l'andamento non sia del tutto chiaro, e girando poi sempre verso oriente per inglobare gli attuali complessi universitari, ne facevano un vero e proprio fossato. La cinta muraria suddivideva in due la strada, in corrispondenza della Porta Ventosa, oggi scomparsa, e la parte superiore compresa tra questa e il decumano inferiore era denominata vico degli Alessandrini.

Successivamente, nel IV secolo, le mura si estesero anche sul lato occidentale del fossato, inglobando così il colle di San Giovanni Maggiore. Dal momento che il tratto orientale delle mura fu conservato, tra le due murazioni si costituì un fossato, che divenne un canale pubblico con sbocco direttamente verso il mare, e chiuso nella parte superiore dalla Porta Ventosa.

Nei pressi della Porta Ventosa vi era il Seggio di Fontanola, dal nome di una famiglia che abitava lì vicino, e la strada prese successivamente il nome di via Fontanola, sebbene secondo altre fonti il nome deriverebbe da una piccola fontana che si trovava nelle vicinanze, alimentata dalle acque dell'acquedotto della Bolla che scorrevano tra i due colli. Di questa via si hanno notizie in un documento del 1181 ritrovato dal Capasso.

Il nome di via Mezzocannone deriverebbe a sua volta da una seconda fontana, probabilmente del XV secolo, costruita da Alfonso d'Aragona, che sostituì la precedente *fontanola* e che dunque fece cambiare nome anche alla strada.

La fontana si trovava probabilmente in corrispondenza di uno slargo sul lato occidentale di fronte al Collegio dei Gesuiti e al faro che pare si trovasse anticamente sulla strada, ulteriore testimonianza dell'antico porto. Di tale fontana si hanno notizie a partire dal 1498.

Il cannone, secondo una prima interpretazione, corrisponde alla cannula da cui sgorgava l'acqua attraverso la bocca di una Medusa, chiamata cannone poiché probabilmente ricordava uno strumento musicale a fiato del XIV secolo, essendo larga e corta.

Un'altra spiegazione fa derivare invece il nome di "Mezzocannone" dalla statua posta sopra la fontana, che rappresenta una figura d'uomo impacciata, di bassa statura, panciuta, e che non è chiaro se rappresenti Ferrante d'Aragona o suo figlio Alfonso II. Dalle fattezze di questa statua il volgo chiamava il "re di Mezzocannone" qualsiasi persona di bassa statura che si desse arie di importanza.

Nella prima spiegazione, più accreditata, il nome deriverebbe dunque dal *mezzo cannone*, mentre nella seconda, più popolare, dal *mezz'omo d'o cannone*, che contratta sarebbe diventata *mezzocannone*.

La fontana scomparve dopo i lavori per il Risanamento, quando fu abbattuto anche l'edificio su cui insisteva, il palazzo di Fabrizio Colonna, e alcuni resti sono conservati nei depositi municipali: si tratta della lapide con l'iscrizione attestante la costruzione della fontana da parte di Alfonso d'Aragona e della testa di medusa. È andata smarrita invece la statua insieme alle volute che ornavano la fontana.

In epoca angioina sorsero diversi palazzi nobiliari sul lato occidentale di via Mezzocannone, che subirono delle demolizioni in occasione del Risanamento, quando la strada fu ampliata. Del su citato palazzo quattrocentesco di Fabrizio Colonna, in origine

dei Pappacoda, fu conservato il portale, inserendolo nella facciata laterale dell'edificio dell'Università al numero 8 di via Mezzocannone. Al contrario i resti della fontana sono tuttora conservati presso i depositi municipali.

Un altro elemento caratterizzante la strada è il bassorilievo dell'*uomo villosa*, eseguito su una lastra di marmo scuro posta anticamente sull'edificio del Seggio di Sedile di Porto. Il bassorilievo fu ritrovato nel 1200 all'epoca dei lavori per la fondazione del palazzo e fu posto così a simbolo del Seggio, addossato all'arco che vi era anticamente su via Sedile di Porto, aggiungendovi una lapide in latino che ricordava il suo ritrovamento. Accanto vi erano due stemmi con leoni e gigli angioini, attualmente conservati nel Museo di San Martino. Non è chiara l'epoca a cui risalirebbe il bassorilievo, che inizialmente si supponeva essere greco-romano, ma che in seguito fu datato al XII-XIV secolo.

Vi sono diverse interpretazioni anche sul soggetto rappresentato nel bassorilievo. Secondo un'ipotesi sarebbe Orione, eroe di cui vi era un'adorazione molto sentita a Napoli, probabilmente figlio di Zeus, o addirittura lo stesso Zeus avvolto in pelle di capra. Sarebbe stata comunque una divinità preposta alle piogge, e quindi favorevole per la fecondità della terra.

Anche in questo caso, la leggenda popolare è invece diversa, e presuppone che il personaggio del bassorilievo sia Niccolò Pesce. Questi era un nuotatore, una sorta di uomo marino, la cui storia cominciò a svilupparsi tra il popolo dal secolo XII. L'eroe sarebbe morto in fondo al mare per aver compiuto un'impresa particolarmente difficile per volere di un re. La storia viene raccontata anche da Benedetto Croce, il quale riporta che un re non ben definito aveva ordinato al Niccolò Pesce di recuperare una palla di cannone nei pressi di Messina, e che questi per eseguire l'ordine rimase intrappolato.

Con il Risanamento, fu abbattuto l'antico edificio con l'arco del Sedile Di Porto e il bassorilievo con l'iscrizione settecentesca fu trasferito sulla facciata dell'odierno palazzo su via Mezzocannone. In quell'occasione fu posta anche un'altra lapide, dettata dal Capasso, tuttora presente accanto al bassorilievo.

Da fossato tra le mura antiche, dunque, a canale di scolo delle acque, la strada divenne in seguito via Fontanola e infine via Mezzocannone. Prima del Risanamento si trattava di un vicolo, molto più stretto di oggi, caratterizzato dalla presenza di botteghe di tintori.

In seguito al Risanamento la strada fu ampliata per collegare il decumano inferiore con il corso Umberto e le aree di bonifica a sud. Gli antichi edifici sul lato orientale vennero distrutti proprio per ampliare la strada, sostituendoli con edifici per abitazioni, mentre sul lato occidentale sorsero gli edifici dell'università, che rendono ancora oggi via Mezzocannone una strada dal carattere universitario.

Il grande palazzo Casacalenda che concludeva la strada fronteggiando, con la facciata principale, piazza San Domenico Maggiore, venne "sfettato" eliminando un'intera campata. La facciata centrale prospiciente la chiesa di S. Angelo al Nilo fu ridisegnata e, allo stato attuale, costituisce il terminale della strada.

L'ampliamento del Risanamento interessò anche via Sedile di Porto, di cui è andato perso l'antico edificio del Seggio con l'arco che ne caratterizzava l'ingresso, e dove furono abbattuti gli edifici lungo il lato inferiore.

Alcune testimonianze del passato sono oggi ancora visibili, essendo state conservate nei palazzi ottocenteschi, come il portale in stile catalano del palazzo di Fabrizio Colonna, o il bassorilievo dell'uomo villosa, inglobato al contrario nell'edificio sul lato occidentale all'incrocio con via Sedile di Porto. La collocazione ad un'altezza eccessivamente elevata non consente, tuttavia, un'adeguata visione del bassorilievo, di cui si potrebbe valutare uno spostamento ad un'altezza minore, o l'inserimento lungo il fronte del palazzo dell'università, in corrispondenza dell'aiuola adiacente al corso Umberto.

L'antica fontana con la testa di Medusa, di cui è andata smarrita la statua, è ancora conservata nei depositi municipali. Tenendo conto del fatto che proprio da tale fontana deriva il nome stesso di via Mezzocannone, questa potrebbe trovare un'adeguata collocazione nella facciata dell'edificio dell'Università accanto al portale catalano, ponendola in tal modo di fronte alla sua antica sede.

La strada ha un andamento planimetrico quasi rettilineo dovuto ai lavori di risanamento di fine ottocento (cfr. cenni storici, pag. 2 di questa relazione). Si sviluppa in direzione nord-sud per circa m 420 ed ha una sezione costante con carreggiata centrale a doppio senso di marcia larga ml. 9 circa, per un totale di 5.550 mq.

I marciapiedi sono di ampiezza variabile ed, in alcuni tratti sono del tutto assenti (prossimità di piazza S. Domenico).

La pavimentazione della carreggiata è in basolato con corsi a correre a 45 gradi, mentre quella dei marciapiedi si presenta sempre in basolato ma con corsi a correre ortogonali alle cortine dei fabbricati.

Le condizioni di manutenzione della pavimentazione a tratti non sono buone e, soprattutto sui marciapiedi, si notano numerose manomissioni dovute principalmente ad interventi sulla rete di distribuzione idrica.

Una sensazione di disordine colpisce chi percorre la strada in entrambi i sensi.

Alla cortina dei fabbricati dell'università che hanno un disegno omogeneo e ordinato si contrappone quella del lato opposto che presenta un'edilizia relativamente recente di non eccelsa fattura.

Quest'ultima inoltre ha, in prossimità dei piani bassi, numerose unità esterne di macchine condizionatrici nonché caldaie installate impropriamente e in modo del tutto casuale.

L'illuminazione è costituita da corpi illuminanti a sospensione di recente installazione.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale.

Progetto

Si propone di recuperare traccia dell'antico andamento della strada precedente ai lavori di risanamento attraverso l'eliminazione del marciapiede di sinistra, salendo, di sezione variabile, ma superiore alla larghezza dell'attuale marciapiede e tale da ottenere una carreggiata di 5 metri. Si prevede l'inserimento di un filare di alberi, alternati a panchine e fioriere, a rappresentare il volume degli edifici preesistenti al taglio del risanamento. In questo modo si otterrà un'area pedonale protetta dagli elementi di arredo e dagli alberi, opportunamente attrezzata e di dimensioni maggiori dell'attuale marciapiede.

Il marciapiede di destra sarà invece mantenuto, per conservare l'orditura della pavimentazione, garantire i percorsi pedonali sul fronte dell'università ed evitare di ostruire con gli alberi gli edifici monumentali presenti su questo lato di via Mezzocannone.

Per tale intervento si prevede il riutilizzo del basolato esistente, opportunamente rilavorato e rimesso in opera, secondo le esigenze.

Il recupero dell'antica fontana, da ubicare in prossimità della probabile collocazione originaria, e la sua riconfigurazione con l'integrazione delle parti perdute, potrebbe essere oggetto di un concorso promosso dall'Amministrazione comunale in sinergia con la Soprintendenza.

Altro tema è costituito dalla nuova collocazione del bassorilievo detto "dell'uomo villosa" che adesso è situato in posizione poco visibile sul fabbricato d'angolo di via Sedile di Porto e via Mezzocannone.

Sarebbe inoltre auspicabile, ma non compreso nel presente intervento, sollecitare le attività commerciali interessate ad eliminare e collocare in modo non impattante gli impianti di condizionatori e le caldaie.

L'illuminazione attuale potrebbe essere integrata con elementi opportunamente dislocati, per evidenziare il percorso pedonale aumentato.

Agli elementi di arredo come panchine e fioriere è affidato anche il compito di stimolare e favorire la pedonalizzazione, limitando al massimo l'uso di dissuasori propriamente detti. Gli arredi inoltre hanno il compito di vivacizzare la scena urbana, arricchendo di colori l'immagine monocromatica della strada. Ciò anche in considerazione dell'utenza diurna legata all'attività universitaria, prevalentemente giovanile.

La scelta dei colori e il taglio moderno degli arredi potrebbe trovare ispirazione nel recente intervento della fermata della metropolitana di Piazza Bovio progettata dall'architetto Karim Rashid.

La disposizione delle panchine, inoltre, dovrà facilitare la realizzazione di luoghi di incontro da collocare in punti strategici della strada.

N.11 VIA ENRICO DE MARINIS

Stato dei luoghi

Strada ad andamento curvilineo, lunga ml. 170 circa e con marciapiedi di larghezza variabile, ha una superficie complessiva di circa mq. 1.850 (con via Candelora e vico Banchi Nuovi). La sezione stradale ha pavimentazione in basolato, come quella dei marciapiedi.

La pavimentazione è alquanto sconnessa, in particolare si evidenziano lungo la carreggiata avvallamenti in corrispondenza della rete fognaria. L'impatto visivo che produce è di grande disordine, con auto parcheggiate in modo casuale.

Progetto

Per questa strada si propone l'eliminazione dei marciapiedi, in continuità con via Mezzocannone, data la pedonalizzazione generale dell'area, e l'inserimento di elementi di arredo quali panchine e alberi, che eviterebbero anche di inserire dissuasori e paletti.

N.12 VIA CANDELORA

Stato dei luoghi

Proseguendo, via de Marinis prende il nome di via Candelora, che costeggia il largo San Giovanni Maggiore, pavimentata anch'essa in basoli. Questa strada, lunga circa 80 ml e larga da 4,00 a 7,00 ml, è sprovvista di marciapiedi. L'uso dell'area da parte degli studenti dell'Orientale la caratterizza come naturale estensione dello spazio pubblico della piazza. Su di essa poi si affacciano diversi negozi.

Progetto

L'ipotesi è anche qui di sottolineare la pedonalizzazione e la vitalità dello spazio con l'inserimento di elementi di arredo urbano, panchine e fioriere, per scoraggiare la sosta.

VIA BANCHI NUOVI E PIAZZA BANCHI NUOVI

Stato dei luoghi

Il prosieguo di via Candelora che congiunge piazza Banchi Nuovi con piazzetta Teodoro Monticelli. La strada si presenta in buone condizioni di manutenzioni, con pavimentazione in basoli e presenza di caditoie. La piazza è stata oggetto di riqualificazione in tempi recenti, con inserimento di due griglie per alberi, che mancano, e di illuminazione a lampioni. Si nota disordine nella sistemazione dei punti di raccolta rifiuti Asia.

Progetto

L'intervento prevede la sistemazione di fioriere intorno al punto di raccolta Asia, e l'inserimento di alberi nelle due griglie vuote, con l'aggiunta a queste di altre quattro, nonché di panchine di cui la piazza è sprovvista. Si auspica un intervento di recupero dell'edilizia prospiciente la piazza e la via Banchi Nuovi, notevolmente degradata.

N.13 VIA SUMMONTE

Stato dei luoghi

Questa strada di superficie di 500 mq circa, (lunghezza 51,00 ml per una larghezza di circa 10,00 ml) rappresenta un secondo collegamento con il corso Umberto dopo via Mezzocannone. La pavimentazione anche qui è in basoli in discrete condizioni, con marciapiedi e carreggiata centrale, attualmente già chiusa al traffico, ma occupata da auto e moto.

Progetto

Per questa e per le altre due traverse che incrociano via Sedile di Porto, il trattamento della pavimentazione è stato coordinato in considerazione dell'origine otto-novecentesca del loro impianto definito ex novo nel vasto intervento del Risanamento.

Questa strada dovrebbe essere interessata da un intervento di eliminazione dei marciapiedi e di recupero dei basoli esistenti, con inserimento di alberi ed elementi di arredo urbano che consentano l'accesso ai residenti, ma rendano vivibile lo spazio urbano sottratto alle auto in sosta.

N.14 VICO MELOFIOCCOLO

Stato dei luoghi

Trattasi di stradina molto angusta a forma di elle, di superficie 350 mq (larga circa ml. 5,30 e lunga circa ml. 60), che collega via Sedile di Porto con calata Cosma e Damiano. La pavimentazione in basolato è in cattive condizioni di manutenzione.

Di notevole valore architettonico si presenta il duplice portale d'angolo di Palazzo Amendola, che versa in pessime condizioni di conservazione, in quanto alcune sue parti risultano divelte e lasciate incustodite sul posto. Al pregio architettonico corrisponde, purtroppo, un ambiente urbano di degrado e di marginalità. Gran parte dei piani terra sono impropriamente utilizzati come abitazione (bassi) e non hanno i requisiti di abitabilità. In prossimità dello sbocco su ss. Cosma e Damiano, inoltre, vi è il puntellamento della chiesa limitrofa di s. Pietro in vinculis, degradata e pericolante.

Progetto

Per questa strada si prevede un intervento di ripristino e pulizia della pavimentazione in basolato, che presenta una piccola percentuale di dissesto, di manutenzione e potenziamento dell'illuminazione stradale, auspicando un intervento di consolidamento e restauro della chiesa.

N.15 CALATA SANTI COSMA E DAMIANO

Stato dei luoghi

Analoghe considerazioni per tale stradina gradinata che, oltre ad essere elemento di congiunzione tra piazza Banchi Nuovi e lo slargo di Sedile di Porto con vico Melofioccolo, offre al visitatore scorci prospettici suggestivi e di grande pregio per varietà e qualità architettonica.

Si sviluppa in direzione est-ovest per una lunghezza di ml 90 e una larghezza di circa ml 4,00, la superficie della pavimentazione di circa mq. 300, versa in discrete condizioni di manutenzione.

Progetto

Si prevede anche qui un intervento di ripristino e pulizia della pavimentazione in basolato, che presenta una piccola percentuale di dissesto, e di manutenzione e potenziamento dell'illuminazione stradale.

PENDINO SANTA BARBARA

Stato dei luoghi

Un'altra gradinata, parallela a calata santi Cosma e Damiano, che collega via Sedile di Porto con piazzetta Teodoro Ponticelli e via Ecce Homo. Si sviluppa per una lunghezza di circa 75 ml, per una larghezza di variabile da 2 a 4 ml, per un'area complessiva di circa 230 mq. È pavimentata in basoli in discrete condizioni di manutenzione, e vi è presente un'illuminazione a braccio.

Progetto

Si prevede un intervento di ripristino dei gradini in basolato e potenziamento dell'illuminazione a braccio.

N.16 PIAZZETTA TEODORO MONTICELLI

Stato dei luoghi

Sulla piazzetta, pavimentata in basoli, di lunghezza 14,00 ml per larghezza da 5,00 a 11,00 ml, dove si affaccia la chiesa dei ss. Demetrio e Bonifacio, è stato realizzato un intervento di recinzione con paletti in ferro e catene, ma sono ancora presenti i marciapiedi sul lato degli edifici.

Progetto

L'intervento propone l'eliminazione del marciapiede, il mantenimento della recinzione e l'inserimento di alberi e panchine. Il banco dell'acqua antico presente sul lato dei gradini di pendino s. barbara, allo stato inglobato in una protezione di legno, dovrebbe essere musealizzato a cura della Soprintendenza.

N.17 VIA SEDILE DI PORTO

Stato dei luoghi

Strada ad andamento rettilineo, pressoché parallela al rettifilo, è lunga ml. 220 circa fino a via S. Aspreno, con marciapiedi di larghezza variabile, e con una superficie complessiva di circa 3.500 mq.

Di fronte a calata Santi Cosma e Damiano vi è uno slargo, piazzetta Sant'Onofrio dei Vecchi, utilizzato come parcheggio che, opportunamente valorizzato, può contribuire ad arricchire l'area di una nuova piazza potenziando ulteriormente la struttura urbana, precedentemente citata, di via de Marinis.

Progetto

Si propone, analogamente a via Mezzocannone, un intervento volto alla valorizzazione dell'antico tracciato della strada precedente al taglio operato sugli edifici sul lato sud dal Risanamento. In questo caso i marciapiedi non saranno eliminati ma allargati.

Si prevede:

- un cambio di orientamento del basolato, che sottolinei l'antico andamento della strada, con una carreggiata di 5,50 ml per consentire il traffico veicolare (o la sosta, qualora emergesse l'esigenza di prevedere aree di sosta) e dei marciapiedi di larghezza di circa 3,50;
- l'inserimento di un filare di alberi che sottolinei l'antico tracciato.

In corrispondenza di piazzetta Sant'Onofrio dei Vecchi, antistante l'omonima chiesa, e fino a vico Melofioccolo, oltre la chiesa di San Pietro in Vincoli, si prevede un restringimento della carreggiata con allargamento dei marciapiedi, per valorizzare gli spazi antistanti questi due monumenti e ricreare i sagrati di cui sono sprovviste. Proteggendo anche calata Ss. Cosma e Damiano, si otterrebbe l'eliminazione dei

parcheggi abusivi e la creazione di spazi pubblici pedonalizzati e fruibili dalla cittadinanza.

Una particolare attenzione meritano proprio la chiesa di San Pietro in Vincoli e il palazzo vincolato di vico Melofioccolo per i quali è particolarmente urgente intervenire con interventi di recupero totale per la prima e di restauro del duplice portale d'angolo, per il secondo, attraverso la ricomposizione delle parti staccate. Quest'ultimo intervento, escluso dal presente progetto, dovrà essere concordato con la Soprintendenza.

N.18 VIA SANT' ASPRENO

Stato dei luoghi

Anche questa strada congiunge via Sedile di Porto a Piazza Bovio, con una superficie complessiva di circa 880 mq, (15 ml di larghezza per 50 ml di lunghezza). La pavimentazione è in basolato in discrete condizioni. Nel tratto finale vi sono degli interventi di asfalto sulla carreggiata.

Progetto

Questa strada di notevole sezione trasversale, seppure lasciata aperta anche al traffico veicolare, potrebbe essere interessata da un intervento di inserimento di elementi di arredo urbano in continuità con la piazza, e di sistemazione della carreggiata centrale con re-inserimento dei basoli mancanti.

N.19 VIA GIUSEPPE ORILIA

Stato dei luoghi

Questa strada di superficie di 300 mq circa, (lunghezza 85,00 ml circa per una larghezza di circa 3,60 ml) che collega via Mezzocannone con via Paladino e l'area di S. Marcellino, si presenta in buono stato di manutenzione, ma andrebbe riqualificata per garantirne maggiormente la sicurezza e favorirne l'attraversamento da parte dei visitatori.

E' una strada angusta, di transito esclusivamente pedonale, piuttosto isolata e male illuminata, che presenta unicamente alcuni accessi ad edifici lungo il suo svolgimento.

A circa metà del percorso si trova una breve rampa costituita da quattro scalini in pietra che impedisce il transito veicolare.

La pavimentazione è costituita da basolato in mediocri condizioni di manutenzione a causa della mancanza di una idonea bitumatura dei giunti e di diversi avvallamenti di lieve entità. Sono presenti inoltre numerose intercettazioni di acque piovane al centro della stradina. Particolare degrado è legato alla presenza di tubazioni e superfetazioni di varia natura a giorno sulle facciate della cortina edilizia.

La strada è priva di marciapiedi e di segnaletica orizzontale.

Progetto

Per questa strada si prevede un intervento di manutenzione della pavimentazione in basolato volta all'eliminazione di dissesti ed avvallamenti attualmente presenti, bitumatura dei giunti, rimozione e messa in quota dei chiusini e pozzetti stradali con la sostituzione di quelli usurati e/o danneggiati.

Sarebbe auspicabile, ma non compreso nel presente intervento, sollecitare l'Università ed i proprietari degli altri immobili ad eliminare e collocare in modo non impattante le tubazioni degli impianti di varia natura a giorno sulle facciate della cortina edilizia.

N.20 VIA DEGLI ACQUARI

Stato dei luoghi

La strada congiunge via Sedile di Porto a piazza Bovio, ha un andamento planimetrico regolare con dimensioni di complessivi mq. 420 circa (ml 45 x ml 9,40). La sezione della

carreggiata e dei marciapiedi è costante e misura rispettivamente ml. 5,60 circa. e ml. 2,50 circa, con pavimentazione di basolato in discrete condizioni.

Progetto

Per questa strada limitrofa a piazza Bovio si propone un intervento mirato alla pedonalizzazione e alla sostituzione della pavimentazione attuale con quella in pietra lavica utilizzata nella stessa piazza, con il duplice obiettivo di armonizzare l'intervento con quest'ultima e incentivare l'accesso a Sedile di Porto e al centro antico.

Si prevede l'eliminazione dei marciapiedi e l'inserimento di alberi e panchine sul lato destro della strada, in modo da lasciare libera la visuale dello scorcio su vico Melofioccolo e da consentire il transito di veicoli autorizzati all'edificio della Borsa.

Anche l'illuminazione dovrà essere omogenea a quella utilizzata nell'area di piazza Bovio, prevedendo lampioni inframmezzati agli alberi.

N.21 LARGO S. GIOVANNI MAGGIORE

Stato dei luoghi

Il largo, pavimentato in basoli, è sopraelevato rispetto a via Candelora, e protetto dall'ingresso delle auto da dissuasori in pietra con catena. Ha notevoli dimensioni: 33,00 metri di larghezza, per 27,00 di lunghezza e 35,00 nel lato più lungo adiacente il palazzo Giusso, ma la gran parte della superficie è occupata dalle aiuole centrali, punto di incontro e di sosta dei fruitori dell'area e del bar.

La pavimentazione si presenta in discrete condizioni di manutenzioni, e si nota la presenza di fioriere dipinte dai writers.

