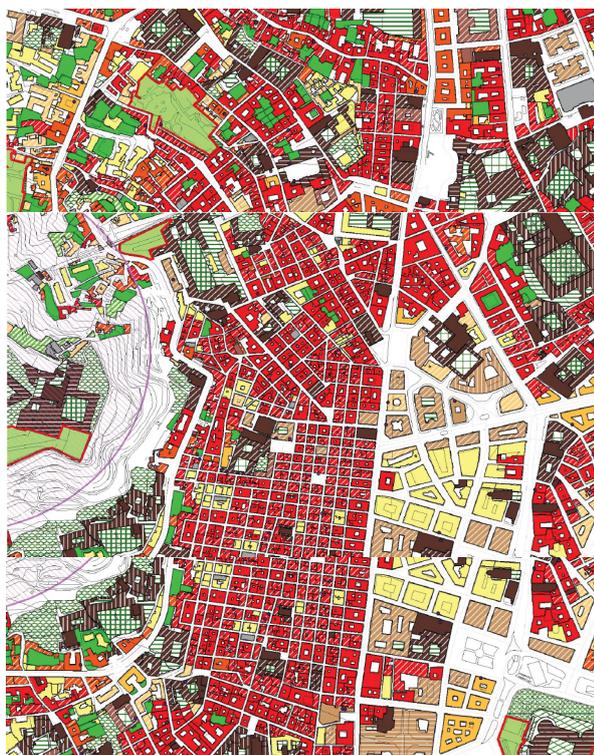
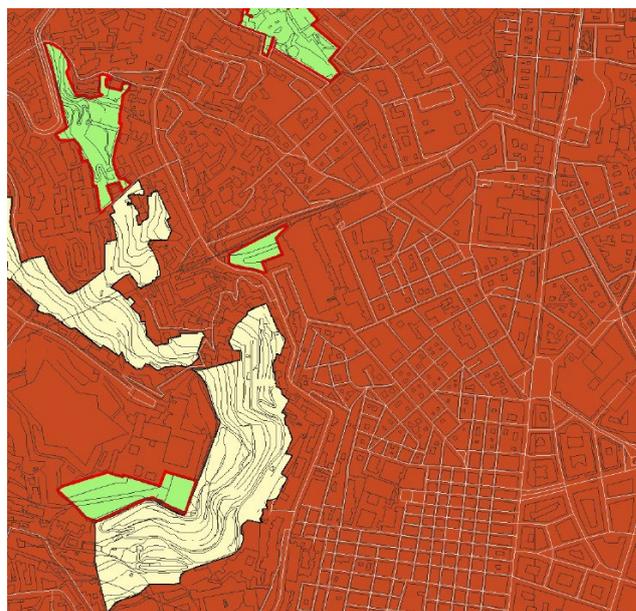


  <b>COMUNE DI NAPOLI</b>	ALL.9- Pianificazione urbanistica
	Rev. 1
	Pag. 1/4

### Classificazione centro storico



*Zonizzazione* (nell'immagine, vengono anche evidenziate le aree pubbliche, in particolare, a nord, i Parchi della Municipalità 2)



### Vincoli di cui al D.Lgvo 42/2004

*«Il basolato storico napoletano, posto nel Comune di Napoli, alla Municipalità II, meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, è **dichiarato di interesse storico-artistico ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D. Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42** e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo.» (Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo – Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania, Decreto n. 2103 del 07/08/2014).*

Il Decreto è fondato sull'ampia ed approfondita Relazione storico-artistica della Soprintendenza per i Beni Architettonici, Paesaggistici, Storici, Artistici e Etnoantropologici per Napoli e Provincia, la quale motiva una dichiarazione di interesse culturale per l'antica pavimentazione napoletana in *basolato*, "estesa per ampie parti della città di Napoli e presente, in varia misura, in ciascuna delle nove Municipalità in cui essa è suddivisa", soffermandosi specificamente, "sulla II Municipalità, comprendente i quartieri di Avvocata, Montecalvario, Mercato, Pendino, Porto e San Giuseppe, nei quali largamente si conservano gli elementi in "basolato" più sicuramente datati e maggiormente diffusi".

