



## SOMMARIO

1.	PREMESSA.	2
2.	CENNI STORICI.	4
3.	CARATTERI PAESAGGISTICI DEL CONTESTO E DELLE AREE DI INTERVENTO. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE.	7
4.	RISPETTO DEI VINCOLI.	10
5.	ALLEGATO FOTOGRAFICO	13
6.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E MOTIVAZIONI DELLE SCELTE PROGETTUALI.	15
7.	INQUADRAMENTO PAESISTICO DELL'INTERVENTO.	19
8.	ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA.	20
9.	CONCLUSIONI	22



## 1. PREMESSA.

La presente relazione viene redatta a corredo del *progetto per l'installazione di una rampa per diversamente abili che consenta il superamento delle barriere architettoniche ed il collegamento diretto tra il pontile di imbarco – sbarco collocato lungo il versante est del Molo Pennello, prospiciente il bacino della Darsena e l'ingresso al Porto Turistico di Capri* collocato in località Marina Grande.

Scopo della relazione è dimostrare, in accordo con il D.C.P.M. del 12 dicembre 2005, la compatibilità paesaggistica dell'intervento previsto.

Si ritiene, facendo proprie le istanze del Piano Territoriale Paesistico della Regione Campania (P.T.R.), che il *“valore di un paesaggio risieda essenzialmente nella possibilità che vengano chiaramente lette la sua struttura e la sua identità. La possibilità di orientarsi all'interno di un paesaggio, di riconoscerne chiaramente i caratteri costitutivi rappresenta uno dei principali fattori di apprezzamento da parte degli osservatori. Un paesaggio povero di elementi di riconoscibilità o, al contrario, eccessivamente caratterizzato dal sovrapporsi caotico di componenti, sia naturali che antropiche, in modo tale che ne risulti impossibile la loro percezione o che sia resa difficile la lettura delle relazioni che legano le une alle altre, è un paesaggio di solito considerato povero di valori nonché debole nella sua carica identitaria.*

*Al contrario, un paesaggio in cui la complessità sia chiaramente strutturata e leggibile, facilitando l'orientamento nel tempo e nello spazio dell'osservatore, viene positivamente apprezzato, tanto più quando si aggiunge anche una forte carica identitaria. Analogamente gli ecosistemi e i sistemi di ecosistemi, quanto più sono complessi e ricchi di relazioni, tanto più riescono a rimanere nelle condizioni di equilibrio dinamico che li caratterizza. Quando questa complessità viene ridotta (ad esempio negli agrosistemi contemporanei, tendenti alla monocoltura) o quando viene sottoposta ad una eccessiva frammentazione interrompendo i collegamenti e le*



*relazioni fra gli ecosistemi, questi ultimi vanno incontro a forme di degrado che trovano generalmente una diretta corrispondenza nella perdita dei valori visuali”.*

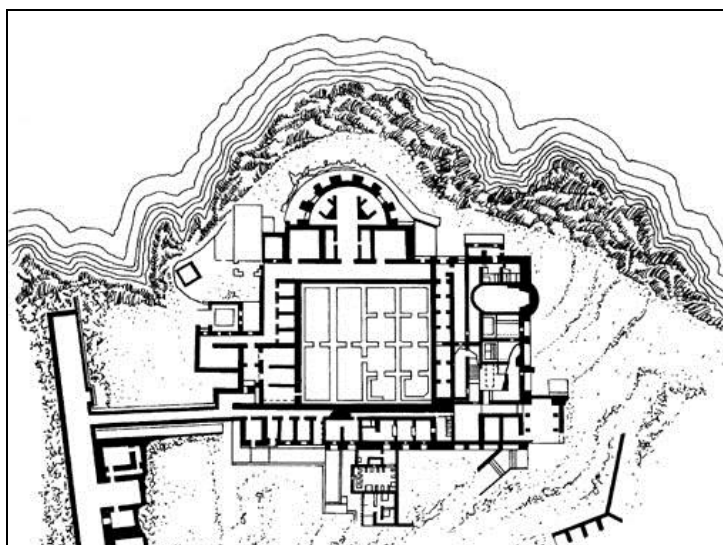
In questa ottica si sottolinea sin d'ora che l'intervento progettato avrà tra i suoi effetti più rilevanti, quello di rendere perfettamente accessibile un pontile di sbarco collocato a ridosso del Molo Pennello all'interno del Porto Turistico di Capri.