Progetto

L'intervento sulla pavimentazione prevede l'eliminazione dei marciapiedi antistanti il palazzo Giusso, per rendere tutto a raso, e l'inserimento di panchine e fioriere sul tratto adiacente via Candelora, che ne è sprovvisto. Si dovrà poi ripiantare un nuovo albero al centro dell'aiuola, recentemente abbattuto per motivi di sicurezza.

N.22 VIA S. GREGORIO ARMENO

Stato dei luoghi

Trattasi di uno dei più famosi *cardini* della città di Napoli. Si estende da piazza S. Lorenzo Maggiore (su cui prospettano la Basilica omonima e la Basilica di S. Paolo) fino a via S. Biagio dei Librai.

E' pavimentato in basolato stradale, con orditura a 45° oltre ad una fascia laterale di basoli quadrati disposti in maniera da segnare una sorta di cunetta. Tale fascia si raddoppia in alcuni tratti (in corrispondenza del convento di S. Gregorio Armeno, della piazzetta terminale su cui prospetta il Museo Vichiano, dell'intersezione con Spaccanapoli). Non è dotato di marciapiedi rientra nelle zone a traffico limitato.

Ha una superficie complessiva pari a circa mq.820,00; la larghezza varia da ml.3,70 a ml.7,40 (nel tratto più basso).

Lungo la strada si rilevano taluni punti in cui il basolato è disconnesso, soprattutto in corrispondenza di sottoservizi dove sono stati effettuati interventi non ripristinati a regola d'arte e di alcune caditoie. Una valutazione delle parti ammalorate di basolato è nell'ordine del 50% della superficie complessiva della strada.

La maggior parte dei vani a piano terra, com'è ben noto, è destinata ad attività commerciali.

Si evidenzia la presenza di numerosi portali in piperno lungo tutta la strada, nonché il supportico da cui si eleva il campanile di S. Gregorio Armeno. Si segnala altresì la presenza di un'edicola votiva in prossimità dell'ingresso al chiostro di S. Gregorio Armeno.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è a braccio e consta in n.9 elementi.

Sono presenti numerose caditoie (n.16 disposte in coppie) pur essendo evidente che l'acqua dilava naturalmente verso via S. Biagio dei Librai grazie alla pendenza accentuata ed alla configurazione ad impluvio centrale. Eventuali inserimenti di nuovi elementi per la captazione delle acque meteoriche andranno valutati in sede di approfondimento progettuale.

Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Progetto

Per via S. Gregorio Armeno non si prevedono modifiche sostanziali né cambi della configurazione stradale. Il progetto, pertanto, consta in svellimento, riconfigurazione del sottofondo, ri-lavorazione a puntello e posa in opera del basolato in tutti i tratti in cui vi sono disconnessioni della pavimentazione. Dai sopralluoghi effettuati si può quantificare nella misura del 50% la superficie che necessita di tale manutenzione in quanto gli interventi effettuati in maniera diffusa devono necessariamente comprendere un'ampia area circostante.

Ulteriori interventi di sostituzione, qualora se ne ravvisasse la necessità, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione si rimanda allo specifico studio dei Servizi competenti. Si prevede, in ogni caso, la sostituzione dei chiusini in pietra al fine di consentire una futura più agevole accessibilità alla rete fognaria.

N.23 VICO DEI MAIORANI E RETRO DELL'ABSIDE DELLA BASILICA DI SAN LORENZO MAGGIORE

Stato dei luoghi

L'asse di vico Dei Maiorani si immette su via Tribunali attraverso un passaggio coperto cosiddetto *supportico* con una pavimentazione in basolato per una superficie di circa mq. 511,00 con punti di sconnessione in una percentuale valutata intorno al 30%. Lungo il camminamento insiste lo slargo sul quale è visibile il retro dell'abside della Basilica di San Lorenzo Maggiore ampio circa mq. 150 (allo stato recintato con un muro alto circa m.4,00 con accesso attraverso un cancello in ferro).

illuminazione costituita da corpi illuminanti a sospensione, in buone condizioni e con un flusso di illuminazione sufficiente;

rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua;

segnaletica turistica e stradale assente.

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa strada prevede:

- ripristino delle pavimentazioni esistenti nella percentuale del 30%;
- segnaletica stradale e turistica;
- ripristino delle facciate interne del supportico, compresa la volta di copertura, per una superficie totale pari a circa mq. 130,00;
- illuminazione a effetto del supportico.

Il progetto di riqualificazione urbana per lo slargo sul quale è visibile il retro dell'abside della Basilica di San Lorenzo Maggiore prevede:

- abbattimento di circa mc. 150,00 di muro;
- realizzazione di recinzione in ferro per una lunghezza di circa ml.18,00 e una altezza di circa m. 3,00;

- modifica di scala in ferro preesistente da una rampa in due rampe con pianerottolo di sosta intermedio;
- ampliamento di aiuola a verde per una superficie di circa mq.50,00;
- n. 6 punti luce da posizionare nell'aiuola per illuminare il retro dell'abside;
- posizionamento di circa n. 9 panchine da m. 0,50 x m. 0,90 realizzate con lastre di ferro trattate con vernice ferro-micaceo o lastre in acciaio corten;
- n. 1 panchina/banner con informativa del sito da m. 0,50 x m. 2,70 realizzata con lastra di ferro trattata con vernice ferro-micaceo o lastra in acciaio corten.

N.24 VIA E LARGO ECCE HOMO

Stato dei luoghi

La via Ecce Homo, lunga circa 70 ml, e larga circa 5 ml, congiunge piazzetta Teodoro Monticelli con largo Ecce Homo, recentemente riqualificato. La pavimentazione è in basoli in discrete condizioni. Nella piazza è stata realizzata una recinzione con dissuasori in pietra e catene, e sono state inserite fioriere e panchine in ferro e legno.

Progetto

L'intervento prevede inserimento di alberi e panchine in pietra in modo da rendere gli arredi uniformi a quelli del resto del centro antico. Si dovrà verificare l'efficienza dell'illuminazione a sospensione, per invogliare il percorso verso s. Maria della Nova, sul retro della piazza.

N.25 VIA DEL SOLE

N.26 VIA MARIA LONGO (da altezza Ospedale degli Incurabili a Porta S. Gennaro)

Stato dei luoghi

Il tratto di via Maria Longo in esame ha inizio a ridosso dell'ingresso dell'ospedale degli Incurabili, a partire dall'ultimo tratto delle "rampe". Il piazzale si trova ad una quota altimetrica superiore sia rispetto alle rampe provenienti da piazza Cavour che rispetto al successivo tratto di via Longo che si collega con via Settembrini fino a via Carbonara. Si sviluppa in direzione ovest-est per circa ml.175. La superficie complessiva (comprensiva di sede carrabile e marciapiedi) in esame è pari a circa 1.610 mq.

Occorre distinguere principalmente due tratti: dalle rampe al piazzale e dal piazzale scendendo fino alla Porta S. Gennaro.

Le caratteristiche del primo tratto (quello che comprende l'ultima parte delle rampe fino all'ingresso dell'Ospedale) sono le seguenti: carreggiata centrale a senso unico di marcia con sezione variabile, larga da ml. 6,70 circa fino a ml. 11,60 circa nel tratto in corrispondenza dell'ingresso dell'Ospedale, per una superficie totale di circa 320 mq. I marciapiedi sono presenti su ambo i lati (tranne che in corrispondenza del lato sinistro dell'ingresso principale al nosocomio), hanno sezione variabile da ml. 1,20 a ml. 3,40 in quanto legati alla conformazione urbana del tratto in esame che costituisce un punto di "snodo" tra le rampe Maria Longo, l'emergenza architettonica che è l'Ospedale e la via Maria Longo avente un andamento decisamente lineare e più costante. In asse all'ingresso dell'Ospedale, sul lato opposto, si ha un ampliamento del marciapiede esistente e la possibilità di un affaccio sulle sottostanti mura della città antica. La pavimentazione della carreggiata è in cubetti di pietra lavica disposti a coda di pavone fino all'ingresso dell'Ospedale dove comincia la pavimentazione in basolato con orditura a 45° che continua su tutta via M. Longo. I marciapiedi sono pavimentati in materiale bituminoso.

Il tratto di via Maria Longo (considerato successivamente all'ingresso dell'Ospedale) presenta le seguenti caratteristiche: carreggiata centrale a senso unico di marcia con

sezione costante larga circa ml. 6,00 , per una superficie totale di circa 640 mq. I marciapiedi, presenti su entrambi i lati, sono di differenti tipologie: sul lato sinistro (scendendo) hanno una sezione costante pari a circa ml. 2,00, sono pavimentati in materiale bituminoso con cordone in pietra lavica di ml. 0,30 di profondità e sono dotati di dissuasori in ferro; su tale lato si registra la presenza di n.2 posti per la sosta di diversamente abili con specifica concessione, ed anche la presenza di n.4 passi carrabili autorizzati. I marciapiedi del lato destro hanno dimensioni variabili che vanno da un minimo di ml. 0,75 circa a ml. 2,30 circa di profondità e sono pavimentati in basolato con corsi a correre ortogonali alle cortine dei fabbricati; tale articolazione è sostanzialmente dovuta alla morfologia dei fabbricati che prospettano su strada. Da rilevare è anche la presenza, principalmente sul lato destro, di gradini per l'accesso ai piani rialzati e occupazioni di suolo che fuoriescono dal filo dei fabbricati.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è su pali (n.5) e a braccio (n.3).

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua, anche in virtù della pendenza della strada che trova il suo culmine proprio in corrispondenza dell'ingresso all'Ospedale degli Incurabili. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale. Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Lungo la carreggiata la pavimentazione presenta punti di disconnessione con avvallamenti soprattutto in corrispondenza del tracciato della rete fognaria e/o di evidenti segni di interventi dovuti alla posa in opera di reti di sottoservizi quali gas, energia elettrica, acqua.

La pavimentazione dei marciapiedi non risulta in buone condizioni di manutenzione soprattutto nei tratti pavimentati con conglomerato bituminoso; si notano numerose manomissioni dovute principalmente ad interventi legati alle reti dei sottoservizi che hanno operato in maniera autonoma sui vari tratti di marciapiede per inserimenti di condotte ex-novo e/o interventi su reti esistenti.

Un elemento che occorre evidenziare e che caratterizza numerosissime strade della città è la sosta indiscriminata delle automobili, condizione che ingenera disordine visivo e problemi notevoli di accessibilità, soprattutto in prossimità di un ospedale.

Si segnala la presenza di un'edicola votiva costruita in maniera aggettante sullo spigolo di un fabbricato all'ingresso della scalinata che conduce a vico della Consolazione, e di un'edicola votiva costruita su marciapiede, affiancata al portale della chiesa di S. Francesco dei Cocchieri, in prossimità dell'accesso di Porta S. Gennaro.

Si evidenzia, inoltre, la presenza, in prossimità dei piani bassi, di numerose unità esterne di condizionatori d'aria installate in maniera impropria.

Di particolare interesse è la zona gravitante intorno alla porta S. Gennaro.

La carreggiata è pavimentata in basolato, presenta sezioni di dimensioni variabili essendo zona d'incontro di quattro strade. Le condizioni del basolato sono discrete e si registrano punti di discontinuità principalmente in corrispondenza di chiusini. La strada che attraversando Porta S. Gennaro si connette con piazza Cavour è chiusa al traffico veicolare mediante l'apposizione su sede carrabile di n.2 dissuasori in pietra lavica collegati da una catena di tipo navale e n.2 fioriere in calcestruzzo di forma ellittica, oltre ad altri due dissuasori con catena posizionati sotto l'arco in corrispondenza della Porta. La superficie della carreggiata di che trattasi è pari a circa 600 mq.

I marciapiedi, non presenti su tutti i lati degli immobili prospicienti tale area, hanno dimensioni variabili che vanno da un minimo di ml. 0,60 circa a ml. 3,70 circa di

profondità e sono pavimentati in basolato con corsi a correre ortogonali alle cortine dei fabbricati.

Progetto

Il progetto prevede la riconfigurazione della sede stradale con la realizzazione di una carreggiata ampia ml. 5,00 circa ed il conseguente allargamento dei marciapiedi su entrambi i lati. Tale ampliamento consente la collocazione di n.2 panchine sul lato opposto all'ingresso dell'ospedale e n.3 panchine oltre ad un albero di media grandezza sul marciapiede che fiancheggia l'ingresso al nosocomio ed è stato configurato appositamente per realizzare uno spazio di sosta a servizio dei visitatori.

Le dimensioni minime garantite saranno di ml.2,00 e si prevede anche la posa in opera di scivoli per persone con disabilità motorie. Sul lato sinistro (entrando nell'ospedale) si prevede la realizzazione ex-novo di un tratto di marciapiede, anch'esso dotato di scivolo per portatori di handicap.

La pavimentazione prevista per i marciapiedi è in lastre di pietra lavica poste in opera a correre perpendicolarmente ai fabbricati.

Per garantire omogeneità a tutto l'intervento si prevede la sostituzione del tratto di carreggiata pavimentata in cubetti con la posa in opera di basolato stradale recuperato da altre zone e rilavorato a puntillo.

Nel tratto di via Maria Longo (considerato successivamente all'ingresso dell'Ospedale) si prevede un piccolo ampliamento del marciapiede lato sinistro (scendendo) con la sostituzione dei dissuasori esistenti e la loro integrazione laddove sono stati divelti e/o vandalizzati. Il marciapiede del lato destro della strada, invece, sarà ampliato fino ad una dimensione media di ml.4,70 e sarà dotato di dissuasori ex-novo in quanto le attuali dimensioni non ne consentivano la posa in opera. La sezione della carreggiata, al fine di uniformare tutto l'intervento, sarà ridotta a ml.4,00.

Saranno garantiti gli accessi ai passi carrabili autorizzati anche mediante l'apposizione di dissuasori amovibili.

Poiché il progetto prevede la modifica delle dimensioni della sede carrabile e la conseguente impossibilità alla sosta automobilistica lungo tutto il tratto, al fine di garantire la sosta riservata a n.2 persone diversamente abili regolarmente autorizzate con posto dedicato, si prevede la realizzazione di due asole in punti strategici del marciapiede (lato destro scendendo) laddove le dimensioni di progetto lo consentano senza creare interferenze.

Per la zona gravitante intorno alla porta S. Gennaro si prevede l'innalzamento della quota stradale fino ad azzerare i marciapiedi. In tal modo si può realizzare un'ampia area pedonale, attrezzata con panchine ed alberi, protetta da dissuasori che delimitano una carreggiata di ml.4,00 circa. Saranno garantiti gli accessi ai passi carrabili esistenti in quanto l'innalzamento della quota è previsto solo laddove non vi sono varchi autorizzati.

In corrispondenza della chiesa S. Francesco dei Cocchieri si propone la realizzazione di uno spazio pedonale più ampio, mediante la delimitazione con dissuasori in ferro alti ml. 1,00 fuori terra, in maniera da delineare una sorta di sagrato antistante.

In quest'area gravitante intorno a Porta S. Gennaro si prevede la collocazione di n.4 panchine e n.3 alberi di media grandezza.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione, regolarmente rilevati, si rimanda allo specifico studio dei Settori competenti.

VIA SETTEMBRINI (da Porta S. Gennaro a via Duomo)

Stato dei luoghi

Le caratteristiche di questo tratto di via Settembrini sono le seguenti: carreggiata centrale a senso unico di marcia con sezione costante ml. 6,60 circa, per una superficie totale di circa 590 mq. La pavimentazione della carreggiata è in basolato con orditura a 45°.

I marciapiedi sono presenti su entrambi i lati, hanno sezione pressoché costante che varia da ml.2,00 a ml.2,20 circa e sono pavimentati in basolato con corsi a correre ortogonali alle cortine dei fabbricati.

In questo tratto si registra la presenza di n.1 posto per la sosta di diversamente abili con specifica concessione, ed anche la presenza di n.4 passi carrabili autorizzati.

Lungo la carreggiata la pavimentazione presenta punti di disconnessione con avvallamenti soprattutto in corrispondenza del tracciato della rete fognaria e/o di evidenti segni di interventi dovuti alla posa in opera di reti di sottoservizi quali gas, energia elettrica, acqua.

La pavimentazione dei marciapiedi risulta in discrete condizioni di manutenzione con punti di disconnessione dovuti principalmente, sembrerebbe, ad interventi legati alle reti dei sottoservizi che hanno operato in maniera autonoma per inserimenti di condotte ex-novo e/o interventi su reti esistenti.

Occorre evidenziare che la sosta delle automobili, registrata su entrambi i lati, non è regolamentata benché sia abbastanza ordinata grazie alla contenuta dimensione della strada.

Si segnala la presenza di un'edicola votiva costruita su marciapiede, nonché la conservazione di qualche portale in pietra.

I piani terra di questo tratto di via Settembrini sono principalmente destinati ad attività commerciali ed in corrispondenza di essi si evidenzia la presenza di numerose unità esterne di condizionatori d'aria installate in maniera impropria.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è sospeso e consiste in n.5 unità.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua, anche in virtù della pendenza della strada che degrada costantemente verso via S. Giovanni a Carbonara. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale. Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Progetto

L'intervento consiste sostanzialmente nella realizzazione di una corsia carrabile di circa ml.4,00 ed il conseguente ampliamento dei marciapiedi. L'uno (lato destro scendendo) avrà un'ampiezza da ml.2,95 a ml.2,10 circa e sarà delimitato con dissuasori in ferro. L'altro, con dimensioni che variano da ml.2,20 a ml.2,90 circa, si prevede articolato in maniera da accogliere insule con stalli di sosta regolamentari ed a pagamento (strisce blu). Tale marciapiede, essendo prevista la sosta automobilistica, non è dotato di dissuasori parapetonali, tranne che nei due tratti marginali in corrispondenza delle intersezioni stradali.

Viene garantita la sosta riservata a n.1 persona diversamente abile regolarmente autorizzata con posto dedicato ed i n.4 passi carrabili rilevati.

VIA SETTEMBRINI (da via Duomo)

Stato dei luoghi

Via Settembrini, nel tratto che va da via Duomo, può esser analizzata individuando tre tratti aventi caratteristiche omogenee: il tratto da via Duomo a vico Donnaregina, quello antistante il Museo Madre ed il tratto successivo, da via Loffredi fino a via S. Giovanni a Carbonara.

Le caratteristiche del primo tratto sono le seguenti: carreggiata centrale a senso unico di marcia con sezione costante ml. 6,40 circa, per una superficie totale di circa 155 mq. La pavimentazione della carreggiata è in basolato con orditura a 45°.

I marciapiedi sono presenti su entrambi i lati, hanno sezione variabile ed in particolare sul lato sinistro (scendendo) vanno da ml.1,50 circa a ml.0,75 mentre sul lato destro variano

da ml.1,70 a ml.1,85 con dimensione di ml.0,90 solo nell'ultimo tratto. Entrambi sono pavimentati in basolato con corsi a correre ortogonali alle cortine dei fabbricati.

In questo tratto si registra la presenza di n.4 passi carrabili autorizzati.

Lungo la carreggiata la pavimentazione presenta qualche punto di disconnessione con avvallamenti soprattutto in corrispondenza del tracciato della rete fognaria e/o di evidenti segni di interventi dovuti alla posa in opera di reti di sottoservizi quali gas, energia elettrica, acqua.

La pavimentazione dei marciapiedi risulta in discrete condizioni di manutenzione con pochi punti di disconnessione dovuti principalmente, sembrerebbe, ad interventi legati alle reti dei sottoservizi che hanno operato in maniera autonoma per inserimenti di condotte ex-novo e/o interventi su reti esistenti.

Occorre evidenziare che la sosta delle automobili, registrata su entrambi i lati, risulta abusiva da un lato (destro) in quanto sono apposti cartelli di divieto di sosta e non regolamentata sull'altro lato in quanto non c'è segnaletica orizzontale; ciò nonostante risulta abbastanza ordinata grazie alla contenuta dimensione della strada. In corrispondenza di qualche varco sono state collocate fioriere apparentemente ad opera di privati e non autorizzate.

Si segnala la presenza di alcuni portali in pietra all'ingresso di palazzi di un certo pregio architettonico; si evidenzia, inoltre, la presenza di un'edicola votiva a parete sul fabbricato che precede il Madre.

I piani terra di questo tratto di via Maria Longo sono principalmente destinati ad attività commerciali anche se si segnala la presenza di alcuni piani terra impropriamente utilizzati come abitazione (bassi) pur non avendo i requisiti di abitabilità; in corrispondenza di essi si evidenzia la presenza di qualche unità esterna di condizionatori d'aria installata in maniera impropria.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è sospeso e consiste in n.3 unità.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua, anche in virtù della pendenza della strada che degrada costantemente verso via S. Giovanni a Carbonara. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale. Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Progetto

Questo tratto di via Settembrini si presenta abbastanza lineare ed in condizioni discrete per cui si propone un intervento di manutenzione del basolato stradale e non si ravvisa la necessità di un ampliamento dei marciapiedi.

Si prevede la sosta regolamentata sul lato sinistro (scendendo) con stalli su strisce blu; mentre sul marciapiede opposto si prevede la posa in opera di dissuasori parapetonali.

In tale tratto non sono stati rilevati posteggi dedicati a persone diversamente abili; saranno conservati e garantiti gli accessi ai n.4 passi carrabili rilevati.

VIA SETTEMBRINI (antistante Museo Madre)

Stato dei luoghi

Il tratto di strada antistante il Museo Madre presenta le seguenti caratteristiche: nel tratto antistante il Museo c'è un marciapiedi di dimensione variabile da ml.2,90 a ml.1,30 circa, mentre il fabbricato di fronte ne è completamente privo probabilmente a seguito di recenti lavori di ristrutturazione dell'edificio che hanno interessato anche il tratto di strada pertinenziale.

La dimensione complessiva della carreggiata, pertanto, varia da ml.7,50 a ml.7,90 circa ed è pari a circa 250 mq.

La pavimentazione della carreggiata è in basolato con orditura a 45°, mentre i marciapiedi sono pavimentati in basolato con corsi a correre ortogonali ai fabbricati.

Le dimensioni dei due marciapiedi antistanti il Museo variano da ml.2,85 a ml.1,30 circa sul lato che va verso via Carbonara. L'estensione è complessivamente pari a circa 50,00 mq.

Si rileva la presenza di dissuasori in pietra lavica sul marciapiede in corrispondenza dell'ingresso al Museo e nello spigolo sinistro del fabbricato.

Si evidenzia la presenza, proprio in adiacenza al marciapiede più stretto antistante il Madre, di n.4 cassonetti per la raccolta dei rifiuti urbani, elementi che indubbiamente sono dequalificanti e non rispettosi del valore storico-culturale del sito. Si prevede, pertanto, la loro delocalizzazione.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è sospeso e consiste in n.1 unità.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua, anche in virtù della pendenza della strada che degrada costantemente verso via S. Giovanni a Carbonara. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale. Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti. Si evidenzia che su questo tratto gravano anche gli scarichi provenienti dai vicoli laterali al Museo.

Progetto

Per il tratto di via Settembrini in corrispondenza del Museo Madre si è ritenuto necessario ampliare e regolarizzare i marciapiedi antistanti il Museo creando uno spazio che oltre a consentire la sosta possa evidenziare la presenza di tale emergenza. Si prevede la collocazione di n.8 dissuasori in pietra lavica collegati da catene tipo navale ed il posizionamento di n.4 panchine.

La carreggiata avrà la dimensione costante di ml.4,00, in continuità con il tratto precedente, e la sua delimitazione è prevista con dissuasori in ferro, posti su sede stradale, dell'altezza minima fuori terra pari a ml.1,00. Tali elementi sono previsti in corrispondenza del fabbricato di fronte al Museo Madre, oggetto di interventi recenti di ristrutturazione.

Come anticipato, è prevista l'eliminazione dei cassonetti per i rifiuti solidi urbani, a garanzia di un maggior decoro dell'area.

VIA SETTEMBRINI (dal Museo Madre a via S. Giovanni a Carbonara)

Stato dei luoghi

Via Settembrini, in questo ultimo tratto che va dal Museo Madre a via S. Giovanni a Carbonara, presenta le seguenti caratteristiche: carreggiata centrale a senso unico di marcia con sezione che varia da ml.5,40 a ml.5,60, per una superficie totale di circa 720 mq. La pavimentazione della carreggiata è in basolato con orditura a 45°.

I marciapiedi sono presenti su entrambi i lati, hanno sezione variabile ed in particolare sul lato sinistro (scendendo) vanno da ml.0,60 circa a ml.2,30 mentre sul lato destro variano da ml.0,90 a ml.2,75 circa con punti in cui è presente solo il cordone quale elemento di continuità ma la dimensione per il passaggio pedonale è pressoché nulla. Entrambi sono pavimentati in basolato con corsi a correre ortogonali alle cortine dei fabbricati.

In questo tratto si registra la presenza di n.1 posto per la sosta di diversamente abili con specifica concessione, oltre alla presenza di n.6 passi carrabili autorizzati, di cui n.2 nell'ultimo tratto in esame.