Due i fondamenti della dichiarazione di interesse culturale, che più avanti si cita in alcuni punti significativi:

1. « Per capire appieno cosa si intende con il termine "basolato", ci pare utile riportare una parte del paragrafo di Nunzia Sorbino (1993) sugli antichi lastricati in pietra lavica

  <b>COMUNE DI NAPOLI</b>	ALL.9- Pianificazione urbanistica
	Rev. 1
	Pag. 2/4

vesuviana, o “pietrarsa”, appunto costituiti da “basoli”, in cui si spiega l'origine e la composizione di questi manufatti d'uso: “materiale adoperato nel Napoletano per i lastricati in pietra era la lava vesuviana o pietrarsa, che andava a costituire il cosiddetto basolato, ancora diffusissimo e caratterizzante il panorama urbano, anche se dagli anni '50 del Novecento si sta operando la sua progressiva sostituzione. (...) **Si tratta di roccia ignea effusiva, prodotta dall'attività vulcanica del Vesuvio, con elevati valori di resistenza e durezza.** Il materiale di caratteristiche migliori e più uniformi era quello ricavato dalle cave della Scala, site tra il Granatello e Torre del Greco. Altre cave altrettanto importanti erano quelle di Villa Inglese, anch'essa vicino Torre del Greco, e quella delle Novelle, da cui si estraeva il materiale delle colate dal 1631 al 1760, abbastanza eterogeneo.»

2. « In realtà la storia di Napoli - entro cui si collocano anche le vicende, i personaggi e gli altri segni dell'attività umana, conosciuti attraverso la memoria o giunti concretamente lino ai nostri giorni - è quella dei suoi re, delle sue dinastie, **ma è anche la storia delle tecniche edilizie e dei materiali d'uso** che, con ogni dinastia ed ogni regnante succedutisi nel tempo alla guida del Regno di Napoli, vengono adottati per abbellire e ristrutturare la capitale. »

Nella Relazione Storico-artistica viene evidenziato come – fino all'epoca del Vicereame spagnolo – e nonostante i consistenti ampliamenti della città di Napoli con relativi allargamenti della cinta muraria *«per le pavimentazioni delle nuove zone urbane così venutesi a creare le soluzioni sono varie, prevalentemente con il ricorso alle “mattonate”, ma in nessun caso si ricorre ancora al tipico “basolato”»*. È dunque con Don Pedro Alvarez de Toledo, viceré dal 1532 al 1553, che *«la città aumenta di circa un terzo della superficie, con il conseguente incremento della rete viaria e delle relative pavimentazioni (...)»*. *«Il progettato ampliamento ha il suo asse principale nella nuova via Toledo, che costituisce il collegamento tra le zone più settentrionali della città ed il centro rappresentativo e direzionale, ubicato intorno a Castel Nuovo ed al Porto. Via Toledo interseca quasi ortogonalmente il prolungamento del Decumano Inferiore - cosiddetta “Spaccanapoli” - mentre sulla stessa via, a monte, grava la regolare scacchiera dei “Quartieri Spagnoli”, dove erano ubicati gli alloggi per le truppe. Quest'ultimo complesso edilizio venne diviso in lotti di dimensioni uguali, segnati da sei strade parallele a via Toledo e da numerose altre strade ortogonali, con pendenze elevate, che si interrompono sotto la collina, a varie altezze. Doria descrive così i lavori che interessarono la nuova pavimentazione di via Toledo, offrendoci un prezioso contributo sulle tecniche di lastricazione delle strade napoletane nei secoli antecedenti al Cinque-Seicento e facendo un primo riferimento all'uso dei “basoli”: “... fino al 1566 erano in corso nuovi lavori per il selciato di Toledo. Ricordiamo, a questo punto, che per tutto il '500 le spade di Napoli erano pavimentate con mattoni che abitualmente venivano modellati e cotti nell'isola d' Ischia. Furono poi adottati i breccioni di fiume all'uso di Roma, poco pratici (...). Solo verso la metà del '600 fu largamente usato il nuovo sistema dei grossi quadroni di selce (basoli).”»*

Ancora con l'inizio del nuovo Vicereame austriaco, nel 1707, si assiste ad una *standardizzazione* delle pietre di costruzione e di lastricazione, grazie alla ricchezza dei materiali da costruzione per la maggior parte di origine vulcanica, e alla loro buona lavorabilità, **e si consolida la tecnologia di taglio, lavorazione e posa in opera**. La Relazione Storico-artistica riporta alcuni commenti entusiasti dei viaggiatori colti del XVIII secolo sulla bellezza, resistenza, e comodità del basolato vesuviano nelle vie di Napoli.