Nei periodi di maggior afflusso turistico tale struttura viene utilizzata da un numero considerevole di fruitori, anche con ridotta capacità motoria, che sono attualmente costretti, per raggiungere l'ingresso del Porto, ad estenuanti file lungo un percorso non protetto dal sole e non privo di barriere.



## 2. CENNI STORICI.

Il primo scopritore di Capri fu Augusto nel 29 a.C. che, innamoratosi dell'isola la toglie dalle dipendenze di Napoli scambiandola con la fertile Ischia. Inizia il suo dominio privato seguito dalla fiorente edilizia che il suo successore, Tiberio attuò dal 27 al 37 d.C, con la costruzione di ben 12 ville.



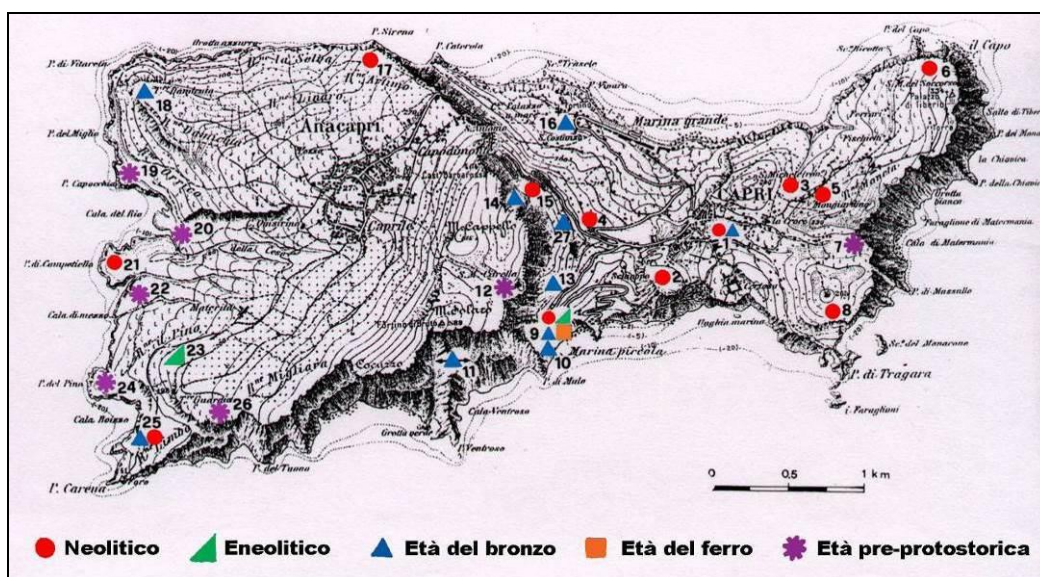
I resti di Villa Jovis rilevati nel 1956.

I primi abitanti dell'isola furono i Teleboi che si stabilirono a Capri nell'VIII secolo a.C. Dell'antica acropoli greca restano solo le mura di fortificazione. Nel 1906 durante i lavori di ampliamento nell'albergo Quisisana furono rinvenuti dal medico caprese Ignazio Cerio alcuni resti di animali preistorici ed armi in pietra. Il nome di Capri, secondo alcuni storici, deriverebbe dal greco Kapros-cinghiale. Altri invece, l'attribuiscono all'origine latina, cioè Capreaecapre. L'isola ha una superficie di circa 12 Km<sup>2</sup> di lunghezza ed una larghezza di 3 Km. I grandi eventi politici che si svolsero tra il VI ed il XIX secolo a Napoli, con il succedersi delle dinastie Angioine, Aragonesi, Spagnole e Borboniche, ebbero a Capri scarsi riflessi. L'isola esposta alla scorreria Musulmana restava abbandonata a sé stessa e la migliore difesa dei capresi era



quella di disertare l'abitato della Marina per rifugiarsi sulle alture. Capri era povera di risorse e con una popolazione decimata dalle piraterie e dalla peste.