Lungo la carreggiata la pavimentazione presenta pochi punti di disconnessione con avvallamenti soprattutto in corrispondenza del tracciato della rete fognaria e/o di evidenti segni di interventi dovuti alla posa in opera di reti di sottoservizi quali gas, energia elettrica, acqua.

La pavimentazione dei marciapiedi risulta in discrete condizioni di manutenzione con pochi punti di disconnessione dovuti principalmente, sembrerebbe, ad interventi legati alle reti dei sottoservizi che hanno operato in maniera autonoma per inserimenti di condotte ex-novo e/o interventi su reti esistenti.

Occorre evidenziare che la sosta delle automobili, registrata su entrambi i lati, risulta non regolamentata in quanto non c'è segnaletica orizzontale; ciò nonostante risulta abbastanza ordinata grazie alla contenuta dimensione della strada. In corrispondenza di qualche varco sono state collocate fioriere apparentemente ad opera di privati e non autorizzate.

Si segnala la presenza di alcuni portali in pietra all'ingresso di palazzi di un certo pregio architettonico.

Gran parte dei piani terra di questo tratto di via Settembrini sono impropriamente utilizzati come abitazione (bassi) pur non avendo i requisiti di abitabilità, oltre a qualche locale destinato ad attività commerciale e a deposito; in corrispondenza di essi si evidenzia la presenza di qualche unità esterna di condizionatori d'aria installata in maniera impropria.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è sospeso e consiste in n.5 unità.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua, anche in virtù dell'accentuata pendenza della strada che degrada costantemente verso via S. Giovanni a Carbonara. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale. Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Progetto

Questo tratto di via Settembrini si presenta abbastanza lineare ed in condizioni discrete per cui si propone un intervento di manutenzione del basolato stradale e non si ravvisa la necessità di un ampliamento dei marciapiedi. Restano pertanto invariate sia le dimensioni della carreggiata che dei marciapiedi, con una sede carrabile media pari a circa mt.5,50.

Date le dimensioni in alcuni tratti abbastanza ristrette dei marciapiedi, non si è ritenuto di prevedere la posa in opera di dissuasori parapetonali.

Si è confermato lo stallo dedicato a persone diversamente abili come rilevato; saranno conservati e garantiti gli accessi ai n.6 passi carrabili rilevati.

In sintesi, quindi, sono previste lavorazioni di manutenzione del basolato stradale senza modifiche della configurazione esistente; anche per i marciapiedi si prevede la rilavorazione a puntillo.

Interventi di sostituzione, qualora se ne ravvisasse la necessità, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori.

N.27 VIA S. PIETRO A MAJELLA

Stato dei luoghi

Via S. Pietro a Majella è pavimentata in basolato stradale, con orditura a 45°. Non sono presenti marciapiedi ma è stato realizzato un percorso pedonale protetto con la sistemazione di dissuasori in ferro dell'altezza fuori terra di circa mt.1,00, posti ad un interasse di circa mt.1,50 e distanti dai fabbricati almeno mt.0,90.

La superficie complessiva è pari a circa 610,00mq.

La strada è stata oggetto di recenti interventi di manutenzione straordinaria particolarmente nel tratto terminale verso piazza L. Miraglia a seguito di uno sprofondamento stradale.

Le condizioni della strada possono ritenersi buone e si segnala un unico evidente punto di disconnessione in corrispondenza di un attraversamento stradale dovuto a sottoservizi (presumibilmente della rete gestita dalla Napoletantagas), all'altezza del Conservatorio.

La destinazione dei piani terra è principalmente ad attività commerciali.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è sospeso e consta di n.3 elementi.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutati in sede di approfondimento progettuale.

Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Progetto

Dai sopralluoghi esperiti non si ravvisa la necessità di interventi sostanziali sulla pavimentazione. E' prevista, pertanto, una ri-lavorazione a puntillo nei tratti in cui l'usura lo richiedesse oltre alla sistemazione del piccolo attraversamento anzi descritto. Ulteriori interventi di sostituzione, qualora se ne ravvisasse la necessità, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione si rimanda allo specifico studio dei Servizi competenti. Si prevede, in ogni caso, la sostituzione dei chiusini in pietra al fine di consentire una futura più agevole accessibilità alla rete fognaria.

VIA PORT'ALBA

Stato dei luoghi

Via Port'Alba è pavimentata in basolato stradale, con orditura a 45°; è interdetta al traffico veicolare sia grazie alla pedonalizzazione di piazza Dante (fatto basso) sia per la posa in opera di dissuasori nella zona alta, in corrispondenza della "Porta".

La superficie complessiva è pari a circa 890,00mq.

La strada è stata oggetto di recenti interventi di manutenzione che hanno determinato anche l'eliminazione dei marciapiedi laterali di cui è stato conservato solo il segno nell'orditura del basolato che, in tali tratti, è sistemato con corsi a correre ortogonali alle cortine dei fabbricati.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è sospeso e consta di n.6 elementi.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua, anche in virtù della pendenza della strada che da via Port'Alba scende verso piazza Dante. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutati in sede di approfondimento progettuale.

Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Progetto

Dai sopralluoghi esperiti non si ravvisa la necessità di interventi sostanziali sulla pavimentazione. E' prevista, pertanto, unicamente una ri-lavorazione a puntillo nei tratti in cui l'usura lo richiedesse; interventi di sostituzione, qualora se ne ravvisasse la necessità, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione si rimanda allo specifico studio dei Servizi competenti. Si prevede, in ogni caso, la sostituzione dei chiusini in pietra al fine di consentire una futura più agevole accessibilità alla rete fognaria.

N.28 VIA TRIBUNALI (tratto piazza Miraglia - via Duomo)

Stato dei luoghi

L'odierna via dei Tribunali, così detta perché termina di fronte a Castel Capuano (sede dal XVI secolo del palazzo di Giustizia), corrisponde all'antico Decumano Maggiore che attraversava per tutta la sua lunghezza l'antica città di Neapolis.

L'attributo di "maggiore" indica la sua rilevanza all'interno dell'antico organismo urbano, tanto da essere ancora oggi considerata una delle strade più importanti del centro storico di Napoli. Percorrendo l'asse viario da piazza Miraglia fino a via Duomo si possono incontrare siti di notevole interesse storico: la Cappella dei Pontano, la chiesa della Croce di Lucca e la chiesa di Santa Maria Maggiore alla Pietrasanta, l'antica torre campanaria del XI secolo, una serie di portici medioevali, piazza San Gaetano, chiesa di Santa Maria delle Anime del Purgatorio ad Arco, la basilica di San Paolo Maggiore, la basilica di San Lorenzo Maggiore, la chiesa dei Girolamini, la chiesa di santa Maria della Colonna.

il tratto di strada, quasi privo di marciapiedi (presente solo in corrispondenza dell'Istituto Diaz e per un breve tratto al termine di piazza san Gaetano) è ampio circa mq. 3.000,00 con punti di sconnessione in una percentuale valutata intorno al 35%;

la pavimentazione è in basolato disposto con diversa tessitura tanto da distinguere la zona carrabile da quella pedonale;

il percorso pedonale è protetto per tutta la sua lunghezza con dissuasori per i quali si valuta un intervento di ripristino in una percentuale del 25%, si distinguono più tipologie di dissuasori: in ferro posti parallelamente agli edifici, in pietra posti in corrispondenza di emergenze architettoniche o incroci significativi;

n. 1 edicola giornali posizionata in piazza Miraglia;

n. 1 edicola giornali posizionata in angolo tra piazza san Gaetano e lo slargo di san Lorenzo Maggiore;

segnaletica turistica scarsa e se presente in parte divelta;

illuminazione costituita da corpi illuminanti a sospensione, in buone condizioni e con un flusso di illuminazione sufficiente;

rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua;

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa strada prevede:

- ripristino delle pavimentazioni esistenti nella percentuale del 35%;
- corretta allocazione dei contenitori/cestini rifiuti
- corretto posizionamento di tutti gli elementi verticali esistenti: segnaletica stradale, paline telefono, segnaletica turistica, ecc.
- integrazione della segnaletica turistica e informativa dei principali siti architettonici e archeologici.

Eventuali incrementi del numero di caditoie e di corpi illuminanti possono essere valutati in sede di approfondimento progettuale.

Il progetto prevede anche la riqualificazione dei portici di via Tribunali che dall'incrocio di vico del Fico al Purgatorio conducono fino alla Basilica di san Paolo Maggiore per una superficie totale di circa mq.500,00 pavimentato in basolato in buone condizioni. Il porticato è costituito dall'affiancamento di n. 6 edifici residenziali porticati per i quali si prevede:

- il restauro di tutte le facciate interne al porticato in una percentuale valutata intorno al 40% su una superficie totale di circa mq.600,00;
- il recupero delle volte di copertura in una percentuale valutata intorno al 10% su una superficie totale di circa mq.250,00;
- il restauro di tutte le facciate esterne al porticato in una percentuale valutata intorno al 40% su una superficie totale di circa mq.400,00;

- illuminazione a sospensione costituita da n.10 lampade con calotta in vetro, poste ad archi alternati, funzionanti e in buone condizioni a meno di due calotte di vetro rotte e una lampada da sostituire con altra su tipologia delle preesistenti.

Lungo tutto l'asse che da piazza Miraglia conduce a via Duomo (in prosecuzione fino a Castel Capuano) è stato individuato un percorso per diversamente abili, costituito da un tappeto bullonato sovrapposto alla pavimentazione esistente. Tale percorso si rappresenta come un asse di accompagnamento alla visita del Decumano Maggiore rivolto a tutti i visitatori con il valore aggiunto di essere tattile per gli ipovedenti e di riduzione degli ostacoli per i portatori di carrozzelle manuali. Sono previsti stalli per auto riservati a diversamente abili in piazza Miraglia e in piazza san Gaetano.

N.29 PIAZZA LUIGI MIRAGLIA

Stato dei luoghi

La piazza, sulla quale insiste la chiesa denominata Croce di Lucca, è pavimentata in basolato per una superficie totale di circa mq.937,00 con punti di sconnessione valutati in una percentuale del 10% - L'area pedonale, configurata come marciapiedi è ulteriormente protetta da dissuasori in pietra.

a ridosso al perimetro del policlinico è posizionata una sovradimensionata edicola giornali;

dissuasori in pietra;

un lato della piazza è arredata con panchine in buono stato e presenza di alberi;

segnaletica turistica scarsa e se presente in parte divelta;

segnaletica informativa del sito assente

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa piazza prevede:

ripristino delle pavimentazioni esistenti nella percentuale del 10%;

segnaletica stradale, turistica e informativa del sito;

posizionamento di circa n. 4 panchine da m. 0,50x m. 0,90 realizzate con lastre di ferro trattate con vernice ferro-micaceo o lastre in acciaio corten, (ad integrazione delle esistenti poste sul fronte della chiesa di san Pietro a Maiella);

individuazione di n. 2 stalli protetti per auto riservati a diversamente abili.

N.30 PIAZZA DEI GEROLOMINI

Stato dei luoghi

La piazza, sulla quale insiste la monumentale chiesa del complesso dei Gerolomini, è pavimentata in basolato per una superficie totale di circa mq.937,00 con punti di sconnessione valutati in una percentuale del 10% - Allo stato l'area pedonale è protetta da intrusioni veicolari con dissuasori in pietra con catene e fioriere.

Sono presenti:

- cassonetti rifiuti;
- dissuasori in pietra;
- fioriere in cls prive di essenze arboree;
- segnaletica turistica scarsa e se presente in parte divelta;
- segnaletica informativa del sito assente

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa piazza prevede:

- ripristino delle pavimentazioni esistenti nella percentuale del 10%;
- segnaletica stradale, turistica;
- rimozione dei cassonetti rifiuti;
- rimozione fioriere in cls;

20/09/20

- posizionamento di circa n. 9 panchine da m. 0,50x m. 0,90 realizzate con lastre di ferro trattate con vernice ferro-micaceo o lastre in acciaio corten;
- posizionamento di n. 1 panchina/banner con informativa del sito da m. 0,50 x m. 2,70 realizzata con lastra di ferro trattata con vernice ferro-micaceo o lastra in acciaio corten.

N 31 PIAZZA CARDINALE SISTO RIARIO SFORZA - PIAZZA SEDIL CAPUANO

Lungo il tratto di via dei Tribunali affacciano sia piazza card. Sisto Riario Sforza che piazza Sedil Capuano, entrambe già oggetto del citato intervento di riqualificazione a cura del servizio Arredo Urbano.

Piazza *cardinale Sisto Riario Sforza* ha una superficie di mq. 675,00 circa, è pavimentata in basolato disposto a 45° ed è delimitata sul lato di via dei Tribunali sia da dissuasori in ferro che dissuasori in pietra lavica collegati da catene di tipo navale. Essa è individuata come "area pedonale" e l'accesso ai varchi carrabili è consentito solo ai residenti ed autorizzati. E' caratterizzata dalla presenza dell'obelisco di S. Gennaro: trattasi di una struttura marmorea posizionata in asse alla piazza e delimitata con una recinzione collocata su base ottagonale, avente colonne basse in marmo posizionate ai vertici ed evidenziata da un cambio dell'orditura del basolato lungo una fascia perimetrale. Nella piazza si rilevano n.5 varchi carrabili di cui uno autorizzato. Sono presenti n.2 caditoie per la raccolta di acque meteoriche collocate lungo il tratto che dà su via dei Tribunali. Si segnala anche la presenza di n.2 fioriere, oltre che di n.4 cassonetti per la raccolta dei rifiuti urbani. L'impianto di pubblica illuminazione nella piazza è a braccio e consta di n.4 elementi.

Piazza *Sedil Capuano*, la cui attuale configurazione è frutto di un progetto condiviso anche con la competente Soprintendenza, sarà oggetto unicamente di interventi di ripristino della pavimentazione disconnessa e di qualche dissuasore divolto.

Progetto.

Per *via dei Tribunali* non si prevedono modifiche sostanziali né cambi della configurazione stradale. Il progetto, pertanto, consta in svellimento, riconfigurazione del sottofondo, ri-posa in opera dei cubetti in tutti i tratti in cui vi sono disconnessioni della pavimentazione. Dai sopralluoghi effettuati si può quantificare nella misura del 50% la superficie che necessita di tale manutenzione.

Per piazza *cardinale Sisto Riario Sforza* non si prevedono modifiche sostanziali né cambi della configurazione della pavimentazione. Il progetto, pertanto, consta in svellimento, riconfigurazione del sottofondo, ri-lavorazione a puntillo e posa in opera del basolato in tutti i tratti in cui vi sono disconnessioni della pavimentazione; tale intervento si può quantificare nella misura del 30% la superficie della piazza. Al fine di garantire un maggior decoro dell'area si propone la delocalizzazione dei cassonetti per rifiuti urbani posizionati all'ingresso della piazza, parallelamente al decumano.

Ulteriori interventi di sostituzione, qualora se ne ravvisasse la necessità, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori.

Si prevede, altresì, la sostituzione dei dissuasori in ferro che risultano vandalizzati e l'integrazione di quelli mancanti.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione si rimanda allo specifico studio dei Servizi competenti. Si prevede, in ogni caso, la sostituzione dei chiusini in pietra al fine di consentire una futura più agevole accessibilità alla rete fognaria.

N.32 PIAZZA SAN GAETANO E SLARGO ANTISTANTE SAN LORENZO MAGGIORE

Stato dei luoghi

San Gaetano è una storica e importante piazza, essa sorge sull'area dell'Agorà greca e poi del Foro romano e resta ancora oggi il cuore della città antica.

Il nome deriva dalla presenza nella basilica di San Paolo Maggiore della tomba di San Gaetano, ricordato questi anche dalla scultura dedicatagli ed oggi presente al centro della piazza.

La statua è posta su un basamento in pietra lavica con sovrapposta una recinzione in ferro da ripristinare e con ai vertici n. 4 lampioni bassi.

La piazza la cui superficie totale corrisponde a circa mq.600,00 pavimentata è in basolato con punti di sconnessione valutati in una percentuale del 30%.

Sono presenti:

- alcune panchine in discreto stato, in numero insufficiente e in parte mal disposte;
- dissuasori in pietra;
- fioriere di diverse tipologie;
- ottimizzazione e indicazione degli arredi relativi alle superficie di occupazione di suolo pubblico per artigiani e/o commercianti;
- edicola giornali impropriamente collocata;

Segnaletica informativa del sito assente

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa piazza prevede:

- spostamento dell'edicola giornali sul fronte laterale della Basilica di san Paolo Maggiore restituendo la completa visione del complesso di san Lorenzo Maggiore alla piazza san Gaetano;
- posizionamento in piazza san Gaetano (area dove è ubicato l'ingresso a Napoli Sotterranea) di n.10 panchine da m. 0,50x m. 0,90 realizzate con lastre di ferro trattate con vernice ferro-micaceo o lastre in acciaio corten e ripristino della originaria recinzione in ferro;
- posizionamento in piazza san Gaetano (area dove è posta la statua di san Gaetano) di n. 8 panchine da m. 0,50x m. 0,90 realizzate con lastre di ferro trattate con vernice ferro-micaceo o lastre in acciaio corten e ripristino della originaria recinzione in ferro;
- eventuale eliminazione della recinzione in ferro e dei n. 4 lampioni bassi con ripristino del basamento che in tal modo si configurerebbe come seduta prospettica sul complesso di san Lorenzo Maggiore;
- individuazione, sul fronte laterale della Basilica di san Paolo Maggiore di n. 2 stalli per auto riservati a diversamente abili
- integrazione di elementi per l'illuminazione ad effetto della statua di san Gennaro.

N.33 VICO DEI PANETTIERI

Stato dei luoghi

Anche vico dei Panettieri è uno dei *cardini*, asse trasversale dell'impianto viario del centro storico della città. Lungo il suo tracciato si rileva la presenza di un supportico (nella parte alta) e di alcuni archi in pietra di collegamento e/o contrafforte tra le pareti dei fabbricati che vi si affacciano e che sono notevolmente ravvicinati tra loro.

Vico dei Panettieri è pavimentato in basolato stradale ma l'orditura, in gran parte a 45°, varia in più punti assumendo una disposizione a basoli paralleli, soprattutto in corrispondenza di tratti particolarmente stretti. Non è dotato di marciapiedi.

Ha una superficie complessiva pari a circa mq.535,00; la larghezza varia da ml.1,50 a ml.2,60, con un tratto (nella parte terminale alta) in cui l'ampiezza è pari a ml.4,20 circa. In corrispondenza del tratto terminale verso piazza Miraglia, dove è l'istituto delle Suore Missionarie della Carità, sono collocati n. dissuasori in ferro a delimitazione di un percorso pedonale protetto, con interasse di circa ml.1,80, distanziati maggiormente in corrispondenza dell'inferriata dell'accesso al convento. In tale tratto si segnala anche la presenza di un'edicola votiva di recente realizzazione e con materiali non consoni e non integrati nel contesto.

Lungo la strada si rilevano molteplici punti in cui il basolato è disconnesso, soprattutto in corrispondenza di sottoservizi dove sono stati effettuati interventi non ripristinati a regola d'arte. Una valutazione delle parti ammalorate di basolato è nell'ordine del 50% della superficie complessiva della strada.

La maggior parte dei piani terra sono impropriamente utilizzati come abitazione (bassi) pur non avendo i requisiti di abitabilità; in corrispondenza di essi si evidenzia la presenza di unità esterne di condizionatori d'aria installate in maniera impropria. Alcuni piani terra sono destinati a deposito ed altri sembrano disabitati.

Si evidenzia la presenza di alcune cornici quadrate in piperno, a contorno delle luci del piano seminterrato di un palazzo ubicato a destra salendo, a circa ml.50 da via S. Biagio dei Librai, nonché la presenza di n.1 edicola votiva addossata alla medesima facciata.

Si rileva, altresì, la presenza di alcuni portali in piperno discretamente conservati; si segnala la presenza di n.1 passo carrabile autorizzato.

L'impianto di pubblica illuminazione in vico dei Panettieri è sospeso (n.2 elementi) e a braccio (n.4).

Si rileva la presenza di n.1 caditoia ubicata all'ingresso del vicolo, nella parte bassa; grazie alla pendenza accentuata ed alla configurazione ad impluvio centrale le acque meteoriche dilavano naturalmente verso via S. Biagio dei Librai. Eventuali inserimenti di nuovi elementi per la captazione delle acque meteoriche andranno valutati in sede di approfondimento progettuale.

Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Progetto

Per Vico dei Panettieri non si prevedono modifiche sostanziali né cambi della configurazione stradale. Il progetto, pertanto, consta in svellimento, riconfigurazione del sottofondo, ri-lavorazione a puntillo e posa in opera del basolato in tutti i tratti in cui vi sono disconnessioni della pavimentazione. Dai sopralluoghi effettuati si può quantificare nella misura del 50% la superficie che necessita di tale manutenzione in quanto gli interventi effettuati in maniera diffusa devono necessariamente comprendere un'ampia area circostante.

Ulteriori interventi di sostituzione, qualora se ne ravvisasse la necessità, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori.

Si prevede, altresì, la sostituzione dei dissuasori in ferro collocati nella parte alta della strada e l'integrazione di quelli mancanti.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione si rimanda allo specifico studio dei Servizi competenti. Si prevede, in ogni caso, la sostituzione dei chiusini in pietra al fine di consentire una futura più agevole accessibilità alla rete fognaria.

N.34 VIA TRIBUNALI (dall'incrocio con via Duomo a via Concezio Muzii)

Stato dei luoghi

Detta anche decumano maggiore, via Tribunali è uno di tre grandi assi paralleli dell'impianto viario della città antica.

Il tratto in esame ha una superficie complessiva pari a circa mq.2.500,00. La larghezza è pressochè costante e pari a ml.6,00 circa, tranne che in un tratto terminale (verso via Muzii) in cui è ampia ed è pari a circa ml.7,30 e ml.9,00 negli ultimi 40 metri. Solo questo ultimo tratto è dotato di marciapiede profondo circa ml.3,20 (che diventano ml.2,10 in prossimità dell'intersezione con via Muzii).

La pavimentazione della carreggiata è in cubetti di pietrarsa disposti a coda di pavone. Il citato marciapiede, delimitato con cordone in pietra lavica, è pavimentato in basolato disposto con corsi a correre, disposti perpendicolarmente alla cortina del fabbricato.

Tutto il tratto è stato oggetto di un intervento di riqualificazione terminato circa sette anni fa e con il quale, oltre alla sistemazione della pavimentazione, è stato realizzato un percorso pedonale protetto mediante la posa in opera di dissuasori stradali alti circa ml.1,00 e distanziati di circa ml.1,50 di interasse. I dissuasori sono posizionati su entrambi i lati, a meno di un tratto lungo circa ml.100,00 lungo il fronte comprensivo di vico Sedil Capuano e piazza Riario Sforza. Si evidenzia che alcuni dissuasori sono stati posti in opera probabilmente dal servizio tecnico della Municipalità in quanto sono diversi da quelli collocati con il citato intervento di riqualificazione del servizio Arredo Urbano.

La conformazione della strada è "a schiena d'asino"; le acque meteoriche sono convogliate in una cunetta (realizzata mediante la sola sagomatura della strada con cubetti) lungo cui sono allineate la maggior parte delle caditoie (rilevate in n.41) e posizionati i dissuasori. Lungo tutto il tratto si può notare una condizione di avvallamento della pavimentazione stradale dovuta presumibilmente al passaggio degli autoveicoli. Si evidenzia che le condizioni in cui versa la strada nel tratto che va da via Duomo a piazza card. Sisto Riario Sforza sono decisamente migliori rispetto al tratto successivo.

Lungo la strada si rilevano molteplici punti in cui i cubetti sono disconnessi e/o mancanti, soprattutto in corrispondenza di sottoservizi dove sono stati effettuati interventi non ripristinati a regola d'arte, ovvero in prossimità di caditoie o dissuasori divelti, oltre che in corrispondenza del tracciato della rete fognaria e/o di reti di sottoservizi quali gas, energia elettrica, acqua. Una valutazione delle parti che necessitano di intervento di ripristino è nell'ordine del 50% della superficie complessiva dell'area, considerando interventi "a macchia di leopardo".

I piani terra sono destinati ad attività commerciali ovvero sono accessi ad unità immobiliari collocate ai piani superiori.

Lungo la tratta in esame si rileva la presenza di n.2 posti per la sosta di diversamente abili con specifica concessione (di cui uno a margine di piazza Sedil Capuano) ed anche la presenza di n.7 passi carrabili autorizzati (di cui n.3 aventi accesso da piazza Sedil Capuano).

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è a braccio e consta di n.18 elementi.

Si segnala la presenza di n.6 cassonetti per la raccolta di rifiuti urbani in corrispondenza della chiesa di S. Maria della Pace, elemento di notevole degrado oltre che causa di insalubrità.

Di fronte alla chiesa di S. Maria della Pace si segnala la presenza di un'impalcatura che occupa suolo pubblico per lavori di ristrutturazione all'edificio.

Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Si rileva la presenza di numerosi portali in piperno, alcuni di notevole pregio e con particolari lavorazioni, oltre ad edifici di culto e palazzi storici.

N.35 VIA GIUSEPPE MAFFEI

Stato dei luoghi

Collega trasversalmente Vico S. Nicola al Nilo e via S. Gregorio Armeno, parallelamente ai decumani.

Ha una superficie complessiva pari a circa mq.1000,00; la larghezza è complessivamente pari a ml.10,00 circa, tranne che in un tratto terminale (verso vico S. Nicola al Nilo) in cui è ampia circa ml.4,20.

Presenta un marciapiede profondo circa ml.1,80 che fronteggia il fabbricato che la delimita a nord.

La pavimentazione della carreggiata è in basolato stradale, con orditura a 45°. Il marciapiede, delimitato con cordone in pietra lavica, è pavimentato in materiale bituminoso, tranne che in brevi tratti alle estremità in cui sono presenti mattonelle.

Si evidenzia che l'immobile ad angolo con via S. Gregorio Armeno è oggetto di importanti interventi di ristrutturazione per cui l'area antistante è interdetta e probabilmente non oggetto di lavorazioni ricomprese in questo intervento. Si rileva anche la presenza di n.1 colonna in pietra lavica collocata sulla carreggiata dopo il barbacane che delimita il fabbricato anzi descritto.

Il tratto di via Maffei più stretto presenta due (dei tre esistenti) varchi a piano terra con cornici in piperno oltre a resti di n.2 colonne incassate nella muratura.

Su tale strada prospetta, occupando quasi tutto il lato sud, l'ex-asilo Filangieri, oggi sede anche del "Forum delle Culture". Ad angolo, sullo stesso versante, è ubicata la chiesa di S. Gregorio Armeno con il suo chiostro. All'ingresso sono collocati n.3 dissuasori in pietra lavica.

Lungo la strada si rilevano alcuni punti in cui il basolato è disconnesso, soprattutto in corrispondenza di sottoservizi dove sono stati effettuati interventi non ripristinati a regola d'arte. Una valutazione delle parti ammalorate di basolato, unitamente alla quantità necessaria per la pavimentazione dei marciapiedi, è nell'ordine del 50% della superficie complessiva dell'area.

La maggior parte dei vani a piano terra sono destinati probabilmente a deposito, qualcuno ad attività commerciale e ad abitazione (benché non sembra abbiano i requisiti di abitabilità).

Si rileva la presenza di n.2 posti per la sosta di diversamente abili con specifica concessione ed anche la presenza di n.1 passo carrabile autorizzato.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è sospeso e consta di n.3 elementi.

Sono presenti n.4 caditoie collocate a margine del marciapiede. La conformazione della strada fa sì che le acque meteoriche dilavino marginalmente ed inoltre confluiscano, per la pendenza naturale dell'impianto viario, verso via S. Gregorio Armeno.

Si rileva, inoltre, la presenza di n.3 postazioni in cui collocare cassonetti per i rifiuti urbani, realizzate con dissuasori in ferro, nel tratto in cui la strada si restringe.

Il percorso della condotta fognaria è leggermente spostato verso il lato basso (versante della chiesa di S. Gregorio Armeno), come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Lungo la carreggiata la pavimentazione presenta punti di disconnessione con avvallamenti soprattutto in corrispondenza del tracciato della rete fognaria e/o di evidenti segni di interventi dovuti alla posa in opera di reti di sottoservizi quali gas, energia elettrica, acqua.

Progetto

L'intervento consiste sostanzialmente nella realizzazione di una corsia carrabile di circa ml.4,20, in continuità con il tratto di via Maffei verso vico S. Nicola al Nilo, ed il conseguente ampliamento del marciapiede esistente.

Tale marciapiede avrà un'ampiezza di circa ml.6,00 e si prevede articolato in maniera da accogliere un'isola con i due stalli per la sosta di diversamente abili con specifica concessione. L'intero marciapiede sarà delimitato con dissuasori in ferro.

Si prevede la collocazione di n.7 alberi di media grandezza, ciascuno con n.2 panchine a latere. Sembra opportuno prevedere anche l'intervento di sistemazione dello spazio antistante il fabbricato ad angolo con via S. Gregorio Armeno attualmente in ristrutturazione con la realizzazione, in continuità con l'intero tratto, di un marciapiede anch'esso delimitato da dissuasori in ferro e dotato di n.2 alberature di media grandezza e n.4 panchine.

Si propone di mantenere il basolato stradale per la sede carrabile e di inserire basolato anche sui marciapiedi per tutta la loro estensione.

La ri-lavorazione a puntillo è da prevedere su tutta la superficie. Ulteriori interventi, qualora necessari, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione si rimanda allo specifico studio dei Servizi competenti. Si prevede, in ogni caso, la sostituzione dei chiusini in pietra al fine di consentire una futura più agevole accessibilità alla rete fognaria.

N.36 VICO S. NICOLA AL NILO

Stato dei luoghi

Anche questo è uno dei *cardini*, asse trasversale dell'impianto viario del centro storico della città, ed anch'esso presenta alle estremità due supportici.

E' pavimentato in basolato stradale, con orditura a 45°. Non è dotato di marciapiedi rientra nelle zone a traffico limitato.

Ha una superficie complessiva pari a circa mq.570,00; la larghezza varia da ml.1,80 a ml.4,30.

Tale dimensione più ampia si rileva in un tratto lungo circa ml.40,00, nella zona bassa, che risulta essere l'unico dotato di marciapiede. Quest'ultimo ha una profondità di circa ml.1,30 ed è pavimentato in basolato disposto a correre, perpendicolarmente al fabbricato. Le condizioni sono di degrado, disconnessione, mancanza sia di basolato che di cordoni in pietra che sono stati surrogati con materiale cementizio.

Si evidenzia la presenza di una colonna (solo della parte basamentale) in marmo incassata nell'arco di accesso da via S. Biagio dei Librai nonché la presenza di alcune cornici quadrate in piperno che contornano le luci del piano seminterrato del primo palazzo a destra salendo.

Lungo la strada si rilevano molteplici punti in cui il basolato è disconnesso, soprattutto in corrispondenza di sottoservizi dove sono stati effettuati interventi non ripristinati a regola d'arte. Una valutazione delle parti ammalorate di basolato è nell'ordine del 50% della superficie complessiva della strada.

La maggior parte dei vani a piano terra sono accessi ad unità immobiliari dei piani superiori o locali non apparentemente destinati ad abitazione.

Si rileva la presenza di n.3 portali in piperno discretamente conservati, ubicati nella parte alta della strada.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è sospeso (n.4 elementi) e a braccio (n.3).

Sono presenti n.2 caditoie pur essendo evidente che l'acqua dilava naturalmente verso via S. Biagio dei Librai grazie alla pendenza accentuata ed alla configurazione ad impluvio.

centrale. Eventuali inserimenti di nuovi elementi per la captazione delle acque meteoriche andranno valutati in sede di approfondimento progettuale.

Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Lungo la carreggiata la pavimentazione presenta punti di disconnessione con avvallamenti soprattutto in corrispondenza del tracciato della rete fognaria e/o di evidenti segni di interventi dovuti alla posa in opera di reti di sottoservizi quali gas, energia elettrica, acqua.

Progetto

Per Vico S. Nicola al Nilo non si prevedono modifiche sostanziali né cambi della configurazione stradale. Il progetto, pertanto, consta in svellimento, riconfigurazione del sottofondo, ri-lavorazione a puntello e posa in opera del basolato in tutti i tratti in cui vi sono disconnessioni della pavimentazione. Dai sopralluoghi effettuati si può quantificare nella misura del 50% la superficie che necessita di tale manutenzione in quanto gli interventi effettuati in maniera diffusa devono necessariamente comprendere un'ampia area circostante.

Ulteriori interventi di sostituzione, qualora se ne ravvisasse la necessità, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori.

Si prevede la riconfigurazione del marciapiede esistente e precedentemente descritto con l'integrazione dei basoli e dei cordoni in pietraresa mancanti.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione si rimanda allo specifico studio dei Servizi competenti. Si prevede, in ogni caso, la sostituzione dei chiusini in pietra al fine di consentire una futura più agevole accessibilità alla rete fognaria.

N.37 VICO S. PIETRO A MAJELLA

Stato dei luoghi

Vico S. Pietro a Majella è pavimentato in basolato stradale ed è stato interessato da un recente intervento di riqualificazione nel tratto che va da via S. Sebastiano all'ingresso dell'Istituto professionale "Casanova".

La superficie complessiva è pari a circa 680,00mq.

Sembra corretto analizzare tale stradina dividendola in due parti, sia per conformazione che stato di manutenzione: l'una da via S. Sebastiano all'ingresso dell'istituto scolastico; l'altra dal cancello posto in corrispondenza dal "Casanova" a piazza Miraglia.

Nel primo tratto è stata istituita un'area pedonale benché i dissuasori che dovrebbero interdire l'accesso ai veicoli risultano divelti in gran parte.

L'area è pavimentata con basolato stradale con orditura a 45° e vi sono collocati n.5 alberi di media grandezza messi a dimora in aiuole delimitate con griglie in ferro.

Le condizioni di questo primo tratto (individuato anche come "piazzeria Casanova") possono ritenersi buone.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è a braccio e consta di n.1 elemento, oltre a fari posizionati da privati sulle facciate dei fabbricati circostanti.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua; si evidenzia la presenza di n.4 caditoie poste in fila, a mo' di griglia continua, al fine di raccogliere la maggior parte delle acque che dilavano a causa della pendenza del vicolo, accentuata verso via S. Sebastiano. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutati in sede di approfondimento progettuale.

Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

7759

Il secondo tratto è caratterizzato dalla presenza di n.2 cancelli in ferro, in condizioni di scarsa manutenzione, che risultano aperti in modo da consentire il passaggio nel vicoletto, oltre alla presenza di una scalinata che permette di colmare il dislivello e raggiungere così la quota del decumano Maggiore.

L'ampiezza di tale tratto è mediamente pari a ml.3,50.

La pavimentazione è in basolato stradale con orditura a 45°. Le condizioni del basolato sono mediocri: si segnalano punti di disconnessione e di avvallamento particolarmente in corrispondenza di interventi su sottoservizi non ripristinati a regola d'arte. Si segnala la presenza di basolati rimossi e non risistemati in corrispondenza di una pluviale proveniente, presumibilmente, dal Conservatorio ed incassata nel muro. Si segnalano altresì punti in cui il basolo è mancante e vi sono inserimenti di cemento.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è sospeso (n.3 elementi) e a braccio (n.1).

Si segnala la presenza di un'edicola votiva costruita in maniera aggettante in prossimità dell'intersezione tra vico S. Pietro a Majella e piazza Miraglia.

In questo tratto si registra la presenza di n.1 passo carrabile autorizzato.

Progetto

Dai sopralluoghi esperiti non si ravvisa la necessità di interventi sostanziali sulla pavimentazione del primo tratto mentre occorre una risistemazione (mediante svellimento, lavorazione e posa in opera) del basolato nel secondo tratto. La superficie interessata da tale lavorazione consiste in circa un terzo del totale, calcolando interventi parziali in più punti della strada.

Ulteriori interventi di sostituzione, qualora se ne ravvisasse la necessità in corso d'opera, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori. Si segnala la necessità di sistemare con materiali consoni la zona di chiusura della cabina elettrica dell'Istituto Casanova (che dovrà essere a carico della scuola) nonché l'integrazione del basolato mancante nei tratti coperti con cemento e/o laddove si rinvergono pietre spaccate non riutilizzabili.

Si prevede la sostituzione e l'integrazione dei dissuasori a delimitazione e protezione dell'area pedonale verso l'intersezione con via S. Sebastiano.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione si rimanda allo specifico studio dei Servizi competenti. Si prevede, in ogni caso, la sostituzione dei chiusini in pietra al fine di consentire una futura più agevole accessibilità alla rete fognaria.

N.38 VICO DEL FICO A PURGATORIO

Stato dei luoghi

Anch'esso è uno dei *cardini*, asse trasversale dell'impianto viario del centro storico della città, ma collega via dei Tribunali con via S. Biagio dei Librai. Alle estremità del vico sono presenti due supportici.

Recentemente adornato con un busto di Pulcinella collocato nella parte superiore, addossato alla parete terminale del porticato, di fronte alla chiesa di S. Maria delle anime del Purgatorio ad Arco.

Vico del Fico a Purgatorio è pavimentato in basolato stradale, con orditura a 45°. Non è dotato di marciapiedi; il traffico veicolare è interdetto anche con la collocazione di n.1 dissuasore in pietra in corrispondenza dell'accesso dal decumano inferiore.

Ha una superficie complessiva pari a circa mq.580,00 ed una larghezza media di ml.2,60 ad eccezione di qualche tratto.

In corrispondenza del supportico superiore sono collocati n.5 dissuasori in ferro a delimitazione di un percorso pedonale protetto, con interasse di circa ml.1,50.

7899

Scendendo verso via S. Biagio dei Librai si evidenzia un ampliamento della strada in corrispondenza di un fabbricato di recente ristrutturazione; in tale fascia (lunga circa ml.30,00) sono state posizionate delle fioriere (oltre a n.2 dissuasori) presumibilmente per impedire la sosta di automobili. In tale spazio è collocata anche una fontanella non in funzione.

Lungo la strada si rilevano molteplici punti in cui il basolato è disconnesso, soprattutto in corrispondenza di sottoservizi dove sono stati effettuati interventi non ripristinati a regola d'arte. Una valutazione delle parti ammalorate di basolato è nell'ordine del 50% della superficie complessiva della strada.

La maggior parte dei piani terra sono impropriamente utilizzati come abitazione (bassi) pur non avendo i requisiti di abitabilità; in corrispondenza di essi si evidenzia la presenza di unità esterne di condizionatori d'aria installate in maniera impropria.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è sospeso (n.3 elementi) e a braccio (n.2).

Non sono presenti caditoie e l'acqua dilava naturalmente verso via S. Biagio dei Librai grazie alla pendenza accentuata ed alla configurazione ad impluvio centrale. Eventuali inserimenti di nuovi elementi per la captazione delle acque meteoriche andranno valutati in sede di approfondimento progettuale.

Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Progetto

Per Vico del Fico a Purgatorio non si prevedono modifiche sostanziali né cambi della configurazione stradale. Il progetto, pertanto, consta in svellimento, riconfigurazione del sottofondo, ri-lavorazione a puntillo e posa in opera del basolato in tutti i tratti in cui vi sono disconnessioni della pavimentazione. Dai sopralluoghi effettuati si può quantificare nella misura del 50% la superficie che necessita di tale manutenzione in quanto gli interventi effettuati in maniera diffusa devono necessariamente comprendere un'ampia area circostante.

Ulteriori interventi di sostituzione, qualora se ne ravvisasse la necessità, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione si rimanda allo specifico studio dei Servizi competenti. Si prevede, in ogni caso, la sostituzione dei chiusini in pietra al fine di consentire una futura più agevole accessibilità alla rete fognaria.

N.39 VIA DELLA SAPIENZA

Stato dei luoghi

La strada è ad andamento rettilineo e ha una considerevole pendenza. La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è verosimilmente per numero ed ubicazione congrua, anche se lungo la strada sono presenti numerose caditoie, alcune di queste risultano cementate. Eventuali incrementi del loro numero e o una diversa dislocazione sarà valutata in sede di approfondimento progettuale.

Il primo tratto di strada da Largo Regina Coeli a via del Sole è pavimentato con cubetti di porfido misti, non in buono stato di conservazione (8x8 e 10x10), sono evidenti dissesti ed avvallamenti diffusi. La larghezza della strada varia da 3,70 m. a circa 5,90 m. Lungo la strada si notano numerosi accessi con gradini a civili abitazioni e locali commerciali. Un passo carraio è presente al civico 29.

Il secondo tratto di strada, da via del Sole a via Costantinopoli, ha anch'esso una considerevole pendenza. La pavimentazione è in basolato in mediocri condizioni di manutenzione, manca qualche tratto di bitumatura dei giunti. Sono presenti avvallamenti

79/9

di lieve entità e qualche sconnessione specie in prossimità di sottoservizi. La larghezza della strada varia dai circa 5,40 m. a circa 4,40 m., non ci sono marciapiedi. Sul lato fronte fabbricati sono apposti dei paletti parapetonali. Questi hanno un'altezza di 0,90 m. e un diametro di 0,10 m. La distanza dal filo del fabbricato è di circa 0,90 m. Numerosi paletti sono stati asportati, altri sono stati apposti in modo irregolare e sono abusivi. Si rilevano passi carrai ai civici 18,11 e 8.

Progetto

Si prevede la sostituzione dell'attuale pavimentazione in cubetti di porfido, con basolato in pietra.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è verosimilmente per numero ed ubicazione congrua, anche se lungo la strada sono presenti numerose caditoie, alcune di queste risultano cementate. Eventuali incrementi del loro numero e o una diversa dislocazione sarà valutata in sede di approfondimento progettuale.

N.40 VIA PISANELLI

Stato dei luoghi

Trattasi di una strada ad andamento curvilineo. La pavimentazione è costituita da basolato in discrete condizioni di manutenzione, manca qualche tratto di bitumatura dei giunti e in alcuni punti si presenta alquanto sconnessa.

La larghezza della strada è all'incirca di 3,00 m. Lungo il suo svolgimento, alla confluenza con via della Sapienza la strada piega e forma uno slargo di larghezza pari a circa 8,00 m. Presenta un impatto visivo di grande disordine, con auto parcheggiate e abusi edilizi determinati dall'occupazione dello spazio pubblico con pertinenze private da parte degli alloggi situati al piano terra.

Nel tratto di strada compresa tra via Sapienza e via Anticaglie sono presenti paletti parapetonali in ferro, di altezza pari a circa m. 1,05 e diametro di circa cm 10., posti a interasse di circa 1,20 m., La distanza dei paletti dal filo dei fabbricati è mediamente di 1,20 m. Lungo la strada sono presenti caditoie per la raccolta delle acque piovane verosimilmente per numero ed ubicazione congrue. Eventuali incrementi del loro numero o una diversa dislocazione andrà valutata in sede di approfondimento progettuale. Sono stati rilevati alcuni passi carrai ai civv. 36, 4 e 23.

La segnaletica orizzontale è del tutto inesistente.

Progetto

Sono previsti alcuni interventi puntuali di bitumatura dei giunti e di rilavorazione a puntello di alcuni basoli, l'integrazione di dissuasori della sosta in ferro ove mancanti. Il sistema superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituito da caditoie in pietra di cui si prevede la pulitura.

VICO PURGATORIO AD ARCO

Stato dei luoghi

Il proseguimento di via Pisanelli, sino alla confluenza con via Tribunali, è denominato Vico Purgatorio ad Arco. Il toponimo ad Arco indicava un'antica zona presso il decumano maggiore detta regio de arcu cabredato e derivava dalla presenza proprio sul decumano, nel crocevia con via Nilo e via Atri, di un torrione di epoca romana aperto ai quattro lati da altrettanti archi. La strada è delimitata da un lato dal prospetto laterale della chiesa di Santa Maria delle Anime del Purgatorio ad Arco e dall'altro dal retro degli edifici che hanno accesso da via Atri. E' una strada angusta a traffico esclusivamente pedonale con scarsa presenza di attività e accessi ad edifici lungo il suo svolgimento. La pavimentazione è costituita da basolato in discrete condizioni di manutenzione, manca qualche tratto di bitumatura dei giunti e in alcuni punti si presentano delle sconnessioni. Sono presenti caditoie.



Progetto

Sono previsti alcuni interventi puntuali di bitumatura dei giunti e di rilavorazione a puntillo di alcuni basoli, l'integrazione di dissuasori della sosta in ferro ove mancanti. Il sistema superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituito da caditoie in pietra di cui si prevede la pulitura.

N.41 LARGO PROPRIO DI AVELLINO

Stato dei luoghi

In prosecuzione della Via S.G. dei Ruffi, e prospettante su di essa, vi è una corte aperta, Largo proprio di Avellino. Lo spazio è delimitato su via San Giuseppe dei Ruffi da due supporti con loggette sovrastanti, di pregevole valore compositivo. I due portici sottolineano l'accesso allo slargo dando il senso di uno spazio raccolto. Gli altri tre lati della corte sono delimitati da una cortina continua di fabbricati di discreta fattura e che hanno un disegno omogeneo. Uno degli edifici che prospetta sul largo ospita la fondazione Morra.

Al pregio architettonico non corrisponde un ambiente urbano adeguato. Lo slargo è avvilito dalla presenza di funzioni marginali. E' presente un centro di raccolta rifiuti dell'ASIA. Gran parte dei piani terra sono inutilizzati determinando un senso di abbandono o sono impropriamente utilizzati per attività non congruenti alla particolare configurazione di tale spazio urbano (officina elettrauto, riparazione di elettrodomestici,) La piazzetta è utilizzata anche come parcheggio per le auto.

La pavimentazione dello slargo è in basolato, ha un andamento planimetrico rettilineo, è in mediocri condizioni di manutenzione per la mancanza di bitumatura dei giunti e per la presenza di qualche avvallamento di lieve entità e qualche sconnessione

Il Largo ha una sezione di circa 17 m. Si rileva la presenza di un passo carraio al civ 4.

Progetto

Per quest'area, di forma rettangolare allungata, si prevede la valorizzazione attraverso l'eliminazione della sosta abusiva di autoveicoli mediante la creazione di uno spazio pedonale centrale delimitato da alberature di nuovo impianto (da definire in sede di progettazione definitiva), dissuasori della sosta in pietra, sedute in pietra, un sistema di illuminazione di nuovo impianto. Per ragioni di sicurezza e di accessibilità è stato previsto un percorso laterale di 3.50 m per eventuali mezzi di soccorso, il carico e scarico delle merci, l'accessibilità ai passi carrai presenti.

Lungo la strada, sul lato corto del rettangolo, è prevista la ricollocazione dell'isola di raccolta differenziata dell'Asia, delimitandola opportunamente da fioriere, per mascherarne l'impatto.

N.42 VIA ANTICAGLIA

Stato dei luoghi

La strada è la prosecuzione di via S.G. dei Ruffi, è compresa tra Largo proprio di Avellino e via Pisanelli ed ha un andamento planimetrico rettilineo. La pavimentazione è costituita da basolato in mediocri condizioni di manutenzione a causa della mancanza di una idonea bitumatura dei giunti. Sono presenti alcuni avvallamenti di lieve entità.

La larghezza della strada è di media di circa 4,80 m. Sono presenti dei paletti parapetonali in ferro, alti circa m. 0,85, e posti ad un interasse di circa 1,50 m. La distanza media dai fabbricati dei paletti è di circa 1,10 m.

La strada è priva di marciapiedi e di segnaletica orizzontale. La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie in pietra. Eventuali incrementi del loro numero e una diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale.

81 Gf

Progetto

La strada necessita di alcuni interventi puntuali di bitumatura dei giunti e di rilavorazione a puntillo di alcuni basoli. Si prevedono inoltre interventi di sostituzione dei dissuasori in pietra degradati o mancanti, di diserbamento dalla vegetazione spontanea, di integrazione dei paletti di ferro, laddove mancanti.

PIAZZETTA S. G. DEI RUFFI

Stato dei luoghi

La piazzetta è fortemente caratterizzata dalla presenza della chiesa da cui prende il nome e dal grandioso atrio (che racchiude la doppia scalinata di accesso), inserito nella facciata aperta, progettata da Arcangelo Guglielmelli. La pavimentazione della Piazzetta ha un andamento planimetrico quasi rettilineo, è costituita da basolato in mediocri condizioni di manutenzione a causa della mancanza di una idonea bitumatura dei giunti. Sono presenti diversi avvallamenti di lieve entità.

Sul lato sinistro, entrando dalla Via Duomo, c'è un cordone continuo in pietrarsa, la cui larghezza è di circa 30 cm., sul lato destro insiste un marciapiede la cui larghezza è di circa m. 3,70, pavimentato con pietra di piperno e rifinito sul bordo con cordoli di pietrarsa da cm. 30. I dissuasori, in pietra dura, hanno forme diverse – alcuni sono cilindrici, di altezza pari a cm. 90 e cm. 30 di diametro, altri sono dei parallelepipedi, di altezza pari a cm. 30 e sezione cm. 70 x 70.

Progetto

Il largo, rifatto di recente, necessita di alcuni interventi puntuali di bitumatura dei giunti e di rilavorazione a puntillo di alcuni basoli. Si prevedono inoltre interventi di sostituzione dei dissuasori in pietra degradati o mancanti, di diserbamento dalla vegetazione spontanea, di integrazione dei paletti di ferro, laddove mancanti.

N.43 VICO CINQUESANTI

Stato dei luoghi

Vico Cinquesanti, come vico Giganti, deforma il tracciato in corrispondenza della zona alta dell'insula a causa delle preesistenze dell'antico teatro scoperto di epoca romana.