Il ricorso a questo *know how* fatto di sapienza tecnica e di opportunità nel reperimento dei materiali si conserva anche dopo la fine del Regno di Napoli e la unificazione nazionale, del 1861, anche quando *«la grande epidemia di colera del 1884 riporta drammaticamente alla ribalta il progressivo degrado edilizio, igienico e sociale di vari quartieri napoletani, in particolare Porto, Mercato, Pendino e Vicaria.»*

*«Il 15 gennaio 1885 è varata la legge n° 2892 “pel risanamento della Città di Napoli”, che appresta*

  <b>COMUNE DI NAPOLI</b>	ALL.9- Pianificazione urbanistica
	Rev. 1
	Pag. 3/4

*strumenti straordinari di intervento, fra cui norme speciali per l'espropriazione dei fabbricati da demolire. A tal uopo è costituita una società, con la denominazione di "Società per il Risanamento di Napoli" (...) La "Società per il Risanamento" **si avvaleva di capitolati di appalto molto efficaci**».*

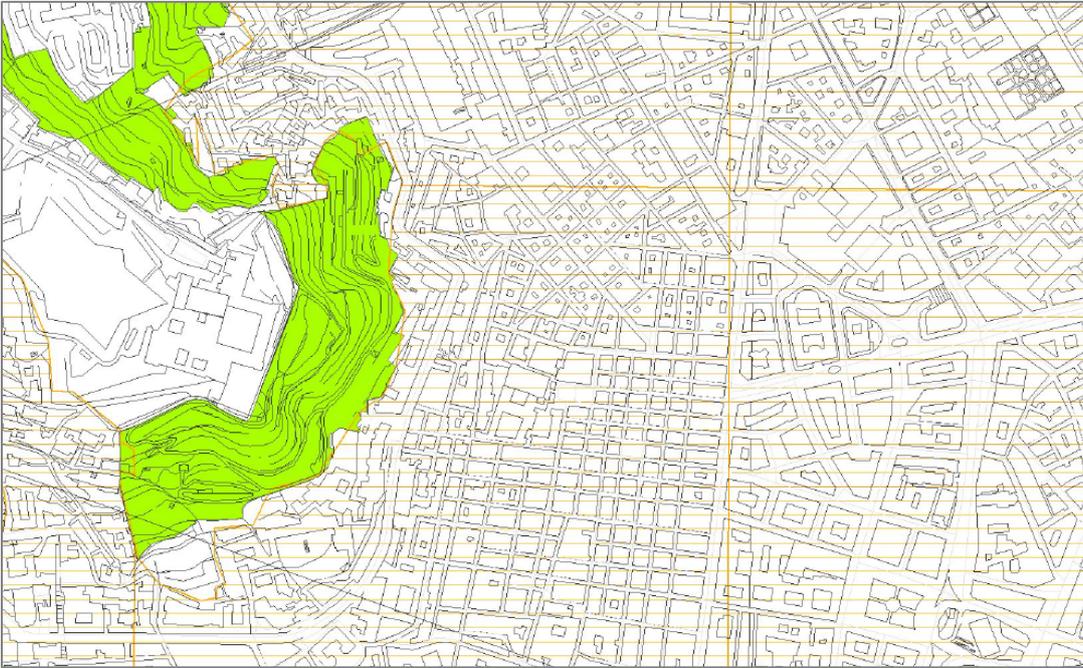
In uno di questi documenti si fa preciso riferimento alle pavimentazioni, sempre nell'ormai consueto basolato in pietra lavica vesuviana, per ciò che riguarda la loro messa in opera:

*«Le disposizioni espresse in quel capitolato restano pienamente valide ancora oggi. Pertanto la disposizione a "spina" di pesce (con angoli congiunti distanti almeno 13 cm.) deve essere conservata, in quanto i giunti non devono svilupparsi parallelamente al transito (anche nel caso di strada resa pedonale tale disposizione va conservata come memoria di tecnica costruttiva). Analogamente va conservato il profilo trasversale a "schiena" o a "culla". La faccia superiore di ogni basolo potrà essere rilavorata di subbia, senza spadellature, resa uniformemente scabra e ben squadrata. Gli spigoli vivi dovranno essere lavorati con scalpello fine, potranno essere scartati gli elementi che non presentassero il lato di lunghezza inferiore a 26 cm e spessore inferiore a 9 cm. La riposa in opera dovrà essere effettuata sul piano ben livellato, rassodato con battitura mediante pistoncini o sul letto di schegge di pietrarsa. Il sottofondo dovrà essere predisposto con uno strato di malta ordinaria in quantità sufficiente affinché, risalendo e traboccando, riempia il sottofondo medesimo e gli assetti. (...) I cordoni dei marciapiedi potranno essere rilavorati a puntillo minuto e successivamente a martellina dentata. Lì dove esistenti dovranno essere conservati le soglie e i chiusini in pietra, possibilmente riproposti nel medesimo materiale. (...) ».*

È con il dopoguerra che la necessità di ricostruire in tempi stretti le parti della città distrutte o danneggiate vede l'abbandono delle tradizioni consolidate anche per ciò che riguarda le pavimentazioni stradali, con il crescente «utilizzo dei "sanpietrini" in porfido ed una crescente presenza del manto in asfalto.»