Fra il Seicento ed il Settecento, si aggiunse la rivalità dei due Comuni di Capri ed Anacapri, per la non facile regolamentazione dei reciproci diritti di giurisdizione civile ed ecclesiastica. Attraverso l'ultima eroica vicenda di sbarchi i Francesi completarono le fortificazioni sull'isola e vi restarono fino al crollo della potenza Napoleonica e alla restaurazione Borbonica del 1815. Capri esce così dal lungo letargo e si affaccia entusiasta alla vita romantica dell'800. Iniziarono le corse verso l'isola beata di solitudine e di semplicità paesana, i soggiorni prolungati e le residenze definitive di artisti, di scrittori, di poeti stranieri. L'albergo Pagano, il primo albergo di Capri, ospitò nel 1826 il tedesco Augusto Kopisch. L'esodo degli intellettuali russi, dopo la guerra russo-giapponese del 1905, contribuì a fare di Capri, un rifugio letterario-politico. In quegli anni giunse Massimo Gorki, accolto benevolmente dall'ambiente cosmopolita dell'isola. Nella letteratura contemporanea due scrittori si dividono il primato della letteratura caprese: lo svedese Axel Munthe e l'isolano Edwin Cerio.



In merito al porto di Marina Grande, esso assurge a ruolo di via d'accesso privilegiata alla vita dell'Isola già in epoca greca, ma è Tiberio, che vi si trasferì per dieci anni, abbandonando la dimora imperiale di Roma a farne una struttura realmente



efficiente. L'isola, priva di porti naturali, ma ricca di scoscesi dirupi, piacque al nuovo imperatore per la sua naturale inaccessibilità. Ben presto, però, la necessità di essere continuamente in contatto con il governo e la flotta di Miseno lo fecero ricredere; di conseguenza sentì l'esigenza di creare un porto alla "Grande Marina", dove la spiaggia meglio lo consentiva e dove sorge tutt'oggi (la presenza di alcuni resti dell'antico porto lungo le pendici di Palazzo a mare ne fanno però supporre l'esistenza già in epoca di Augusto). La nuova infrastruttura e l'eccelsa Torre del Faro a villa Jovis, destinata a trasmettere e ricevere notizie dal faro del Capo Atheneo (nella penisola sorrentina) e da quello di Miseno, attraverso fumate e fuochi, permisero una migliore comunicazione dell'isola con l'impero.

Durante un viaggio lungo le coste campane e laziali, un malore costrinse Tiberio a fermarsi in una villa a Miseno, dove morì il 16 marzo del 37 d.C.





### 3. CARATTERI PAESAGGISTICI DEL CONTESTO E DELLE AREE DI INTERVENTO. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE.

Il porto di Marina Grande costituisce uno dei cuori pulsanti della vita caprese. Appena scesi dal traghetto o dall'aliscafo ci si ritrova, nel periodo estivo, immersi in un'area dove le attività sono frenetiche, punto di partenza e di arrivo per la maggior parte delle escursioni che conducono alla scoperta delle bellezze dell'isola.



L'intera area del Porto di Marina Grande ed il molo pennello.

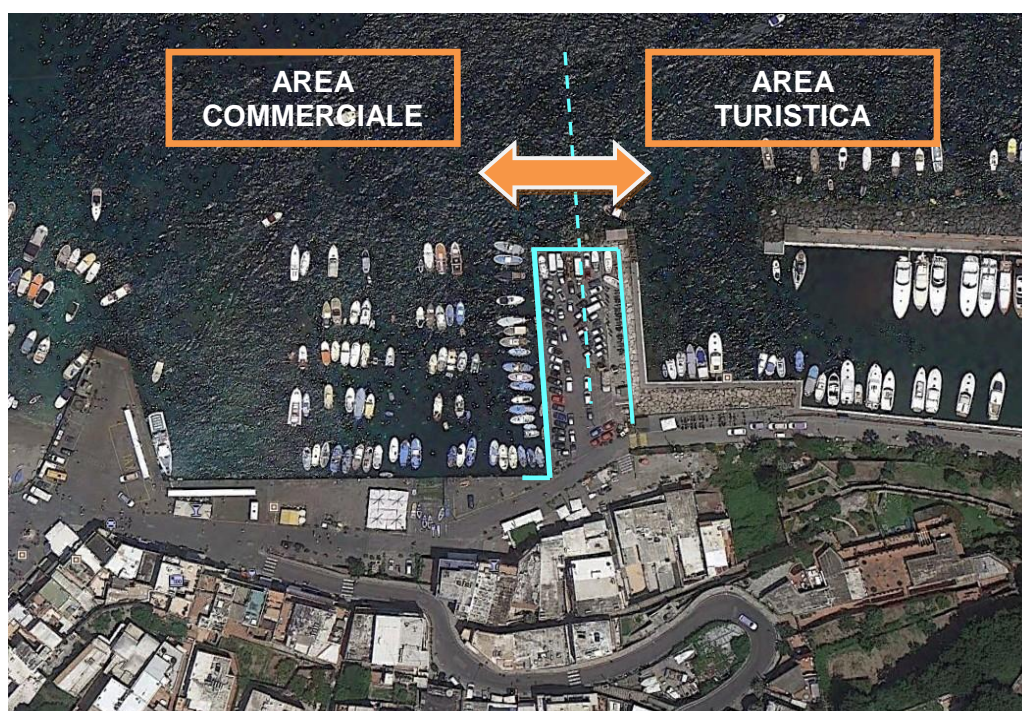
Il porto di Marina di Capri trova collocazione all'interno di un'insenatura naturale, nella parte dell'isola che si affaccia sul golfo di Napoli, riparata dai venti e dalle mareggiate.