La strada congiunge piazza S.Gaetano con via S.G. dei Ruffi. La pavimentazione del vico è in basolato ed è in mediocri condizioni di manutenzione per la mancanza di una idonea bitumatura dei giunti e la presenza di avvallamenti di lieve entità e di qualche sconnessione. La strada ha un andamento planimetrico rettilineo e la sezione varia da circa 3,10 m a circa 5,80 m. Lungo la strada sono presenti sottoservizi di Enti diversi e caditoie per la raccolta delle acque piovane. La copertura delle fogne è costituita da chiusini in pietrarsa. Si rilevano alcuni passi carrai ai civici 23,17,9. Lungo il vico si riscontra la presenza di numerosi paletti non autorizzati.

La segnaletica di qualunque tipo è completamente assente.

Progetto

Vico Cinquesanti, come vico Giganti, deforma il tracciato in corrispondenza della zona alta dell'insula a causa delle preesistenze dell'antico teatro scoperto di epoca romana.

La strada congiunge piazza S.Gaetano con via S.G. dei Ruffi. La pavimentazione del vico è in basolato ed è in mediocri condizioni di manutenzione per la mancanza di una idonea bitumatura dei giunti e la presenza di avvallamenti di lieve entità e di qualche sconnessione. Sono previsti alcuni interventi puntuali di bitumatura dei giunti e di rilavorazione a puntillo di alcuni basoli. Il sistema superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituito da caditoie in pietra di cui si prevede la pulitura.

N.44 VIA SAN PAOLO

Stato dei luoghi

La strada è la prosecuzione di Via L. Armanni. La pavimentazione è costituita anch'essa da basolato non in perfette condizioni, sempre a causa di una non idonea bitumatura dei giunti e per la presenza di avvallamenti di lieve entità e sconnessioni, specie in prossimità di sottoservizi.

La larghezza della sezione stradale è mediamente di 3,10 m. Alla confluenza con vico SS. Pellegrino ed Emiliano si forma un piccolo slargo e la sezione stradale raggiunge i 6,20 m. La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è verosimilmente per numero ed ubicazione delle caditoie congrua. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione potranno essere valutate in sede di approfondimento progettuale.

Sono stati rilevati alcuni ponteggi in allestimento per lavori ai fabbricati che prospettano sulla strada. Alcuni passi carrai si rilevano ai civv. 4, 5/B, 8, 10, 21, 28 e 31.

La segnaletica di qualunque tipo è completamente assente.

Progetto

La strada è la prosecuzione di Via L. Armanni. La pavimentazione è costituita anch'essa da basolato non in perfette condizioni, sempre a causa di una non idonea bitumatura dei giunti e per la presenza di avvallamenti di lieve entità e sconnessioni, specie in prossimità di sottoservizi. Sono previsti alcuni interventi puntuali di bitumatura dei giunti e di rilavorazione a puntillo di alcuni basoli.

N.45 VICO SS. PELLEGRINO A SAN PAOLO

Stato dei luoghi

Trattasi di una strada curvilinea che congiunge vico Purgatorio ad Arco con via San Paolo, è tra le poche strade che taglia trasversalmente un'isola. Questo vico ha caratteristiche dimensionali e tipologiche analoghe alle altre strade del centro storico ma, a causa della posizione defilata, è stato quasi privatizzato. Sono presenti paletti non autorizzati, auto parcheggiate e abusi edilizi determinati dall'occupazione dello spazio pubblico con pertinenze private da parte degli alloggi situati al piano terra.

La pavimentazione è costituita da basolato in mediocri condizioni di manutenzione, manca qualche tratto di bitumatura dei giunti. Sono presenti avvallamenti di lieve entità e qualche sconnessione specie in prossimità di sottoservizi. Lungo la strada sono presenti caditoie per la raccolta delle acque piovane.

La larghezza della strada è di circa 3,40 m., alla confluenza con via San Paolo la sezione stradale diventa di circa 5,90 m. Sono stati rilevati passi carrai ai civici 15, 11 e 11/a.

Progetto

Sono previsti alcuni interventi puntuali di bitumatura dei giunti e di rilavorazione a puntillo di alcuni basoli. Il sistema superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituito da caditoie in pietra di cui si prevede la pulitura.

N.46 VICO DEI GEROLOMINI

N.47 VICO GIGANTI

Stato dei luoghi

Vico Giganti deforma il tracciato in corrispondenza della zona alta dell'isola a causa delle preesistenze dell'antico teatro scoperto di epoca romana.

La strada congiunge via Tribunali con Via S.G. dei Ruffi. La pavimentazione del vico è in basolato ed è in mediocri condizioni di manutenzione per la mancanza di una idonea bitumatura dei giunti e la presenza di diversi avvallamenti di lieve entità e di qualche sconnessione. La strada ha un andamento planimetrico rettilineo e la sezione varia da circa 2,30 m. a circa 3,40 m.

E' stata riscontrata la presenza di passi carrai ai civv. 20, 21, 23 e 59. Lungo la strada sono presenti caditoie per la raccolta delle acque piovane. La copertura delle fogne è costituita da chiusini in pietra.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è verosimilmente per numero ed ubicazione congrua. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale.

Non ci sono marciapiedi, né segnaletica orizzontale.

Progetto

Sono previsti alcuni interventi puntuali di bitumatura dei giunti e di rilavorazione a puntillo di alcuni basoli. Il sistema superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituito da caditoie in pietra di cui si prevede la pulitura. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale.

E' prevista la risistemazione della Piazzetta Giganti, con l'inserimento di dissuasori della sosta in pietra, un nuovo sistema di illuminazione della piazzetta, sedute in pietra. Nella piazzetta è inoltre presente una fontana in ghisa di cui si prevede la sostituzione.

N.48 VIA S. GIUSEPPE DEI RUFFI

Stato dei luoghi

La strada, compresa tra via Duomo e via dell'Anticaglia, ha un andamento planimetrico quasi rettilineo. La pavimentazione è costituita da basolato in mediocri condizioni di manutenzione a causa della mancanza di una idonea bitumatura dei giunti. Sono presenti diversi avvallamenti di lieve entità.

La larghezza della strada è di circa 4,60 m. Sono presenti dei paletti parapetonali in ferro, alti circa m. 0,85, e posti ad un intervallo di circa 1,50 m. La distanza media dai fabbricati dei paletti è di circa 1,10 m.

La strada è priva di marciapiedi e di segnaletica orizzontale. All'altezza del civ. 5 c'è un passo carraio a servizio di un' autorimessa privata.

La rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie in pietra. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale.

Progetto

Sono previsti alcuni interventi puntuali di bitumatura dei giunti e di rilavorazione a puntillo di alcuni basoli. Il sistema superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituito da caditoie in pietra di cui si prevede la pulitura. Eventuali incrementi del loro numero e diversa dislocazione andranno valutate in sede di approfondimento progettuale.

N.49 VIA LUCIANO ARMANNI

Stato dei luoghi

La strada è ad andamento rettilineo nel tratto che va dalla Casa degli Incurabili all'incrocio con via Pisanelli e via Anticaglia. L'incrocio tra le tre strade forma un piccolo sargo che offre uno scorcio interessante. L'altezza dei marciapiedi rispetto al piano stradale è variabile, dai 10,00 ai 15,00 cm., e sono contornati da cordoni in pietra da cm 40. La segnaletica orizzontale è completamente assente. La sezione della strada è complessivamente di circa 6,00 m.

Il tratto di strada che va dall'incrocio con via Pisanelli e via Anticaglia alla confluenza con via San Paolo, ha un andamento curvilineo, una sezione di circa 3,50 m. ed è privo di marciapiedi. La pavimentazione è costituita da basolato in discrete condizioni di manutenzione, manca qualche tratto di bitumatura dei giunti. Sono presenti degli avvallamenti di lieve entità, e qualche sconnessione specie in prossimità di sottoservizi. Sono stati rilevati alcuni passi carrai ai civv. 17, 18, 20 e 21.

La segnaletica di qualunque tipo è completamente assente.

Progetto

La strada è ad andamento rettilineo nel tratto che va dalla Casa degli Incurabili all'incrocio con via Pisanelli e via Anticaglia. L'incrocio tra le tre strade forma un piccolo slargo che offre uno scorcio interessante. Sono previsti alcuni interventi puntuali di bitumatura dei giunti e di rilavorazione a puntillo di alcuni basoli. Il sistema superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituito da caditoie in pietra di cui si prevede la pulitura.

N.50 LARGO REGINA COELI

Stato dei luoghi

Il Largo è fortemente caratterizzato dalla presenza della **Chiesa di Santa Maria Regina Coeli**, un antico luogo di culto di **Napoli**, che costituisce un importante esempio di arte rinascimentale e barocca. L'entrata principale alla chiesa prospetta sullo slargo ed è preceduta da una doppia rampa di scale con pronao sorretto da pilastri e arcate, affrescato da un ignoto pittore fiammingo, la facciata è ancora cinquecentesca. Una zanella, in pietra dura concava, la cui larghezza è di circa 0,40 m., delimita lo slargo e incalana le acque piovane. Lo spazio è racchiuso anche da dissuasori in pietra dura bianca, di forma cilindrica di altezza 0,95 m. con interasse 2,90 m. e diametro 0,30 m. Tale spazio è pavimentato con basoli in buone condizioni di manutenzione. Lo slargo antistante la chiesa è arredato con panchine e fioriere di varie forme e materiali.

Lo slargo, nell'area non delimitata dai dissuasori, è aperto al traffico veicolare ed è pavimentato con cubetti di porfido misti (8x8 e 10x10). Sono evidenti dissesti ed avvallamenti diffusi. La sezione stradale misura circa 4,10 m.

Passi carrai sono stati rilevati ai civici 6 e 8. Sono presenti numerose caditoie per la raccolta delle acque piovane, alcune di queste risultano cementate.

Progetto

Sono previsti alcuni interventi puntuali di bitumatura dei giunti e di rilavorazione a puntillo di alcuni basoli, l'eliminazione dei dissuasori della sosta in ferro, essendo già presenti quelli in pietra. E' prevista la conservazione degli arredi di fioriere e panchine già presenti nel largo, con piccoli interventi di riparazione di tali elementi, laddove necessari. Il sistema superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituito da caditoie in pietra di cui si prevede la pulitura.

Nell'area non delimitata dai dissuasori, si prevede la sostituzione dell'attuale pavimentazione in cubetti di porfido, con basolato in pietra.

N.51 VIA SANTA CHIARA

Stato dei luoghi

Il presente progetto prevede un intervento di manutenzione straordinaria e di risistemazione di via Santa Chiara, mirato a recuperare un corretto e sicuro esercizio delle arterie stradali, che rientrano nel cuore del centro storico patrimonio dell'UNESCO. Il regolamento viario del Comune di Napoli, approvato con delibera di C.C. n. 210 del 21/12/2004, classifica via Santa Chiara "strada secondaria", rientrando la stessa nella rete della viabilità secondaria cittadina, e di competenza delle Municipalità giusto delibera n. 26 del agosto 2007.

In particolare via Santa Chiara, costituisce arteria di collegamento Largo Banchi Nuovi (Zona Santa Chiara) e via San Biagio Librai (Decumano inferiore)

L'arteria si presenta priva di marciapiedi, si sviluppa lungo una lunghezza di circa 270 m. La larghezza della strada varia dai circa 5,25 m. ai circa 6,00 m.

La pavimentazione della via è costituita da basolato non in perfette condizioni di esercizio, manca la bitumatura dei giunti in alcuni tratti e sono presenti diversi avvallamenti di lieve entità, specie in prossimità di sottoservizi.

Lungo la strada si notano sottoservizi di Enti diversi e caditoie per la raccolta delle acque piovane.

Dal fronte civico 10/E fino all'incrocio con la Via Benedetto Croce si rilevano paletti parapetonali in ferro, con interasse pari a circa 1,30 m ed altezza di circa 0,70 m.

La distanza media dai fabbricati di detti paletti è di circa 1,30 m.

Si rilevano, altresì, passi carrai ai civici 41 - 31 - 10/L ed all'ingresso del Chiostro di S. Chiara.

Dalla cartografia del Servizio Fognatura, risulta che il manufatto fognario è del tipo separato con specchi sovrapposti con copertura piana di dimensioni 60 x 140, la captazione delle acque meteoriche è affidata a caditoie in griglia metallica inserite nel piano stradale.

Lo stato di conservazione del sistema fognario e del sistema di captazione superficiale è certamente da sottoporre ad un robusto intervento manutentivo, considerato che la rete fognaria è stata costruita ai primi del '900.

Progetto

Il progetto si pone l'obiettivo di assegnare una identità percettiva alle pavimentazione di importanti strade ricadenti nel centro storico, percorsi turistici molto frequentati.

Il progetto si prefigge di effettuare una manutenzione straordinaria per mantenere, in condizioni di sicurezza e un buon grado di vivibilità, l'esercizio della strada, che rientra nel Centro Storico.

Allo stato presenta in molti punti dissesti della pavimentazione che sono causa di frequenti incidenti per i pedoni, che si trasformano in danno economico per l'Amministrazione Comunale.

L'idea fondamentale è quella di creare un percorso facilmente individuabile attraverso le diverse orditure del basolato che delimiti la zona carrabile da quella riservata ai pedoni.

Per fare ciò si è definita la carreggiata dell'ampiezza di 3,50 m lungo le strade principali calcolando un punto mediano.

Gli interventi consisteranno quindi nella rimozione della pavimentazione in basolato, nella verifica e manutenzione del manufatto fognario esistente, inoltre verranno richieste verifiche attraverso il Servizio Fognatura per controllare gli scarichi pluviali dei fabbricati, e procedere alla loro normalizzazione, con notifica a carico dei condomini degli eventuali verbali e ordinanze per i lavori necessari.

Verrà quindi riposta in opera la pavimentazione in basolato, su idoneo strato di fondazione, realizzando una zanella centrale in etnea qualora il basolato esistente non fosse in misura tale da consentire il riutilizzo (prevista di larghezza 0,50m - spessore minimo 13 cm.) che contiene le caditoie in ghisa sferoidale.

A delimitazione della sezione carrabile verranno posti in opera dissuasori di sosta, che delimitano il passaggio riservato ai pedoni, che sarà pavimentato in pietra lavica qualora il basolato esistente non fosse in misura tale da consentire il riutilizzo.

Si è prevista la bocciardatura dell'intera superficie di pavimentazione lapidea, stimando la sostituzione del 30% degli elementi che la costituiscono.

E' stato previsto altresì la rimozione e messa in quota dei chiusini e pozzetti stradali con la sostituzione di quelli usurati e/o danneggiati.

E' prevista la collocazione di panchine e alberi nella parte che costeggia il muro di confine del complesso monumentale di Santa Chiara.

N.52 VIA S. BIAGIO DEI LIBRAI

Stato dei luoghi

Il presente progetto prevede un intervento di manutenzione straordinaria e di risistemazione di via S. Biagio dei Librai, mirato a recuperare un corretto e sicuro esercizio delle arterie stradali, che rientrano nel cuore del centro storico patrimonio dell'UNESCO.

Il regolamento viario del Comune di Napoli, approvato con delibera di C.C. n. 210 del 21/12/2001, classifica via S. Biagio dei Librai "strada primaria", rientrando la stessa nella rete della viabilità primaria cittadina, delibera G.C. n. 2692 del 02/08/2007.

La via S. Biagio dei Librai è porzione della parte centrale del decumano inferiore: la strada è anche volgarmente chiamata "Spaccanapoli" in quanto divide nettamente, con la sua perfetta linearità, la città antica tra il nord e il sud.

L'arteria si presenta priva di marciapiedi, si sviluppa lungo una lunghezza di circa 365 m. La larghezza della strada varia dai circa 5,25 m. ai circa 6,00 m.

La pavimentazione della Via, all'incrocio con Largo Corpo di Napoli, è costituita, per circa 8,00 m in basolato in buone condizioni di esercizio, manca la bitumatura dei giunti in alcuni punti e sono presenti diversi sottoservizi. Tale tratto è interdetto al traffico veicolare con dissuasori di pietra dura, a forma esagonale, di altezza 0,90 m e lato 0,30 m, con interasse 1,50 m.

In direzione Via Duomo, la pavimentazione risulta essere in cubetti di porfido 10x10 bitumati nei giunti, con presenza di qualche sconnessione ed avvallamenti.

Lungo la strada si notano sottoservizi di Enti diversi e caditoie per la raccolta delle acque piovane.

All'altezza della Chiesa dei Santi Filippo e Giacomo sono presenti paletti antisosta in ferro, di altezza 0,90m, interasse 1,00 m, diametro 0,10 m e la distanza dai fabbricati è di 1,40 m.

Dalla cartografia del Servizio Fognatura, risulta che il manufatto fognario è del tipo separato con specchi sovrapposti con copertura a volta di dimensioni medie 70 x 130, la captazione delle acque meteoriche è affidata a caditoie in griglia metallica inserite nel piano stradale. Occorre considerare che con il passare degli anni, la mancata manutenzione del sistema fognario ha portato a far sì che non vi fosse più alcuna distinzione tra lo speco pluviale e fecale, rendendo di fatto la fogna promiscua.

Lo stato di conservazione del sistema fognario e del sistema di captazione superficiale è certamente da sottoporre ad un robusto intervento manutentivo, considerato che la rete fognaria è stata costruita ai primi del '900.

Progetto

Il progetto si pone l'obiettivo di assegnare una identità percettiva alle pavimentazione di importanti strade ricadenti nel centro storico, percorsi turistici molto frequentati.

Il progetto si prefigge di effettuare una manutenzione straordinaria per mantenere, in condizioni di sicurezza e un buon grado di vivibilità, l'esercizio della strada, che rientra nel Centro Storico.

Allo stato presenta in molti punti dissesti della pavimentazione che sono causa di frequenti incidenti per i pedoni, che si trasformano in danno economico per l'Amministrazione Comunale.

Il concetto fondamentale è quello di creare un percorso facilmente individuabile attraverso le diverse orditure del basolato che delimiti la zona carrabile da quella riservata ai pedoni.

Per fare ciò si è definita la carreggiata dell'ampiezza di 3,50 m lungo le strade principali calcolando un punto mediano.

Gli interventi consisteranno quindi nella rimozione della pavimentazione in basolato, nella verifica e manutenzione del manufatto fognario esistente, inoltre verranno richieste

verifiche attraverso il Servizio Fognatura per controllare gli scarichi pluviali dei fabbricati, e procedere alla loro normalizzazione, con notifica a carico dei condomini degli eventuali verbali e ordinanze per i lavori necessari.

Verrà quindi riposta in opera la pavimentazione in basolato, su idoneo strato di fondazione, realizzando una zanella centrale in etnea qualora il basolato esistente non fosse in misura tale da consentire il riutilizzo (prevista di larghezza 0,50m – spessore minimo 13 cm.) che contiene le caditoie in ghisa sferoidale.

A delimitazione della sezione carrabile verranno posti in opera dissuasori di sosta, che delimitano il passaggio riservato ai pedoni, che sarà pavimentato in pietra lavica qualora il basolato esistente non fosse in misura tale da consentire il riutilizzo.

Si è prevista la bocciardatura dell'intera superficie di pavimentazione lapidea, stimando la sostituzione del 30% degli elementi che la costituiscono.

E' stato previsto altresì la rimozione e messa in quota dei chiusini e pozzetti stradali con la sostituzione di quelli usurati e/o danneggiati.

E' prevista la collocazione di cestini lungo il percorso.

N.53 VICO SAN SEVERINO

Stato dei luoghi

Il presente progetto prevede un intervento di manutenzione straordinaria e di risistemazione di vico San Severino mirato a recuperare un corretto e sicuro esercizio delle arterie stradali, che rientrano nel cuore del centro storico patrimonio dell'UNESCO.

Il regolamento viario del Comune di Napoli, approvato con delibera di C.C. n. 210 del 21/12/2001, classifica vico San Severino "strada secondaria", rientrando la stessa nella rete della viabilità secondaria cittadina, e di competenza delle Municipalità giuste delibera n. 26 del agosto 2007.

In particolare vico San Severino collega via San Biagio dei Librai con Largo San Marcellino.

La strada si presenta priva di marciapiedi, si sviluppa lungo una lunghezza di circa 180 m.

La larghezza del Vico varia dai 3,00 m. ai 4,30 m

La pavimentazione del Vico è costituita da basolato in discrete condizioni di esercizio, manca la bitumatura dei giunti in alcuni punti.

Non ci sono marciapiedi né segnaletica orizzontale/verticale.

Dalla cartografia del Servizio Fognatura, risulta che il manufatto fognario è del tipo separato con specchi sovrapposti con copertura piana di dimensioni 70 x 110, la captazione delle acque meteoriche è affidata a caditoie in griglia metallica inserite nel piano stradale collegate direttamente in fogna.

Lo stato di conservazione del sistema fognario e del sistema di captazione superficiale è certamente da sottoporre ad un robusto intervento manutentivo, considerato che la rete fognaria è stata costruita ai primi del '900.

Progetto

Il progetto si pone l'obiettivo di assegnare una identità percettiva alle pavimentazione di importanti strade ricadenti nel centro storico, percorsi turistici molto frequentati.

Il progetto si prefigge di effettuare una manutenzione straordinaria per mantenere, in condizioni di sicurezza e un buon grado di vivibilità, l'esercizio della strada, che rientra nel Centro Storico.

Allo stato presenta in alcuni punti dissesti della pavimentazione che sono causa di frequenti incidenti per i pedoni, che si trasformano in danno economico per l'Amministrazione Comunale.

88-44

Gli interventi consisteranno quindi nella rimozione della pavimentazione in basolato nella verifica e manutenzione del manufatto fognario esistente.

Inoltre verranno richieste verifiche attraverso il Servizio Fognatura per controllare gli scarichi pluviali dei fabbricati, e procedere alla loro normalizzazione, con notifica a carico dei condomini degli eventuali verbali e ordinanze per i lavori necessari.

Verrà quindi riposta in opera la pavimentazione in basolato, su idoneo strato di fondazione.

E' prevista la bocciardatura di parte della superficie di pavimentazione lapidea, come indicato nel progetto, stimando la sostituzione del 10% degli elementi che la costituiscono.

E' stato previsto altresì la rimozione e messa in quota dei chiusini e pozzetti stradali con la sostituzione di quelli usurati e/o danneggiati.

VICO MONTE DELLA PIETÀ

Stato dei luoghi

Il presente progetto prevede un intervento di manutenzione straordinaria e di risistemazione di vico Monte della Pietà, mirato a recuperare un corretto e sicuro esercizio delle arterie stradali, che rientrano nel cuore del centro storico patrimonio dell'UNESCO.

Il regolamento viario del Comune di Napoli, approvato con delibera di C.C. n. 210 del 21/12/2001, classifica vico Monte della Pietà "strada secondaria", rientrando la stessa nella rete della viabilità secondaria cittadina, e di competenza delle Municipalità giustamente delibera n. 26 del agosto 2007.

In particolare vico San Severino collega via San Biagio dei Librai con la parte retrostante del complesso monumentale di san Severino e Sossio.

La strada si presenta priva di marciapiedi, si sviluppa lungo una lunghezza di circa 25 m.

La larghezza del Vico è di circa 3,30 m.

La pavimentazione del Vico è costituita da basolato in discrete condizioni di esercizio, manca la bitumatura dei giunti in alcuni punti.

Non ci sono marciapiedi né segnaletica orizzontale/verticale.

La strada è interclusa da due cancelli

Dalla cartografia del Servizio Fognatura, risulta che non vi sono manufatti fognari insistenti su questa strada

Progetto

Il progetto si pone l'obiettivo di assegnare una identità percettiva alle pavimentazione di importanti strade ricadenti nel centro storico, percorsi turistici molto frequentati.

Il progetto si prefigge di effettuare una manutenzione straordinaria per mantenere, in condizioni di sicurezza e un buon grado di vivibilità, l'esercizio della strada, che rientra nel Centro Storico.

Gli interventi consisteranno quindi nella rimozione di parte della pavimentazione in basolato nella verifica e manutenzione del manufatto fognario esistente.

Verrà quindi riposta in opera la pavimentazione in basolato, su idoneo strato di fondazione.

E' prevista la bocciardatura di parte della superficie di pavimentazione lapidea, come indicato nel progetto, stimando la sostituzione del 10% degli elementi che la costituiscono.

E' stato previsto altresì la rimozione e messa in quota dei chiusini e pozzetti stradali con la sostituzione di quelli usurati e/o danneggiati.

VICO FIGURARI

Stato dei luoghi

89.06

Il presente progetto prevede un intervento di manutenzione straordinaria e di risistemazione di vico Figurari, mirato a recuperare un corretto e sicuro esercizio delle arterie stradali, che rientrano nel cuore del centro storico patrimonio dell'UNESCO.