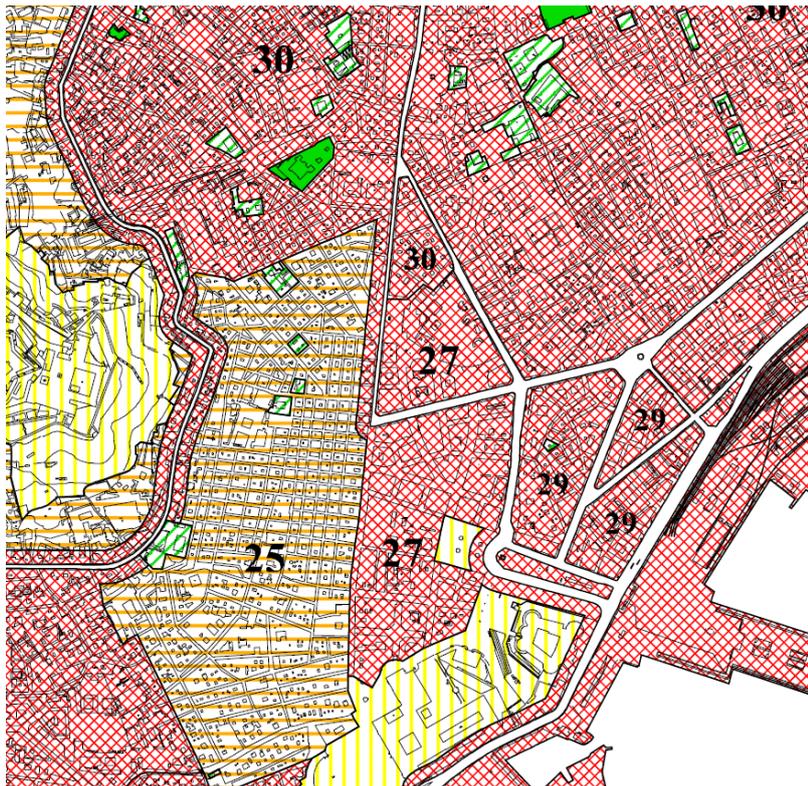
Con l'affermarsi della cultura di restauro e conservazione dei centri antichi degli ultimi decenni, in particolare in una città come Napoli il cui centro storico è interamente considerato patrimonio dell'umanità dall'UNESCO, giunge infine la raccomandazione e quindi il vincolo sulle tecniche e tecnologie da preservare, fino alla prescrizione che recita: **« I lavori sull'elemento costruttivo delle pavimentazioni in basoli e cubetti di lava dovranno essere affrontati con i criteri del restauro conservativo, perché esse rappresentano un valore di testimonianza storica sia dei materiali che delle tecniche di produzione e di posa e costituiscono un importante ed innegabile fattore di identità storica e culturale. Ogni eventuale intervento sulle pavimentazioni in basolato dovrà essere comunicato a questa Soprintendenza, per la necessaria autorizzazione, ai sensi del comma 4, art. 21, del D.Lgvo 42/2004. »**

### Vincoli e aree di interesse archeologico



*L'intera area d'intervento è sottoposta a vincolo archeologico (nell'immagine, evidenziato anche il Parco delle Colline).*

### Zonizzazione acustica (L. 447/95)



- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
|  | Zona Ia                          |
|  | Zona Ib                          |
|  | Zona Ic                          |
|  | Zona II                          |
|  | Zona III                         |
|  | Zona IV                          |
|  | Zona V                           |
|  | Zona VI                          |
|  | Zona di transizione IV-II        |
|  | Zona di transizione IV-III       |
|  | Zona di transizione VI-II        |
|  | Zona di transizione VI-III       |
|  | Zona di transizione aeroporto-II |
|  | Zona ferroviaria e aeroporto     |
- VIABILITA'**
- |   |                              |
|---|------------------------------|
|  | Rete primaria                |
|  | Rete primaria di transizione |