Tutte le principali attività di collegamento si svolgono, necessariamente, grazie al Porto che per questo risulta essere uno dei più attivi sia dal lato commerciale, soprattutto per l'importazione di viveri, sia dal lato passeggeri, con un'utenza formata da numerosi pendolari e turisti: Capri è collegata con numerose località della



Campania come Napoli, Sorrento, Castellammare di Stabia, Positano, Amalfi, Salerno ed Ischia. La vocazione turistica dell'isola azzurra porta, poi, numerose navi da crociera a fare scalo a Capri, ma solitamente, essendo il porto di dimensioni ridotte, queste attraccano al largo ed affidano al servizio di navette il collegamento con la terraferma.

Dal punto di vista morfologico l'attuale conformazione del porto vede il bacino interno, protetto da due grandi banchine artificiali, suddiviso in due ambiti distinti: da un lato la zona di levante riservata ad imbarcazioni turistiche e ai pescherecci, dall'altra invece quella dedicata allo scalo passeggeri ed alla zona commerciale.



Particolare del molo pennello, elemento di separazione tra area commerciale ed area turistica.

A dividere le due aree appena descritte, il molo pennello oggetto della presente disamina che, in virtù della particolare collocazione, al centro di un'area che costituisce la vera porta d'accesso alle bellezze di un'isola che incanta migliaia di turisti ogni giorno, deve ambire alla conquista di un nuovo ruolo di prestigio.

Il molo pennello assume posizione pressappoco perpendicolare rispetto alla cortina muraria costituita dalle antiche abitazioni del borgo marinaro prospicienti via





Colombo e presenta una pianta di forma grossomodo rettangolare, con lato maggiore di circa 60 metri e lato minore di 24 metri, per uno sviluppo planimetrico di circa 1450 m<sup>2</sup>. I lati nord ed ovest presentano fronte libero verso il mare e sono riservati all'ormeggio di piccole imbarcazioni da pesca, mentre il lato est è protetto da massicciata di scogli calcarei e presenta parapetto in muratura.

Proprio lungo la scogliera posta sul versante est del molo Pennello è collocato il pontile in legno su struttura metallica in tubi e giunti che collega le banchine interne al punto di sbarco collocato presso la testata del molo e che si trova ad una quota inferiore, di circa 1 m, rispetto all'ingresso del Porto Turistico di Capri.



Panoramica del molo pennello e del pontile a ridosso della scogliera interna.