Il regolamento viario del Comune di Napoli, approvato con delibera di C.C. n. 210 del 21/12/2001, classifica vico Figurari "strada secondaria", rientrando la stessa nella rete della viabilità secondaria cittadina, e di competenza delle Municipalità giustamente delibera n. 26 del agosto 2007.

In particolare vico Figurari collega via San Biagio dei Librai con lo slargo antistante via Grande Archivio.

La strada si presenta priva di marciapiedi, si sviluppa lungo una lunghezza di circa 65m. La larghezza del Vico varia tra 3,50 m e 5,50 m.

La pavimentazione della Via è costituita da basolato in mediocri condizioni di esercizio, manca la bitumatura dei giunti in alcuni punti e si riscontrano sconnessioni e diversi avvallamenti.

Non ci sono marciapiedi né segnaletica orizzontale/verticale.

Dalla cartografia del Servizio Fognatura, risulta che il manufatto fognario è del tipo separato con specchi sovrapposti con copertura piana di dimensioni 60 x 150, la captazione delle acque meteoriche è affidata a caditoie in griglia metallica inserite nel piano stradale collegate direttamente in fogna.

Lo stato di conservazione del sistema fognario e del sistema di captazione superficiale è certamente da sottoporre ad un robusto intervento manutentivo, considerato che la rete fognaria è stata costruita ai primi del '900.

Progetto

Il progetto si pone l'obiettivo di assegnare una identità percettiva alle pavimentazione di importanti strade ricadenti nel centro storico, percorsi turistici molto frequentati.

Il progetto si prefigge di effettuare una manutenzione straordinaria per mantenere, in condizioni di sicurezza e un buon grado di vivibilità, l'esercizio della strada, che rientra nel Centro Storico.

Allo stato presenta in alcuni punti dissesti della pavimentazione che sono causa di frequenti incidenti per i pedoni, che si trasformano in danno economico per l'Amministrazione Comunale.

Gli interventi consisteranno quindi nella parziale rimozione della pavimentazione in basolato (circa il 20%) nella verifica e manutenzione del manufatto fognario esistente.

Inoltre verranno richieste verifiche attraverso il Servizio Fognatura per controllare gli scarichi pluviali dei fabbricati, e procedere alla loro normalizzazione, con notifica a carico dei condomini degli eventuali verbali e ordinanze per i lavori necessari.

Verrà quindi riposta in opera la pavimentazione in basolato, su idoneo strato di fondazione.

E' prevista la bocciardatura di parte della superficie di pavimentazione lapidea, stimando la sostituzione del 10% degli elementi che la costituiscono.

E' stato previsto altresì la rimozione e messa in quota dei chiusini e pozzetti stradali con la sostituzione di quelli usurati e/o danneggiati.

VICO NUOVO AI LIBRAI

Stato dei luoghi

Il presente progetto prevede un intervento di manutenzione straordinaria e di risistemazione di vico Nuovo ai Librai mirato a recuperare un corretto e sicuro esercizio delle arterie stradali, che rientrano nel cuore del centro storico patrimonio dell'UNESCO.

Il regolamento viario del Comune di Napoli, approvato con delibera di C.C. n. 210 del 21/12/2001, classifica vico Nuovo ai Librai "strada secondaria", rientrando la stessa nella

rete della viabilità secondaria cittadina, e di competenza delle Municipalità giusto delibera n. 26 del agosto 2007.

In particolare vico Nuovo ai Librai collega via San Biagio dei Librai con lo slargo antistante via Grande Archivio

La strada si presenta priva di marciapiedi, si sviluppa lungo una lunghezza di circa 60m. La larghezza del Vico è di circa 4,50 m.

La pavimentazione del Vico è costituita da basolato in mediocri condizioni di esercizio, manca la bitumatura dei giunti in alcuni punti e si riscontrano diversi avvallamenti.

Non ci sono marciapiedi né segnaletica orizzontale/verticale.

Dalla cartografia del Servizio Fognatura, risulta che il manufatto fognario è del tipo separato con spechi sovrapposti con copertura piana di dimensioni 60 x 100, la captazione delle acque meteoriche è affidata a caditoie in griglia metallica inserite nel piano stradale collegate direttamente in fogna.

Lo stato di conservazione del sistema fognario e del sistema di captazione superficiale è certamente da sottoporre ad un robusto intervento manutentivo, considerato che la rete fognaria è stata costruita ai primi del '900.

Progetto

Il progetto si pone l'obiettivo di assegnare una identità percettiva alle pavimentazione di importanti strade ricadenti nel centro storico, percorsi turistici molto frequentati.

Il progetto si prefigge di effettuare una manutenzione straordinaria per mantenere, in condizioni di sicurezza e un buon grado di vivibilità, l'esercizio della strada, che rientra nel Centro Storico.

Allo stato presenta in alcuni punti dissesti della pavimentazione che sono causa di frequenti incidenti per i pedoni, che si trasformano in danno economico per l'Amministrazione Comunale.

Gli interventi consisteranno quindi nella rimozione della pavimentazione in basolato nella verifica e manutenzione del manufatto fognario esistente.

Inoltre verranno richieste verifiche attraverso il Servizio Fognatura per controllare gli scarichi pluviali dei fabbricati, e procedere alla loro normalizzazione, con notifica a carico dei condomini degli eventuali verbali e ordinanze per i lavori necessari.

Verrà quindi riposta in opera la pavimentazione in basolato, su idoneo strato di fondazione.

E' prevista la bocciardatura di parte della superficie di pavimentazione lapidea, stimando la sostituzione del 10% degli elementi che la costituiscono.

E' stato previsto altresì la rimozione e messa in quota dei chiusini e pozzetti stradali con la sostituzione di quelli usurati e/o danneggiati.

N.54 VIA BENEDETTO CROCE

Stato dei luoghi

Il presente progetto prevede un intervento di manutenzione straordinaria e di risistemazione di via Benedetto Croce, mirato a recuperare un corretto e sicuro esercizio delle arterie stradali, che rientrano nel cuore del centro storico patrimonio dell'UNESCO.

Il regolamento viario del Comune di Napoli, approvato con delibera di C.C. n. 210 del 21/12/2001, classifica via Benedetto Croce "strada primaria", rientrando la stessa nella rete della viabilità primaria cittadina, delibera G.C. n. 2692 del 02/08/2007.

La via Benedetto Croce è porzione della parte centrale del decumano inferiore: la strada è anche volgarmente chiamata "Spaccanapoli" in quanto divide nettamente, con la sua perfetta linearità, la città antica tra il nord e il sud.

In origine il tracciato sorgeva dalla piazza San Domenico Maggiore e proseguiva fino a via Duomo. In epoca romana, la via si allungò e inglobò anche la zona dell'attuale piazza del Gesù Nuovo come testimoniano i resti delle terme romane ritrovate sotto il chiostro della basilica di Santa Chiara.

L'arteria si presenta priva di marciapiedi, si sviluppa lungo una lunghezza di circa 295 m. La larghezza della strada varia dai circa 5,25 m. ai circa 6,00 m.

La pavimentazione della via è costituita da basolato non in perfette condizioni di esercizio, manca la bitumatura dei giunti in alcuni tratti e sono presenti diversi avvallamenti di lieve entità, specie in prossimità di sottoservizi.

Lungo la strada si notano sottoservizi di Enti diversi e caditoie per la raccolta delle acque piovane.

Dal confine della Piazza del Gesù sino all'incrocio con la via Santa Chiara si rilevano paletti parapetonali in ferro, con interasse pari a circa 1,30 m ed altezza di circa 0,90 m.

La distanza media dai fabbricati di detti paletti è di circa 1,50 m.

Dalla cartografia del Servizio Fognatura, risulta che il manufatto fognario insistente al di sotto della suddetta via è il fognone Nilo - Maddaloni che ha inizio a Piazzetta Nilo e termina nel collettore alto ad incrocio con Piazza Dante, di dimensioni 1,00 x 1,80 m ed è del tipo promiscua-semiovoidale, il sistema delle caditoie è a centro strada e scarica direttamente in fogna.

Lo stato di conservazione del sistema fognario e del sistema di captazione superficiale è certamente da sottoporre ad un robusto intervento manutentivo, considerato che la rete fognaria è stata costruita ai primi del '900 e nel passato sono stati segnalati distacchi d'intonaci per la lunghezza dell'intero collettore.

Progetto

Il progetto si pone l'obiettivo di assegnare una identità percettiva alle pavimentazione di importanti strade ricadenti nel centro storico, percorsi turistici molto frequentati.

Il progetto si prefigge di effettuare una manutenzione straordinaria per mantenere, in condizioni di sicurezza e un buon grado di vivibilità, l'esercizio della strada, che rientra nel Centro Storico.

Allo stato presenta in molti punti dissesti della pavimentazione che sono causa di frequenti incidenti per i pedoni, che si trasformano in danno economico per l'Amministrazione Comunale.

Il concetto fondamentale è quello di creare un percorso facilmente individuabile attraverso le diverse orditure del basolato che delimiti la zona carrabile da quella riservata ai pedoni.

Per fare ciò si è definita la carreggiata dell'ampiezza di 3,50 m lungo le strade principali calcolando un punto mediano.

Gli interventi consisteranno quindi nella rimozione della pavimentazione in basolato, nella verifica e manutenzione del manufatto fognario esistente, inoltre verranno richieste verifiche attraverso il Servizio Fognatura per controllare gli scarichi pluviali dei fabbricati, e procedere alla loro normalizzazione, con notifica a carico dei condomini degli eventuali verbali e ordinanze per i lavori necessari.

Verrà quindi riposta in opera la pavimentazione in basolato, su idoneo strato di fondazione, realizzando una zanella centrale in etnea qualora il basolato esistente non fosse in misura tale da consentire il riutilizzo (prevista di larghezza 0,50m - spessore minimo 13 cm.) che contiene le caditoie in ghisa sferoidale.

A delimitazione della sezione carrabile verranno posti in opera dissuasori di sosta, che delimitano il passaggio riservato ai pedoni, che sarà pavimentato in pietra lavica qualora il basolato esistente non fosse in misura tale da consentire il riutilizzo.

Si è prevista la bocciardatura dell'intera superficie di pavimentazione lapidea, stimando la sostituzione del 30% degli elementi che la costituiscono.

E' stato previsto altresì la rimozione e messa in quota dei chiusini e pozzetti stradali con la sostituzione di quelli usurati e/o danneggiati.

E' prevista la collocazione di panchine, alberi e cestini nella parte che costeggia il cortile di accesso principale del complesso monumentale di Santa Chiara.

N.55 PIAZZA SAN DOMENICO MAGGIORE

Stato dei luoghi

Il presente progetto prevede un intervento di manutenzione straordinaria e di risistemazione di piazza San Domenico Maggiore, mirato a recuperare un corretto e sicuro esercizio delle arterie stradali, che rientrano nel cuore del centro storico patrimonio dell'UNESCO.

Il regolamento viario del Comune di Napoli, approvato con delibera di C.C. n. 210 del 21/12/2001, classifica Piazza San Domenico Maggiore "strada primaria", rientrando la stessa nella rete della viabilità primaria cittadina, delibera G.C. n. 2692 del 02/08/2007.

E' porzione della parte centrale del decumano inferiore: nella piazza è presente uno dei tre obelischi presenti nel Centro Antico di Napoli. È uno dei luoghi più significativi della città perché, storicamente, rappresenta il limite orientale delle mura greche di Neapolis. La piazza fu voluta da Alfonso I di Napoli, infatti proprio a lui si deve la grande scalinata a fianco dell'abside della chiesa di San Domenico Maggiore.

La Piazza si presenta priva di marciapiedi, delimitata da elementi dissuasori della sosta si sviluppa lungo un'area di 1400 mq.

La pavimentazione è costituita di basoli e si presenta in buone condizioni, a meno di alcuni rappezzati alla bitumatura dei giunti.

Sulla Piazza si affacciano la sede dell'Università degli studi di Napoli "L' Orientale", la Basilica di San Domenico Maggiore ed al centro della stessa è presente un obelisco.

L'intera Piazza è interdetta al traffico veicolare da fioriere in cls di forme e dimensioni diverse.

Si è rilevata la presenza di passi carrabili ai civici 3 e 16.

Dalla cartografia del Servizio Fognatura, risulta che il manufatto fognario insistente lungo il perimetro basso della suddetta piazza è il fognone Nilo - Maddaloni che ha inizio a Piazzetta Nilo e termina nel collettore alto ad incrocio con Piazza Dante, di dimensioni 1,00 x 1,80 m ed è del tipo promiscua-semiovoidale, il sistema delle caditoie è a centro strada e scarica direttamente in fogna.

Lo stato di conservazione del sistema fognario e del sistema di captazione superficiale è certamente da sottoporre ad un robusto intervento manutentivo, considerato che la rete fognaria è stata costruita ai primi del '900 e nel passato sono stati segnalati distacchi d'intonaci per la lunghezza dell'intero collettore.

Progetto

Il progetto si pone l'obiettivo di assegnare una identità percettiva alle pavimentazione di importanti strade ricadenti nel centro storico, percorsi turistici molto frequentati.

Il progetto si prefigge di effettuare una manutenzione straordinaria per mantenere, in condizioni di sicurezza e un buon grado di vivibilità, l'esercizio della strada, che rientra nel Centro Storico.

Allo stato presenta in alcuni punti dissesti della pavimentazione che sono causa di frequenti incidenti per i pedoni, che si trasformano in danno economico per l'Amministrazione Comunale.

Gli interventi previsti sono di rimozione di zone di basolato che presentano dissesti, con inserimento di elementi di arredo quali : fioriere, panchine e cestini.

E' stato previsto altresì la rimozione e messa in quota dei chiusini e pozzetti stradali con la sostituzione di quelli usurati e/o danneggiati.

N.56 PIAZZETTA NILO

N.57 VIA ATRI

Stato dei luoghi

Via Atri è uno dei *cardini*, asse trasversale dell'impianto viario del centro storico della città, e collega via dei Tribunali con via della Sapienza.

E' pavimentato in basolato stradale; con orditura a 45°. Non è dotato di marciapiedi rientra nelle zone a traffico limitato.

Ha una superficie complessiva pari a circa mq.770,00 di cui solo mq.500,00 circa rientrano nel presente intervento; la larghezza varia da ml.3,20 a ml.4,30.

Il tratto che va da via dei Tribunali al Largo Proprio d'Arianiello è stato oggetto di un intervento di manutenzione ultimato nel luglio 2011, nell'ambito dei lavori di riqualificazione del citato Largo curati dal servizio Arredo Urbano.

Lungo il tratto in esame si rilevano molteplici punti in cui il basolato è disconnesso, soprattutto in corrispondenza di sottoservizi dove sono stati effettuati interventi non ripristinati a regola d'arte. Si rileva in particolare un punto in cui non è stato effettuato il necessario ripristino del basolato ed attualmente permane una delimitazione con rete in plastica per nulla efficace; probabilmente l'intervento era finalizzato all'incassamento di una pluviale.

Alcuni basoli, soprattutto in corrispondenza di accessi carrabili (autorizzati o meno), sono coperti con conglomerato cementizio proprio per consentire l'accesso ai vari immobili.

Una valutazione delle parti ammalorate di basolato è nell'ordine del 50% della superficie complessiva oggetto d'intervento.

La maggior parte dei vani a piano terra sono destinati ad attività commerciali e/o depositi, ad eccezione di un paio di "bassi" che comunque non sembrano avere i requisiti di abitabilità.

Si segnala la presenza di alcuni dissuasori in ferro collocati probabilmente in maniera autonoma dai residenti con l'evidente scopo di interdire la sosta selvaggia dei veicoli.

Si rileva la presenza di alcuni portali in piperno discretamente conservati.

L'impianto di pubblica illuminazione nel tratto in esame è principalmente sospeso.

Non sono presenti caditoie e l'acqua dilava naturalmente verso via dei Tribunali grazie alla pendenza accentuata ed alla configurazione ad impluvio centrale. Nel tratto già oggetto di riqualificazione sono presenti n.2 caditoie; eventuali inserimenti di nuovi elementi per la captazione delle acque meteoriche andranno valutati in sede di approfondimento progettuale.

Il percorso della condotta fognaria è in corrispondenza del capostrada, come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Progetto

Per via Atri non si prevedono modifiche sostanziali né cambi della configurazione stradale. Il progetto, pertanto, consta in svellimento, riconfigurazione del sottofondo, rilavorazione a puntello e posa in opera del basolato in tutti i tratti in cui vi sono disconnessioni della pavimentazione. Dai sopralluoghi effettuati si può quantificare nella misura del 50% la superficie che necessita di tale manutenzione in quanto gli interventi effettuati in maniera diffusa devono necessariamente comprendere un'ampia area circostante.

Ulteriori interventi di sostituzione, qualora se ne ravvisasse la necessità, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione si rimanda allo specifico studio dei Servizi competenti. Si prevede, in ogni caso, la sostituzione dei chiusini in pietra al fine di consentire una futura più agevole accessibilità alla rete fognaria.

N.58 VICO NUOVO DELLA PACE

Stato dei luoghi

Collega trasversalmente vico della Pace e vico S. Nicolò dei Caserti, con andamento parallelo ai decumani.

Ha una superficie complessiva pari a circa mq.310,00; la larghezza è pressoché costante e pari a ml.5,30 circa.

Per la presenza di dissuasori in ferro, la carreggiata ha dimensione di circa ml.4,00; le condizioni di questi elementi sono mediocri e alcuni sono mancanti.

Il percorso pedonale delineato da tali dissuasori risulta in alcuni tratti occupato da balconi costruiti su sede stradale, di pertinenza dei piani terra, presumibilmente abusivi.

Si riscontra la presenza di n.2 fioriere in metallo in pessime condizioni.

La pavimentazione è in basolato stradale, con orditura a 45° e versa in cattive condizioni di manutenzione con molteplici punti di disconnessione. Una valutazione delle parti ammalorate di basolato è nell'ordine del 50% della superficie complessiva della strada.

La maggior parte dei vani a piano terra sono destinati ad abitazione (benché non sembra abbiano i requisiti di abitabilità), alcuni a deposito e/o garage.

Si rileva, altresì, la presenza di qualche portale in piperno discretamente conservato oltre ad alcuni notevolmente rimaneggiati.

L'impianto di pubblica illuminazione in vico dei Panettieri è sospeso e consta in n.1 elemento. Altri n.2 punti luce sono alle estremità, in corrispondenza dell'intersezione con i cardini.

Si rileva la presenza di n.1 caditoia. Eventuali inserimenti di nuovi elementi per la captazione delle acque meteoriche andranno valutati in sede di approfondimento progettuale.

Il percorso della condotta fognaria è traslato verso la parte alta della strada (lato nord), come evidente anche dai chiusini in ghisa presenti.

Progetto

Per vico Nuovo della Pace non si prevedono modifiche sostanziali né cambi della configurazione stradale. Il progetto, pertanto, consta in svellimento, riconfigurazione del sottofondo, ri-lavorazione a puntillo e posa in opera del basolato in tutti i tratti in cui vi sono disconnessioni della pavimentazione. Dai sopralluoghi effettuati si può quantificare nella misura del 50% la superficie che necessita di tale manutenzione.

Ulteriori interventi di sostituzione, qualora se ne ravvisasse la necessità, saranno a cura e nella discrezione della direzione lavori.

Si prevede, altresì, la sostituzione dei dissuasori in ferro e l'integrazione di quelli mancanti.

Per quanto attiene al sistema fognario ed al sistema di pubblica illuminazione si rimanda allo specifico studio dei Servizi competenti. Si prevede, in ogni caso, la sostituzione dei chiusini in pietra al fine di consentire una futura più agevole accessibilità alla rete fognaria.

N.59 VIA ORONZIO COSTA

Stato dei luoghi

Via Oronzio Costa è il collegamento tra il decumano superiore e piazza E. De Nicola nei pressi di Castel Capuano.

La strada con una pavimentazione in basolato ha un andamento curvilineo ed una larghezza variabile.

Procedendo da via S. Sofia verso piazza E. de Nicola sul lato destro della carreggiata troviamo un percorso pedonale protetto con dissuasori in ferro lungo quasi tutta la lunghezza della strada.

La pavimentazione risulta essere molto sconnessa e dissestata.

Il sistema di illuminazione dell'area è del tipo a sospensione.

Progetto

Via Oronzio Costa è il collegamento tra il decumano superiore e piazza E. De Nicola nei pressi di Castel Capuano. Il progetto di questo asse stradale prevede la rimozione del basolato esistente ed il suo riposizionamento a seguito della rilavorazione sulla facciata a vista e negli assetti. Inoltre si prevede dove la larghezza della carreggiata lo consente la realizzazione di due percorsi pedonali protetti da paletti in ferro.

N.60 PIAZZA S. FRANCESCO

Stato dei luoghi

Area molto ampia che comprende Porta Capuana fino alla ex questura, attraversata quasi in mezz'ora da via Rosaroll, ha dimensione massima in pianta di 110 metri x 105.

La parte prospiciente Porta Capuana, di forma irregolare, ha la pavimentazione in basolato interrotta da aiuole e marciapiedi che, frutto di interventi sconsiderati nel tempo, formano un disegno della piazza caotico e casuale.

Un doppio filare di pini, ubicato anch'esso casualmente ostacola la fruizione della Porta Capuana e disturba la percezione unitaria della piazza.

La parte prospiciente la ex questura invece ha una forma regolare quasi rettangolare, di dimensioni 80 x 35 per complessivi mq. 2800, anch'essa in basolato, è in discrete condizioni di manutenzione.

Il tratto di via Rosaroll che attraversa la piazza ha pavimentazione in basolato con corsi a 45 gradi in discrete condizioni di manutenzione.

Si evidenzia inoltre la presenza di un chiosco e di un'edicola ubicata in posizione impropria.

Progetto

L'intervento si pone l'obiettivo di semplificare l'assetto della piazza eliminando o delocalizzando gli elementi incongrui come le aiuole, i chioschi, l'edicola e gli alberi di pino.

Si prevede la conservazione dell'attuale basolato con gli appropriati interventi di manutenzione.

In prossimità delle mura si propone un'area attrezzata con strutture a tenda sostenute da pali utilizzati anche per l'illuminazione.

N.61 VIA PONTENUOVO

Stato dei luoghi

Strada in basolato in discrete condizioni lunga ml. 110 e larga ml. 5 per complessivi mq. 550.

Progetto

Si prevede il ripristino del basolato dove necessario.

N.62 VIA CONCEZIO MUZIO

Stato dei luoghi

Strada che fiancheggia Castel Capuano sul lato corto prospettante via tribunali, ha pavimentazione e marciapiedi in cubetti.

Progetto

Si prevede il restringimento della carreggiata con allargamento dei marciapiedi laterali con pavimentazioni in basolato.

N.63 VIA POERIO

Stato dei luoghi

Asse viario che collega piazza Ferrovia all'area di Porta Capuana, di formazione ottocentesca, si presenta come la porta d'ingresso moderna all'area antica della città.

Essa costituisce la parte iniziale dell'asse stradale di cui sopra, una carreggiata molto ampia larga ml.12 con marciapiedi laterali a sezione costante che misurano ml. 2 circa

La pavimentazione della carreggiata è in cubetti mentre quella dei marciapiedi si presenta in basolato con corsi a correre ortogonali alle cortine dei fabbricati.

Progetto

La proposta prevede di potenziare la vocazione della strada come porta d'accesso all'area di Porta Capuana e al centro antico. L'attuale carreggiata centrale sarà sostituita da due carreggiate laterali ad un senso di marcia. Un viale alberato largo 12 metri e lungo 140 metri circa, attrezzato con panchine e fioriere, opportunamente illuminato, occuperà la parte centrale dell'invaso stradale.

Ai lati della strada si prevedono due marciapiedi di 2,30 ml. circa.

La pavimentazione, completamente rifatta, sarà in cubetti per la parte che riguarda i marciapiedi e le carreggiate mentre il viale centrale sarà pavimentato con lastre di pietra.

N.64 PIAZZA ENRICO DE NICOLA

Stato dei luoghi

Polo urbano che collega tre importanti complessi monumentali quali Castel Capuano, Formiello e Porta Capuana.

L'area si presenta frammentaria e caotica. Contribuisce alla percezione di disordine e frammentarietà la presenza di vari tipi di pavimentazione il cui disegno risulta casuale e sordo.

I vari episodi urbani come la piazza, la strada che l'attraversa, e i tre complessi monumentali risultano pertanto poco relazionati spazialmente e la loro percezione si perde nel disordine generale.

L'area in prossimità di Porta Capuana è stata oggetto di recente riqualificazione, pavimentata in cubetti, si presenta in buone condizioni di manutenzione, la restante parte invece anch'essa in cubetti si presenta in cattive condizioni.

Con la medesima denominazione ma con andamento stradale ad elle si sviluppa un'area pavimentata in basolato che fiancheggia due lati del Castel Capuano.

La strada misura complessivamente circa 180 metri per una larghezza di 8 metri, presenta condizioni di manutenzione discreta.

Progetto

L'intervento si propone di ottenere una pavimentazione unitaria con l'impiego dello stesso tipo di cubetti presenti nella parte già riqualificata.

Si restituisce in tal modo alla pavimentazione il compito di connessione dei vari importanti episodi urbani presenti.

Per evidenziare ancora di più la continuità tra i vari elementi si propone l'innalzamento della quota strada fino al livello dell'area già riqualificata in modo da eliminare i marciapiedi e semplificare ulteriormente il disegno della piazza.

N.65 PIAZZA TRIBUNALI*Stato dei luoghi*

Piccola piazza di forma quadrangolare che misura ml. 20 x 15 per complessivi mq. 300, ha la pavimentazione in basolato in discrete condizioni.

Progetto

Si prevede il ripristino del basolato dove necessario.

N.66 PIAZZA CAPUANA*Stato dei luoghi*

Piazza Capuana area di cerniera tra piazza de Nicola e via Poerio, presenta un assetto viario poco definito che concorre al disordine della zona.

L'area di forma irregolare occupa una superficie di circa mq. 2000.

La pavimentazione della carreggiata è in cubetti mentre i marciapiedi sono pavimentati in basolato.

Le condizioni di entrambe le pavimentazioni sono pessime e quindi si prevede un ripristino completo.

Progetto

L'intervento si propone di riordinare l'area attraverso l'introduzione di elementi geometrici semplici come il cerchio che genera l'organizzazione di tutta la piazza esaltandone il ruolo di cerniera.

Un'aiuola centrale con asse di attraversamento corrispondente ad una delle due corsie di via Poerio, consente di agevolare il flusso veicolare relativo al trasporto pubblico.

La pavimentazione di tutta l'area sarà in cubetti ad esclusione dell'area centrale realizzata con lastre di pietra.

N.67 VIA TRIBUNALI*Stato dei luoghi*

Strada che fiancheggia Castel Capuano ha forma trapezoidale con lato minore di ml. 15 e maggiore di ml. 35, ha lunghezza di ml. 135 circa.

La carreggiata in cubetti è larga 13 ml. circa ed è lunga 135 ml.

Il marciapiedi è in cubetti e asfalto.

Progetto

L'intervento prevede la realizzazione di un marciapiede sul lato confinante con il Castel Capuano, con il relativo restringimento della carreggiata. Si prevede inoltre il mantenimento del basolato attuale. Per entrambi i marciapiedi si prevede la pavimentazione di basoli.

N.68 VIA GENERALE ALBANESE*Stato dei luoghi*

Strada con pavimentazione varia prevalentemente in asfalto, confina con le mura aragonesi nel tratto tra Porta Capuana fino a torre Gloria. Ha forma rettangolare con dimensioni 18 x 65 per mq. 1170.

Progetto

L'intervento consiste nel sostituire l'attuale pavimentazione con quella in basolato in perfetta continuità con piazza S. Francesco.

N.69 VIA CESARE ROSAROLL*Stato dei luoghi*

La strada è un'importante asse viario ottocentesco che collega piazza Principe Umberto con Via Foria.,

si sviluppa per circa m. 740 ed ha una sezione costante con carreggiata centrale larga ml. 10 per un totale di mq 7400.

I marciapiedi sono di ampiezza costante per tutto lo sviluppo della strada ed hanno una larghezza di ml. 3,5 circa.

La pavimentazione della carreggiata è in basolato con corsi a correre a 45 gradi , mentre quella dei marciapiedi si presenta sempre in basolato ma con corsi a correre ortogonali alle cortine dei fabbricati.

Le condizioni di manutenzione della pavimentazione sono discrete sia per la carreggiata sia per i marciapiedi.

L'elemento caratterizzante della strada è la presenza di alcuni tratti delle mura aragonesi.

Essa inoltre attraversa un polo urbano molto importante come l'area di Porta Capuana.

Su entrambi i lati sono collocate aree di sosta per le auto.

Progetto

L'intervento consiste nell'inserimento di un filare di alberi lungo il lato delle mura aragonesi, al fine di evidenziarne la presenza e la continuità.

Si prevede il ripristino del quaranta per cento della pavimentazione considerando che, per inserire gli alberi, occorrerà rimuovere parte del basolato.

Non si prevedono interventi sulla pubblica illuminazione e sulla rete fognaria.

N.70 VIA CIRILLO

Stato dei luoghi

La strada costituisce la parte terminale dell'importante asse stradale di formazione ottocentesca che collega piazza Ferrovia con via Foria, si sviluppa per circa m. 200 ed ha una sezione costante con carreggiata centrale larga ml. 12,00 circa

I marciapiedi sono di ampiezza costante di 2,00 metri circa.

La pavimentazione della carreggiata è in cubetti , mentre quella dei marciapiedi si presenta in basolato con corsi a correre ortogonali alle cortine dei fabbricati.

Le condizioni di manutenzione della pavimentazione sono discrete sia per la carreggiata sia per i marciapiedi.

Su entrambi i lati della carreggiata sono ubicati posti auto con due posti riservati a portatori di handicap.

Progetto

Si prevede il ripristino del trenta per cento della pavimentazione esistente.

Non si prevedono interventi sulla pubblica illuminazione e sulla rete fognaria.

N.71 VIA CARBONARA

Stato dei luoghi

La strada costituisce la parte intermedia dell'asse stradale di cui sopra, ha sezione della carreggiata costante di circa ml. 11,00 con lievi variazioni in alcuni punti, ha un unico un senso di marcia. L'area dei marciapiedi ha sezione variabile col massimo di larghezza in prossimità del complesso monumentale di San. Giovanni a Carbonara.

L'ampiezza dei marciapiedi varia da 2 a 4 metri circa.

La pavimentazione della carreggiata è in cubetti di porfido in cattive condizioni di manutenzione, mentre la pavimentazione di entrambi i marciapiedi è di basolato in discreto stato.

La strada presenta una alberatura su entrambi i lati della carreggiata. Tale alberatura è discontinua con essenze differenti e, insieme agli elementi di arredo urbano, posti

anch'essi in modo casuale e disordinato conferiscono all'insieme un aspetto caotico e degradato.

Questo senso di degrado e disordine è aggravato dall'ubicazione disordinata e spesso abusiva delle auto.

Tale inconveniente riguarda in special modo l'area adiacente il complesso di San Giovanni a Carbonara.

Progetto

La proposta progettuale prevede il mantenimento dell'attuale asse viario ed il riordino delle aree di parcheggio per consentire un andamento più ordinato e scorrevole del flusso veicolare.

In prossimità del complesso di San Giovanni a Carbonara è previsto un ampliamento dell'area pedonale "sagrato" opportunamente attrezzata con elementi di arredo. Ciò per consentire una migliore fruizione del complesso monumentale.

Si ripristinerà la continuità delle alberature con l'inserimento di nuovi alberi nelle parti mancanti e con la sostituzione di quelli incongrui.

Infine si conferma la pavimentazione della carreggiata in cubetti di porfido, previo il suo rifacimento completo. La pavimentazione dei marciapiedi in basolato richiede solo un intervento di manutenzione in alcuni punti.

N.72 PIAZZETTA FORCELLA

Stato dei luoghi

Lo slargo si configura come biforcazione della via Vicaria Vecchia nelle due arterie: via Forcella e via Giudecca (il progetto prevede di valorizzare le due gradinate su questa via ubicate, una delle quali è in collegamento con i Gradini di Forcella), assumendo una forma triangolare e con questa geometria si distingue l'aiuola spartitraffico posta al suo centro.

l'invaso della piazzetta, misura circa mq. 560,00 dei quali: circa mq. 70,00 sono utilizzati ad aiuola e circa 490,00 sono pavimentazione in basolato con punti di sconnessione valutati in una percentuale intorno al 20%;

i marciapiedi pavimentati in basolato presentano punti di sconnessione valutati in una percentuale intorno al 20%;

il muro perimetrale dell'aiuola, realizzata in mattoni, cemento e mattoncini di circa ml. 50,00 necessita di ripristino nella percentuale del 50%;

la ringhiera perimetrale, realizzata in ferro, protezione dell'aiuola lunga circa ml. 50,00 presenta punti di ossidazione, corrosione e mancate di alcuni elementi;

le essenze arboree necessitano di potatura, il pino va sostenuto o rimosso, rimozione di un tronco di palma secco.

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa Strada prevede:

ripristino delle pavimentazioni esistenti nella percentuale del 20%;

sistemazione dell'aiuola con ridisegno del muretto perimetrale e posizionamento di sedute realizzate con lastre di ferro trattate con vernice ferro-micaceo o lastre in acciaio corten e ripristino della originaria recinzione in ferro;

piantumazione di n. 1/o 2 alberi da integrare a quelli esistenti in sostituzione di quelli rimossi;

corretto posizionamento di tutti gli elementi verticali: segnaletica stradale, paline telefono, paline parking, ecc.

Eventuali incrementi del numero di caditoie e di corpi illuminanti possono essere valutate in sede di approfondimento progettuale

N.73 VIA DELL'ANNUNZIATA

Stato dei luoghi

La strada prende il nome dalla Basilica della Santissima Annunziata Maggiore che su di essa si affaccia, conduce da piazza Calenda a via Maddalena, in direzione piazza Garibaldi

carreggiata a unico senso di marcia ampia circa mq. 1.800,00 con sezione variabile pavimentata in basolato con punti di sconnessione valutati in una percentuale intorno al 30%;

marciapiedi a sezione variabile per un totale di mq. 700,00 (non presente in corrispondenza della Basilica) con pavimentazione in basolato con punti di sconnessione valutati in una percentuale intorno al 35%;

illuminazione costituita da corpi illuminanti a sospensione, in buone condizioni e con un flusso di illuminazione sufficiente;

rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua

dissuasori in pietra nello spazio antistante l'accesso al complesso dell'Annunziata, uno dei quali va sostituito;

presenza di stallo per sosta auto assegnato a diversamente abile.

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa strada prevede:

- ripristino delle pavimentazioni esistenti nella percentuale del 30%
- ripristino di alcuni dissuasori e sostituzione di altri per un uniformità di tipologia;
- realizzazione di una ampia area/marciapiedi pedonalizzata, a protezione dello spazio antistante la Basilica della Santissima Annunziata Maggiore, per un totale di circa mq. 122,00 pavimentata in basolato;
- individuazione di n. 1 stallo protetto per auto riservato a diversamente abili, posizionato nello spazio marciapiedi antistante la chiesa la Basilica;
- individuazione di n. 3 stalli protetti (di cui n.1 per diversamente abili già assegnato) posizionati di fronte al marciapiedi antistante la chiesa la Basilica;
- individuazione di stalli protetti per auto lungo tutta la carreggiata;
- corretto posizionamento di tutti gli elementi verticali: segnaletica stradale, paline telefono, paline parking, ecc.

Eventuali incrementi del numero di caditoie e di corpi illuminanti possono essere valutate in sede di approfondimento progettuale.

N.74 PIAZZA CALENDÀ E GRADINI FORCELLA

Stato dei luoghi

La presenza di un pezzo di "vecchia" cinta muraria dell'antica Neapolis - *mura greche del V sec.a.C.* -, portato alla luce durante i lavori del "Risanamento" alla fine dell'ottocento, rappresenta un elemento di forte caratterizzazione della piazza entrata simbolicamente nel gergo popolare: quando una cosa è molto vecchia, a Napoli si usa dire "s'arricorda 'o cipp' a Furcella".

Le mura sono abbastanza articolate e proseguono al di sotto del manto stradale e del teatro Trianon (non visibili) e costituite da grossi blocchi di tufo formanti una doppia cortina con briglie trasversali di collegamento.

Lo scavo delle mura si attesta alla quota della piazza senza protezione di marciapiedi dal traffico veicolare, tanto che planimetricamente, il cordolo di pietra lavica che lo delimita, si presenta come una rotonda stradale. A questa errata interpretazione, negli anni, si è più volte tentato di ovviare con recinzioni di fioriere, paletti e dissuasori di varie tipologie che

sommarsi negli anni, con il risultato che allo stato regna un visibile degrado aggravato da una sosta auto non regolamentata che occupa in modo disordinato l'intera piazza.

Sulla piazza si affacciano importanti il teatro Trianon, anch'esso senza alcuno spazio di protezione dal traffico veicolare, il complesso dell'Ascalesi, i Gradini Forcella e si immettono n. 5 arterie stradali

i marciapiedi antistanti il teatro Trianon e la facciata del complesso dell'Ascalesi, pavimentati con cubetti di porfido, profondi circa m. 2,00 per un totale di circa mq. 150,00 presentano punti di sconnessione in una percentuale valutata intorno al 35%;

l'invaso carrabile della piazza, pavimentato in cubetti di porfido, misura circa mq. 1.400,00 presenta punti di sconnessione in una percentuale valutata intorno al 35%;

illuminazione costituita da corpi illuminanti a sospensione, in buone condizioni e con un flusso di illuminazione sufficiente.

la rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua.

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa area prevede:

realizzazione di una ampia area/marciapiedi pedonalizzata, a protezione dello spazio antistante il teatro, delle mura greche e del tratto di via s. Trinchese sul quale si aprono le uscite di sicurezza per un totale di circa mq. 500,00 pavimentata con cubetti di porfido;

evidenziazione con diversa tessitura di pavimentazione della murazione non disvelata;

posizionamento sull'area pedonalizzata antistante il teatro Trianon di circa n.9 panchine da m. 0,50x m. 0,90 realizzate con lastre di ferro trattate con vernice ferro-micaceo o lastre in acciaio corten;

posizionamento in aderenza dello scavo di un pannello di circa mq.130 realizzato con lastra di ferro trattato con vernice ferro-micaceo o lastra in acciaio corten recante notizie storiche dei resti di mura greche, per una maggiore conoscenza del sito e per una loro ottimale fruizione;

predisposizione di un punto luce installato all'interno dello scavo per esaltarne la visibilità; spostamento su l'area pedonalizzata del chiosco bar, allo stato impropriamente posto sotto la scala denominata Gradini Forcella (il progetto prevede di valorizzare anche tale scala perché in asse con vico san Nicolò dei Caserti, sul quale insiste un fronte del complesso dell'Ospedale della Pace).

supervisione della competente Soprintendenza e assistenza di un archeologo per la catalogazione e la pulizia dei reperti archeologici;

realizzazione di una ampia area/marciapiedi pedonalizzata, a protezione dello spazio antistante il complesso dell'Ascalesi, per un totale di circa mq. 350,00 pavimentata con cubetti di porfido;

spostamento su l'area pedonalizzata dell'edicola giornali, allo stato impropriamente posta sotto la scala denominata Gradini Forcella, all'imbocco di via Pietro Colletta, occupandone interamente il marciapiedi;

posizionamento sull'area pedonalizzata antistante il complesso dell'Ascalesi di circa n. 9 panchine da m. 0,50x m. 0,90 realizzate con lastre di ferro trattate con vernice ferro-micaceo o lastre in acciaio corten;

individuazione di circa n. 20 stalli protetti per moto;

ripristino della pavimentazione esistente dell'area carrabile della piazza nella percentuale del 35%;

corretto posizionamento di tutti gli elementi verticali: segnaletica stradale, paline telefono, paline parking, ecc.;

Eventuali incrementi del numero di caditoie e di corpi illuminanti possono essere valutate in sede di approfondimento progettuale.

GRADINI FORCELLA

Stato dei luoghi

La gradinata, posta a una quota di circa + m. 4,00 rispetto alla piazza Calenda, offre significativi scorci prospettici:

- sulla facciata del complesso dell'Ascalesi, sulla piazza Calenda e soprattutto sullo scavo delle mura greche;
- i gradini sono realizzati con lastre in pietra lavica, allo stato in buone condizioni;
- i piani di sosta sono pavimentati in basolato, allo stato in buone condizioni;
- la ringhiera originaria in ferro, ancora presente in situ, risulta in alcuni punti ossidata e corrosa in una percentuale del 30%;
- nella parte in angolo tra via Forcella e via Pietro Colletta: è stata realizzata una soletta a sbalzo in cemento di circa mq. 20,00 e sostituita la originaria ringhiera con una rete in ferro per circa ml. 15,00.

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa strada prevede:

- demolizione della soletta di cemento;
- ripristino della originaria ringhiera per circa ml. 35,00;
- sostituzione della rete in ferro con ringhiera da realizzare su disegno della originaria circa ml. 20,00;
- posizionamento di n. 10 panchine da ml. 0,50x0,90 realizzate con lastre di ferro trattate con vernice ferro-micaceo o lastre in acciaio corten;
- installazione di due corpi illuminanti a braccio per potenziare la luce in corrispondenza delle aree panchine.

N.75 VIA VICARIA VECCHIA

Stato dei luoghi

Strada con andamento planimetrico rettilineo che da piazzetta Forcella si estende fino a piazza Crocelle ai Mannesi

carreggiata a unico senso di marcia lunga circa ml. 150,00 con sezione costante di circa ml. 6,00 pavimentata in basolato con punti di sconnessione valutati in una percentuale intorno al 20%;

marciapiedi presenti in entrambi i tratti di strada per tutta la lunghezza della carreggiata, profondi circa ml. 2,50 e pavimentati in basolato con punti di sconnessione valutati in una percentuale intorno al 20%;

i marciapiedi sono protetti da dissuasori in ferro allo stato in buone condizioni;

illuminazione costituita da corpi illuminanti a sospensione, in buone condizioni e con un flusso di illuminazione sufficiente;

rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua.

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa strada prevede:

ripristino delle pavimentazioni esistenti nella percentuale del 20%

regolamentazione sosta auto

corretta collocazione dei contenitori/cestini rifiuti e verificare altra modalità di prelievo rifiuti

corretto posizionamento di tutti gli elementi verticali: segnaletica stradale, paline telefono, paline parking, ecc.

eventuale n.1 punto luce per mettere in risalto il retro dell'abside della chiesa rivolta su vico Tarallari

Eventuali incrementi del numero di caditoie e di corpi illuminanti possono essere valutate in sede di approfondimento progettuale.

N.76 VIA EGIZIACA A FORCELLA

Stato dei luoghi

Strada con andamento planimetrico rettilineo che da piazza Calenda conduce a corso Umberto sulla quale insiste l'ingresso principale del complesso dell'Ascalesi.

Descrizione:

- carreggiata a unico senso di marcia lungo circa ml. 150,00 con sezione costante di circa ml. 8,00 e pavimentazione in basolato con punti di notevole sconnessione in corrispondenza delle intersezioni con altre strade laterali, valutati in una percentuale intorno al 30%;
- marciapiedi presenti in entrambi i tratti di strada per tutta la lunghezza con pavimentazione in basolato con punti di sconnessione valutati in una percentuale intorno al 15%;
- dissuasori in pietra ;
- illuminazione costituita da corpi illuminanti a sospensione, in buone condizioni e con un flusso di illuminazione sufficiente;
- rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua.

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa strada prevede:

- ripristino delle pavimentazioni esistenti nella percentuale del 30%;
- ripristino di alcuni dissuasori in pietra;
- regolamentazione sosta auto;
- corretto posizionamento di tutti gli elementi verticali: segnaletica stradale, paline telefono, paline parking, ecc.

Eventuali incrementi del numero di caditoie e di corpi illuminanti possono essere valutate in sede di approfondimento progettuale.

N.77 VIA PIETRO COLLETTA

Stato dei luoghi

Strada con andamento planimetrico rettilineo, divisa in due assi confluenti ciascuno in piazza Calenda

- il primo tratto ampio circa mq. 1.600,00 si estende fino a Castel Capuano;
- il secondo tratto ampio circa mq. 500,00 si estende verso corso Umberto.
- Marciapiedi presenti in entrambi i tratti di strada per tutta la lunghezza, di ampiezza pressoché costante pari a circa ml. 2,50, per una estensione di circa ml. 400,00;
- la pavimentazione della carreggiata è in cubetti di porfido con sezione costante, doppio senso di marcia, presenta punti di sconnessione, in una percentuale valutata intorno al 40%;
- la pavimentazione dei marciapiedi, è in cubetti di porfido, delimitati con corrente in basolato lungo la carreggiata, presenta punti di sconnessione in una percentuale valutata intorno al 30%;
- illuminazione costituita da corpi illuminanti a sospensione, in buone condizioni e con un flusso di illuminazione sufficiente;
- fioriere in cemento di diversa forma e dimensioni, collocate in corrispondenza degli slarghi poste in malo modo per dissuadere la sosta di auto e moto;

104/22

- rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua;
- edicola giornali posizionata sull'intera sezione del marciapiedi.

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa strada prevede:

- ripristino delle pavimentazioni esistenti nella percentuale del 30%
- spostamento di n. 1 edicola giornali su piazza Calenda
- regolamentazione dei posti auto
- corretta allocazione dei contenitori/cestini rifiuti
- corretto posizionamento di tutti gli elementi verticali: segnaletica stradale, paline telefono, paline parking, ecc.

Eventuali incrementi del numero di caditoie e di corpi illuminanti possono essere valutate in sede di approfondimento progettuale.

N.78 VIA FORCELLA

Stato dei luoghi

Strada a ridosso di via Duomo tra Spaccanapoli, il cui nome è dovuto al suo caratteristico bivio ad epsilon (Y) che ricorda la forma di una forcella:

- carreggiata costante larga circa ml. 8,00 pavimentata in basolato con punti di sconnessione valutati in una percentuale intorno al 20%;
- marciapiedi presenti in entrambi i tratti di strada per tutta la lunghezza con pavimentazione in basolato con punti di sconnessione valutati in una percentuale intorno al 20%;
- illuminazione costituita da corpi illuminanti a sospensione, in buone condizioni e con un flusso di illuminazione sufficiente;
- rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa strada prevede:

- ripristino delle pavimentazioni esistenti nella percentuale del 20%
- regolamentazione sosta auto
- corretta collocazione dei contenitori/cestini rifiuti
- corretto posizionamento di tutti gli elementi verticali: segnaletica stradale, paline telefono, paline parking, ecc.

La riqualificazione di questa strada è strettamente connessa al ridisegno di piazza Calenda, al recupero dei Gradini Forcella e alla sistemazione di piazzetta Forcella

Eventuali incrementi del numero di caditoie e di corpi illuminanti possono essere valutate in sede di approfondimento progettuale.

VIA GIUDECCA

Stato dei luoghi

Il recupero di questa strada prevede la sola riqualificazione delle due gradinate poste ai due lati di essa. La gradinata comunicante con Gradini Forcella, denominata anch'essa Gradini Forcella, è inoltre un diretto collegamento con l'asse di vico san Nicolò dei Caserti sul quale affacciano la chiesa san Nicolò dei Caserti e una facciata laterale del complesso dell'Ospedale della Pace, pertanto va evidenziata la sua presenza con un adeguato potenziamento di pubblica illuminazione.

Le gradinate allo stato versano in uno stato di incuria e risultano prive di illuminazione apposita.

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per queste due gradonate prevede:

recupero della originaria ringhiera;

installazione di n. 4 corpi illuminanti a braccio, posti due per ciascuna gradinata;

ampliamento del marciapiedi antistante la gradinata

ampliamento del marciapiedi antistante i Gradini Forcella, in allineamento con il preesistente marciapiedi pavimentato in basolato di via Giudecca, di circa mq. 30,00.

N.79 PIAZZA CROCELLE AI MANNESI**Stato dei luoghi**

La piazza, cerniera di collegamento di via san Biagio dei Librai, via Duomo e via Vicaria Vecchia, è caratterizzata dalla presenza di due chiese: *Crocelle ai Mannesi* risalente alla seconda metà del XIX secolo (la cui struttura fonde insieme elementi neogotici e neoclassici, in una combinazione tipicamente eclettica) e *san Giorgio Maggiore* (nella cui struttura è inglobata un'abside paleocristiana, inoltre ad essa è strettamente connesso un breve tratto di strada cieco denominato vico dei Rocci (al culmine del quale è posta una scala di accesso secondario a un importante edificio del XVIII secolo).

L'invaso della piazza, carrabile in un unico senso di marcia che da via Duomo conduce a piazza Calenda compreso il breve tratto di via dei Rocci, entrambi pavimentati in cubetti di porfido, misura circa mq. 580,00 con punti di sconnessione valutati in una percentuale intorno al 35%;

i marciapiedi antistanti le due chiese, pavimentati con lastre di pietra lavica, hanno una ampiezza totale di circa mq. 350,00 con punti di sconnessione valutati in una percentuale intorno al 10%;

la presenza di edicola giornali posta dinanzi all'ingresso della chiesa delle Crocelle ai Mannesi nasconde la vista del portale neogotico;

illuminazione costituita da n.4 corpi illuminanti su palo con due bracci ciascuno, in buone condizioni e con un flusso di illuminazione sufficiente.

rete fognaria superficiale di captazione delle acque meteoriche è costituita da caditoie con griglie verosimilmente in numero ed ubicazione congrua.

Progetto

Il progetto di riqualificazione urbana per questa piazza prevede:

- ripristino delle pavimentazioni esistenti dell'invaso nella percentuale del 35%;
- individuazione di n. 3 stalli protetti per auto, nello spazio marciapiedi antistante la chiesa delle Crocelle ai Mannesi, uno dei quali riservato a diversamente abili;
- spostamento dell'edicola giornali restituendo visibilità al portale neogotico d'ingresso alla chiesa delle Crocelle ai Mannesi
- posizionamento di n. 4 panchine da m. 0,50x m. 0,90 realizzate con lastre di ferro trattate con vernice ferro-micaceo o lastre in acciaio corten;
- corretto posizionamento di tutti gli elementi verticali: segnaletica stradale, paline telefono, paline parking, ecc.;
- piantumazione di un albero.

Eventuali incrementi del numero di caditoie e di corpi illuminanti possono essere valutate in sede di approfondimento progettuale.

N.80 PIAZZA MERCATO**Stato dei luoghi**

La piazza, come noto, si presenta come un vastissimo spazio caratterizzato da un grande disordine urbanistico. La settecentesca esedra di edifici bassi, imperniata sulla Chiesa di Santa Croce al Mercato, non riesce a definire un margine chiaro per la piazza, circondata

da edifici più elevati su tutti i lati. Ai due estremi occidentale ed orientale sono presenti due importanti complessi religiosi, rispettivamente quello di S. Eligio Maggiore e del Carmine. La vista del mare, pur vicinissimo, è preclusa sul lato sud dall'incombente mole del Palazzo Ottieri e di altri due edifici alti.

Lo spazio, caratterizzato dalla presenza di diverse botteghe che espongono merce anche all'esterno, è ad oggi destinato principalmente a parcheggio, con numerosi posti a pagamento (strisce blu) e molte altre auto spesso parcheggiate anche al di fuori degli stalli per la sosta regolamentata.

La zona centrale della piazza è separata dal resto della piazza tramite un marciapiede bordato da una palettatura in pietra in cattive condizioni. In alcuni punti sono presenti anche dei paletti in ferro, in condizioni di conservazione ancora peggiori.

La pavimentazione di tutta la piazza è in basolato, sia per quanto riguarda la sede stradale che per quanto riguarda i marciapiedi, eccettuata la fascia di suolo verosimilmente privato antistante Palazzo Ottieri. I basoli della sede stradale sono tessuti a 45°, quelli dei marciapiedi a correre. Lo stato di conservazione delle pavimentazioni è variabile, con punti in ottime condizioni alternati ad altri con ampi "rattoppi" e basoli traballanti, che necessitano dunque di una attenta manutenzione e/o sostituzione.

L'illuminazione della piazza è assicurata da numerosi lampioni da terra tendenzialmente piuttosto ammalorati.

Progetto

Il progetto mira ad una sistemazione che conferisca ordine allo spazio con poche, mirate scelte che non alterino la configurazione storica della piazza.

Si prevede l'eliminazione della controversa area sopraelevata centrale interna all'essedra, con la creazione di una lievissima pendenza per assorbire il piccolo dislivello attualmente esistente. Tale pendenza sarà ottenuta mediante la rimozione dei basoli contigui all'attuale cordone-marciapiedi di separazione tra le due zone e la loro nuova sistemazione. Si manterrà un'area leggermente rialzata solo davanti alla chiesa di S. Croce al Mercato, a mo' di sagrato.

Tale intervento consentirà inoltre di alloggiare, al di sotto dell'area ri-pavimentata in basolato, una serie di predisposizioni per l'allacciamento alle reti (elettrica, fonica, dati, etc.), che consentiranno la sistemazione di elementi rimovibili per lo svolgimento delle attività di mercato al coperto nella piazza.

Si prevede la realizzazione di un marciapiedi continuo sul lato meridionale dell'essedra, con l'apposizione di un filare di alberi. Sul lato sud della piazza si manterrà la carreggiata stradale con il ridisegno degli stalli di sosta e la sistemazione della pista ciclabile protetta da cordolo di tipo mini new jersey in gomma.

N.81 PIAZZA DEL CARMINE

Stato dei luoghi

La piazza è chiusa su due lati dal Complesso del Carmine e dal fianco orientale di Palazzo Ottieri, mentre è aperta a nord verso Piazza Mercato e a sud verso via Marina, cui è collegata da due rampe in forte pendenza e da una scalinata.

Sul lato mare e su quello del Carmine sono presenti dei marciapiedi in basolato con palettatura, nel primo caso in pietra di recente installazione, nel secondo caso in ferro molto ammalorato. Anche sul lato di Palazzo Ottieri c'è un marciapiedi in basolato preceduto da una fascia in conglomerato bituminoso che segna verosimilmente la zona di proprietà privata.

La sede stradale è pavimentata in basolato tessuto a 45° in condizioni di conservazioni sostanzialmente discrete.

10799
V

Lo spazio, privo di una precisa identità, si presenta oggi come un grande parcheggio, con numerosi stalli di sosta regolamentata a pagamento (strisce blu) al centro.

L'illuminazione è fornita da alti lampioni a piede, di non recente installazione.

Progetto

Il progetto tenta un radicale ridisegno della piazza che non stravolga, al contempo, le sue storiche vocazioni. A questo scopo si prevede l'eliminazione degli stalli improvvisamente collocati al centro della piazza e la pedonalizzazione della massima parte dell'area, con lo spazio riservato al passaggio delle auto ridotto al minimo indispensabile, verso il lato occidentale che fiancheggia Palazzo Ottieri. Sul versante orientale, in tal modo, si viene a creare una piazza-sagato degna dell'importanza della Basilica di S. Maria del Carmine che vi prospetta, piazza abbellita da elementi di arredo urbano quali alberi e panchine posti esclusivamente sui margini, in modo da lasciare l'area quanto più sgombra possibile per le abituali manifestazioni che vi si svolgono. Il disegno della piazza sarà completato a sud dal ridisegno della scalinata che consente di superare il dislivello con via Marina.

Per la pavimentazione della piazza, sia per quanto riguarda le aree pedonali che quelle carrabili, si prevede il mantenimento del basolato, laddove possibile rilavorato e rimesso in sede.

Sul lato nord è prevista l'apposizione di cordolo in gomma di tipo mini new-jersey per la protezione della pista ciclabile.

N.82 VIA DEL CARMINE

Stato dei luoghi

La strada congiunge Piazza del Carmine con Piazza Guglielmo Pepe, fiancheggiando la Chiesa del Carmine. La sosta delle auto è consentita solo sul lato destro (da Piazza del Carmine verso Piazza G. Pepe), con stalli per la sosta a pagamento (strisce blu), ma le auto parcheggiano anche sul lato opposto, in assenza di divieti di sosta.

La pavimentazione è in basolato sia per quanto riguarda la sede stradale, a sezione costante di circa 8 metri, che per quanto riguarda i marciapiedi, di larghezza sufficiente al passaggio di due pedoni su entrambi i lati. I basoli della sede stradale sono tessuti a 45°, quelli dei marciapiedi a correre. Lo stato di conservazione della pavimentazione è generalmente discreto, ma in alcune aree sono presenti dissesti.

L'illuminazione è a sospensione, di non recente installazione.

Progetto

L'intervento prevede la sostituzione della pavimentazione in basolato in tutti i punti in cui risulta dissestata, specialmente per quanto riguarda la sede della carreggiata. Si prevede il mantenimento di tutti gli stalli di sosta presenti e delle sezioni stradali esistenti.

N.83 VIA DEL LAVINAIO

Stato dei luoghi

Questa strada, pressoché rettilinea, lunga circa 400 metri, congiunge via Nolana a nord con via del Carmine a sud, nei pressi di Piazza del Carmine. La sezione della carreggiata oscilla tra i 5 e i 6 metri, superando di poco i 7 solo nel punto di sbocco in via del Carmine. I marciapiedi sono di andamento e larghezza irregolare, in alcuni punti strettissimi, in altri del tutto assenti.

Sia la sede stradale che i marciapiedi sono pavimentati in basolato in condizioni di conservazione a tratti buone, a tratti piuttosto dissestati. I basoli della sede stradale sono tessuti a 45°, quelli dei marciapiedi a correre.

Su entrambi i lati della strada vi sono molte attività commerciali che espongono la merce direttamente sul marciapiedi, generando una confusione tra spazio pubblico e spazio

1089

privato. Nelle aree non interessate dall'occupazione di suolo a fini commerciali stazionano diverse auto, in assenza di stalli di sosta regolamentata e di divieti espliciti. L'illuminazione è a sospensione, di non recente installazione.

Progetto

Il progetto prevede la sostituzione del basolato nelle aree dissestate, con il mantenimento delle sezioni stradali esistenti, e l'apposizione della segnaletica orizzontale e verticale per la pista ciclabile che percorre tutta la strada a doppio senso di marcia. Vista la sezione stradale esistente e l'uso dello spazio, non è possibile prevedere la protezione della pista con cordolo prevedendo una sorta di area ciclo-pedonale lungo tutta la strada.

N.84 VIA SOPRAMURO - VIA MARVASI

Stato dei luoghi

La strada congiunge via Nolana a nord, all'altezza di Porta Nolana, con via del Carmine a sud. All'imbocco da Porta Nolana sono presenti 4 grossi paletti in ferro che impediscono l'accesso delle automobili all'area destinata a mercato.

Nel primo tratto a nord, infatti, la strada è molto animata e caotica a causa della presenza di numerosissime attività commerciali di varia natura, con forte prevalenza di alimentari e nello specifico di pescherie, che espongono le merci all'esterno delle botteghe, sui marciapiedi e anche su parte della sede stradale. Ciò determina una grande confusione tra spazio pubblico e spazio privato. La sede stradale è in questo tratto di larghezza variabile tra i 6 metri ed i 6 metri e mezzo, più i marciapiedi.

Nel secondo tratto, compreso tra l'incrocio con III traversa Garibaldi e quello con II traversa Garibaldi, la strada si restringe fino ad un minimo di circa 3 metri e non è interessata dalla presenza di area mercatale.

Nel terzo tratto, fino alla confluenza in via del Carmine, la strada assume nuovamente la sezione del primo tratto, superando in media di poco i 6 metri, ma senza botteghe commerciali e con auto parcheggiate su ambo i lati della carreggiata. In quest'area i marciapiedi hanno a tratti sezione insufficiente.

La pavimentazione di tutta la strada è in basolato, sia per quanto riguarda la sede stradale che per quanto riguarda i marciapiedi. Lo stato di conservazione è variabile, alternando zone in ottime condizioni con aree di parziale degrado che necessitano di interventi di manutenzione e di sostituzione di basoli.

In alcuni tratti, specialmente quello meridionale, si registrano alcune occupazioni presumibilmente abusive del marciapiede che ne impediscono la fruizione da parte dei pedoni.

L'illuminazione è a sospensione, di non recente installazione.

Progetto

La strada sarà interessata da interventi differenziati per i tre tratti che la compongono.

Nel tratto nord, interessato dall'area mercatale, è prevista l'installazione di un sistema automatico di raccolta delle acque piovane e di lavaggio della sede stradale, con un sistema di serbatoi e tubi collocato al di sotto della pavimentazione. A tal fine si prevede il cambio dell'inclinazione della sede stradale con l'apposizione di caditoie centrali per la raccolta delle acque.

Il II tratto, compreso tra l'incrocio con III traversa Garibaldi e quello con II traversa Garibaldi, sarà interamente pedonalizzato, con l'apposizione di paletti in pietra con catena sia all'accesso da nord che a quello da sud.

Nel III tratto, compreso tra seconda traversa Garibaldi e via del Carmine, si interverrà con un lieve allargamento dei marciapiedi che ne consenta la comoda fruizione, e con la sostituzione dei basoli dissestati, oltre che con la verifica e l'eventuale eliminazione delle occupazioni di suolo che risultassero abusive.

N.85 VIA CESARE CARMIGNANO

Stato dei luoghi

Come la parallela via Sopramuro, anche via Carmignano alterna un'area (quella centrale, compresa tra III traversa Garibaldi e II traversa Garibaldi) destinata sostanzialmente a mercato, con prevalenza di pescherie, a due aree (quella a nord fino a piazza Nolana e quella a sud fino a piazza G. Pepe) pressoché prive di esercizi commerciali e caratterizzate da una maggiore regolarità e dalla sosta non regolamentata delle auto su entrambi i lati della carreggiata, pur in presenza di esplicito divieto su uno dei due lati.

La pavimentazione è in basolato sia per quanto riguarda la sede stradale, a sezione costante di poco meno di 6 metri e mezzo, che per quanto riguarda i marciapiedi, di larghezza leggermente variabile, non sempre sufficiente al passaggio di due pedoni su entrambi i lati.

I basoli della sede stradale sono tessuti a 45°, quelli dei marciapiedi a correre. Lo stato di conservazione della pavimentazione è variabile, con tratti in discrete condizioni e altri bisognosi di un buon intervento di manutenzione e sostituzione.

L'illuminazione è a sospensione, di non recente installazione.

Progetto

Si prevedono interventi differenziati per le tre parti che compongono la strada.

Nei tratti a nord e a sud, rispettivamente tra piazza Nolana e III traversa Garibaldi e tra II traversa Garibaldi e piazza G. Pepe, si procederà esclusivamente alla verifica e sostituzione del basolato laddove ammalorato ed al leggero allargamento dei marciapiedi.

Nel tratto centrale, interessato dall'area mercatale, è prevista l'installazione di un sistema automatico di raccolta delle acque piovane e di lavaggio della sede stradale, con un sistema di serbatoi e tubi collocato al di sotto della pavimentazione. A tal fine si prevede il cambio dell'inclinazione della sede stradale con l'apposizione di caditoie centrali per la raccolta delle acque.

N.86 VIA NOLANA

Stato dei luoghi

La strada collega il corso Umberto I con Porta Nolana, che fa da fondale scenografico a chi la percorra in questa direzione. E' stata fatta recentemente oggetto di riqualificazione, in particolare per quanto riguarda la pavimentazione, che si trova dunque in ottimo stato di conservazione; questa è in basolato nella parte centrale e in pietra vulcanica nelle zone laterali, con zanella di separazione in cemento, che fa anche da collettore per le acque superficiali, con ricorrenti caditoie di raccolta.

In occasione della riqualificazione, la strada è stata pedonalizzata, con palettatura in pietra all'accesso dal corso Umberto I e all'incrocio con via del Lavinaio. A causa dell'assenza di palettatura su un vicolo, però, vi accedono e vi stazionano abitualmente alcuni motocicli e automobili.

Sono presenti sulla sede stradale alcune fioriere di diversi materiali, forma e dimensione che andrebbero rimosse e/o sostituite.

L'illuminazione è a sospensione.

Progetto

Dal momento che la strada è stata recentemente oggetto di un valido intervento di riqualificazione e pedonalizzazione, si prevedono esclusivamente la verifica delle palettature di accesso, allo scopo di impedire l'intrusione di autovetture, e la razionalizzazione del sistema di arredo urbano (in particolare delle fioriere).

N.87 VIA MARCELLO FOSSATARO

11056

Stato dei luoghi

Si tratta di una strada molto breve che congiunge via Duomo (nei pressi della confluenza in Piazza Nicola Amore) con Piazzetta De Donno. La strada è a senso unico (da Piazzetta De Donno verso via Duomo), con auto parcheggiate su ambo i lati in assenza di stalli di sosta regolamentata, ma anche di divieti di sosta espliciti.

La pavimentazione è in basolato sia per quanto riguarda la sede stradale, a sezione costante di circa 6 metri, che per quanto riguarda i marciapiedi, di larghezza sufficiente al passaggio di due pedoni su entrambi i lati. I basoli della sede stradale sono tessuti a 45°, quelli dei marciapiedi a correre. Lo stato di conservazione della pavimentazione è generalmente buono, con rare eccezioni.

L'illuminazione è a sospensione, di non recente installazione.

Progetto

Viste le discrete condizioni della pavimentazione sia della carreggiata che dei marciapiedi, si prevede esclusivamente la sostituzione parziale del basolato laddove dissestato. Il progetto prevede, inoltre, l'apposizione di paletti dissuasori in ferro lungo i margini di entrambi i marciapiedi, della stessa tipologia e forma dell'area del Borgo Orefici, di cui la strada costituisce la naturale prosecuzione verso Piazza Mercato.

N.88 PIAZZETTA ORONZO DE DONNO

Stato dei luoghi

La piazzetta è oggi priva di una sua precisa caratterizzazione spaziale e appare come un semplice slargo su cui confluiscono diverse strade; ospita numerosi stalli (strisce blu) per la sosta regolamentata delle auto.

La pavimentazione è in basolato, sia per quanto riguarda la sede stradale che per quanto riguarda i marciapiedi, di larghezza sufficiente al passaggio di due pedoni su tutti i lati della piazzetta. I basoli della sede stradale sono tessuti a 45°, quelli dei marciapiedi a correre. Lo stato di conservazione della pavimentazione è generalmente buono.

L'illuminazione è a sospensione, di non recente installazione.

Progetto

Per valorizzare la piazzetta e l'accesso alla galleria pedonale che conduce a Piazza Nicola Amore, si prevede la completa riconfigurazione dello spazio, con la pedonalizzazione di tutta l'area, ivi compreso il tratto di via Renovella verso nord fino all'incrocio con via Casciari al Pendino.

Il progetto prevede l'apposizione di paletti dissuasori in ferro sul lato di via Fossataro, in prosecuzione di quelli della strada, e di paletti in pietra sugli altri accessi alla piazza, da via Bianchini / Rua Francesca e da via Casciari al Pendino / via Renovella. Si prevede, inoltre, la sistemazione di alberi e panchine in asse con l'accesso della galleria.

N.89 VIA LUDOVICO BIANCHINI

Stato dei luoghi

La strada congiunge Piazza S. Eligio con Piazzetta De Donno, a senso unico dalla prima verso la seconda; le auto parcheggiano sul lato sinistro con stalli regolamentati (strisce blu).

La pavimentazione è in basolato sia per quanto riguarda la sede stradale, a sezione costante di circa 6 metri, che per quanto riguarda i marciapiedi, di larghezza sufficiente al passaggio di due pedoni su entrambi i lati. I basoli della sede stradale sono tessuti a 45°, quelli dei marciapiedi a correre. Sul ciglio del marciapiedi sinistro è presente una vecchia palettatura in ferro in condizioni di grave degrado. Lo stato di conservazione della pavimentazione è discreto, ma necessita di interventi di manutenzione in alcuni punti.

L'illuminazione è a sospensione, di non recente installazione.

Progetto

Si prevedono la sostituzione parziale del basolato sia della carreggiata che del marciapiedi laddove risulta dissestato (senza modifica delle sezioni stradali) e la sostituzione dei paletti dissuasori in ferro ammolorati, con l'installazione di paletti in ferro nuovi lungo i margini di entrambi i marciapiedi, in continuità con via Fossataro.

N.90 PIAZZA S. ELIGIO*Stato dei luoghi*

La piazza è oggi un semplice slargo destinato alla sosta selvaggia delle auto, che tendono a non rispettare neppure il disegno degli stalli presenti (con alcuni posti a pagamento, tre per taxi e uno per diversamente abili).

La pavimentazione è in basolato, sia per quanto riguarda la sede stradale che per quanto riguarda i marciapiedi, di larghezza sufficiente al passaggio di due pedoni su tutti i lati. I basoli della sede stradale sono tessuti a 45°, quelli dei marciapiedi a correre. Sul ciglio del marciapiedi sinistro è presente una vecchia palettatura in ferro in condizioni di grave degrado. Lo stato di conservazione della pavimentazione è discreto, ma necessita di interventi di manutenzione in alcuni punti.

L'illuminazione è a sospensione, di non recente installazione.

Progetto

L'intervento prevede la razionalizzazione e la valorizzazione dello spazio della piazza.

La carreggiata sarà ristretta per consentire il passaggio solo sull'asse via Bianchini – piazza Mercato con la pedonalizzazione di tutto il lato nord dello slargo e la conseguente chiusura del passaggio carrabile verso via Campanè a S. Eligio e via Campanari. Si prevede, inoltre, l'apposizione di alberature e panchine lungo il margine meridionale della piazzetta pedonale e la prosecuzione della palettatura in ferro dell'asse via Fossataro - via Bianchini.

N.91 VIA GIUBBONARI - VIA S. GIOVANNI A MARE - TRATTO DI VIA S. ELIGIO*Stato dei luoghi*

Le tre strade costituiscono un asse unico che congiunge piazza Mercato con via Duomo (lato basso), attraverso l'arco di S. Eligio. La sezione stradale è piuttosto variabile, oscillando tra un minimo di 5 metri ed un massimo di 9, in corrispondenza dello slargo all'incrocio tra via S. Giovanni a Mare, vico Gavine e Rua Francesca.

Vi sono degli stalli di sosta, di cui uno per diversamente abili, sul lato a monte di via Giubbonari, mentre dall'altro lato della stessa strada è presente una palettatura in ferro in pessime condizioni di conservazione.

La pavimentazione di tutto l'asse è in basolato sia per quanto riguarda la sede stradale che per quanto riguarda i marciapiedi, presenti su entrambi i lati con sezioni variabili, ma totalmente assenti nella parte centrale di via S. Giovanni a mare. I basoli della sede stradale sono tessuti a 45°, quelli dei marciapiedi a correre. Lo stato di conservazione della pavimentazione è discreto, necessitando di interventi di manutenzione in alcuni punti.

L'asse è interessato dalla presenza di una pista ciclabile non in sede propria, segnalata esclusivamente dalla presenza di segnaletica orizzontale.

L'illuminazione è a sospensione, di non recente installazione.

Progetto

Il progetto prevede la regolarizzazione della sezione della carreggiata attraverso l'allargamento di alcuni marciapiedi, in special modo lungo via S. Giovanni a Mare, e

l'eliminazione degli stalli di sosta. Si prevede, inoltre, per mettere in sicurezza la pista ciclabile già presente, la creazione di un cordolo in gomma di tipo mini-New Jersey.

Si rende necessaria la sostituzione di tutti i basoli dissestati, sia per i marciapiedi che, soprattutto, per la sede stradale.

Si prevede, infine, la sostituzione della palettatura esistente allo sbocco di via S. Eligio su Piazza Mercato.

N.92 VIA DUCA DI S. DONATO

Stato dei luoghi

La strada congiunge il Corso Umberto I con via Marina, tagliando trasversalmente i "quartieri bassi". E' integralmente a senso unico; dall'incrocio con via Ludovico Bianchini a salire verso Corso Umberto, dallo stesso incrocio a scendere verso via Marina. Nel tratto a monte la sosta è consentita sul lato destro (strisce blu più un posto riservato ai diversamente abili) ed esplicitamente vietata sul lato sinistro, ma tale divieto non viene rispettato. Nel tratto a valle di via Bianchini la sosta è consentita sul lato sinistro (strisce blu più due stalli per carico e scarico merci) ed esplicitamente vietata sul lato opposto. Tale divieto viene rispettato solo a tratti.

La pavimentazione è in basolato, sia per quanto riguarda la sede stradale, di sezione variabile tra 6 metri e 6 metri e mezzo, che per quanto riguarda i marciapiedi, di larghezza sufficiente al passaggio di due pedoni su ambo i lati. I basoli della sede stradale sono tessuti a 45°, quelli dei marciapiedi a correre. Lo stato di conservazione della pavimentazione è discreto, ma necessita di interventi di manutenzione in alcuni punti.

L'illuminazione è a sospensione, di non recente installazione.

Progetto

L'intervento prevede la sostituzione della pavimentazione in basolato in tutti i punti in cui risulta dissestata, specialmente per quanto riguarda la sede della carreggiata, senza modifiche delle sezioni stradali. Si prevede il mantenimento di tutti gli stalli di sosta presenti.

VIA GREGORIO MAFFEI - VIA GIACOMO SAVARESE

Stato dei luoghi

Si tratta di un'asse che congiunge il Corso Umberto I con via Lavinaio e quindi con via Sopramuro, nei pressi dello sbocco su corso Garibaldi, in prossimità della stazione della Circumvesuviana. Viene molto utilizzato per la percorrenza pedonale da parte degli studenti provenienti dalla provincia e diretti all'Università.

Le strade è caratterizzata attualmente in molti punti dal parcheggio selvaggio delle auto in parte sulla sede stradale e in parte sui marciapiedi.

La pavimentazione è in basolato sia per quanto riguarda la sede stradale, a sezione costante, che per quanto riguarda i marciapiedi, di larghezza sufficiente al passaggio di due pedoni su entrambi i lati. I basoli della sede stradale sono tessuti a 45°, quelli dei marciapiedi a correre. Lo stato di conservazione della pavimentazione è generalmente buono, con alcune eccezioni.

L'illuminazione è a sospensione, di non recente installazione.

Progetto

Il progetto si limita alla sostituzione del basolato dissestato ed alla palettatura di ambo i marciapiedi, allo scopo di impedire il parcheggio delle automobili sui marciapiedi stessi.

il presente elaborato è
conforme all' originale
ed è composto da n° 84
pagine - da pag. 30 a pagina 113

Il Direttore Centrale
Arch. G. Ferulano