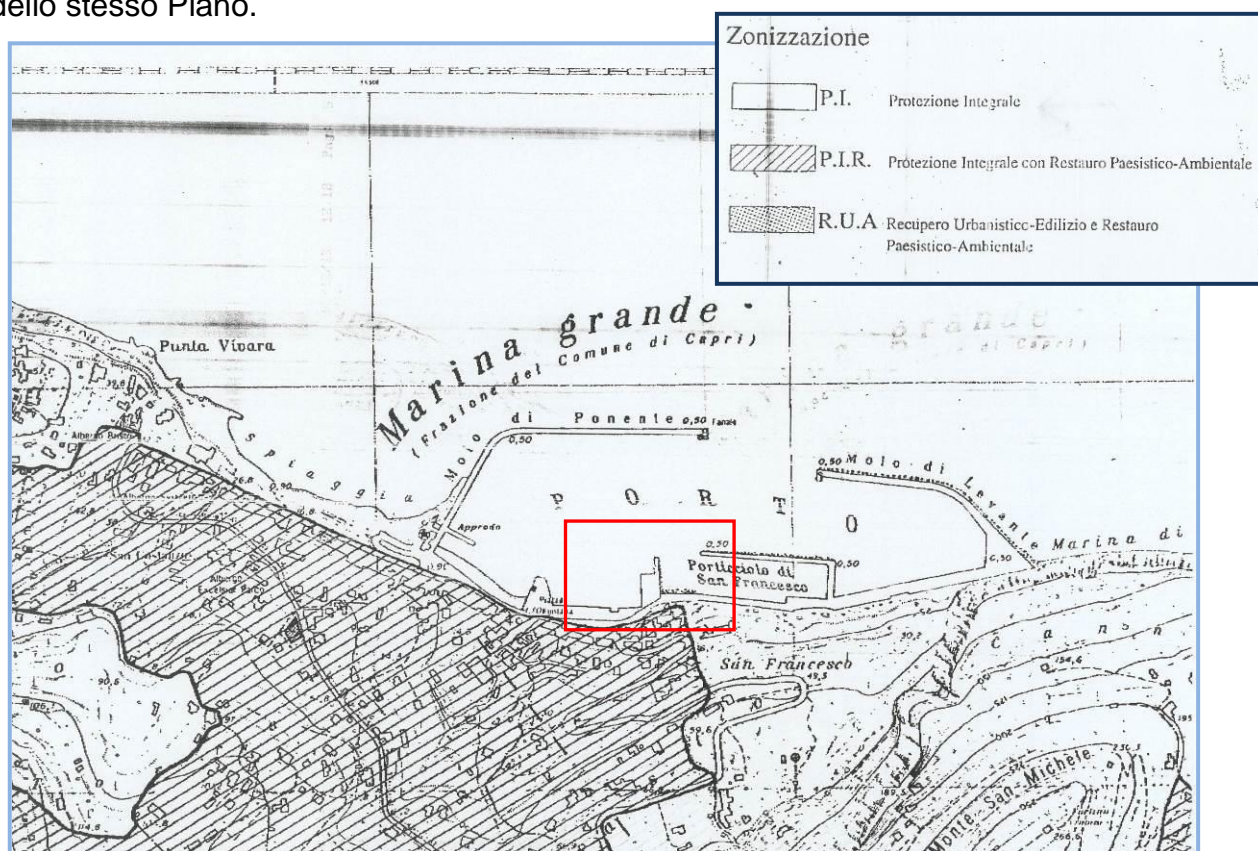
Il pontile in legno di cui sopra, al pari delle banchine, degli specchi acquei e delle strutture annesse, ricadendo su suolo regionale, rientra fra le fattispecie oggetto della Concessione Demaniale Marittima n.96/11 (così come integrata e modificata dalle C.D.M. n.17/13 e n.51/13) di cui è storicamente titolare il Porto Turistico di Capri S.p.a..



## 4. RISPETTO DEI VINCOLI.

Per quanto riguarda la disponibilità dell'area su cui insisteranno le opere in progetto, si precisa che l'ambito portuale di Marina Grande in Capri rientra, sin dal 2002, tra quelli di rilevanza Regionale, gestiti pertanto dal Settore "Demanio marittimo, porti, aeroporti, opere marittime" della Regione Campania. Valenza regionale poi confermata dalla D.G.R. 1047/2008 e dal Piano Territoriale Regionale, approvato con L.Reg. 13/2008, nel rispetto delle quali si è provveduto ad inoltrare, per l'intervento di cui si discute, formale richiesta di nuova concessione demaniale marittima.

Dal punto di vista più strettamente urbanistico l'area in esame ricade in zona classificata dal Piano Territoriale Paesistico (P.t.p.) come "zona di protezione integrale" (P.I.) e quindi regolamentata ai sensi dell'art. 11 delle Norme di attuazione dello stesso Piano.





Sebbene le tipologie di interventi consentiti in tali zone siano piuttosto ristrette, l'intervento in progetto, per la sua particolare funzione, non appare in contrasto con le previsioni della suddetta Norma.

Stesso discorso vale per il vigente Piano Regolatore Generale rispetto al quale l'area su cui insisterà il pontile ricade fra le zone in cui si applicano gli "Standards Urbanistici".

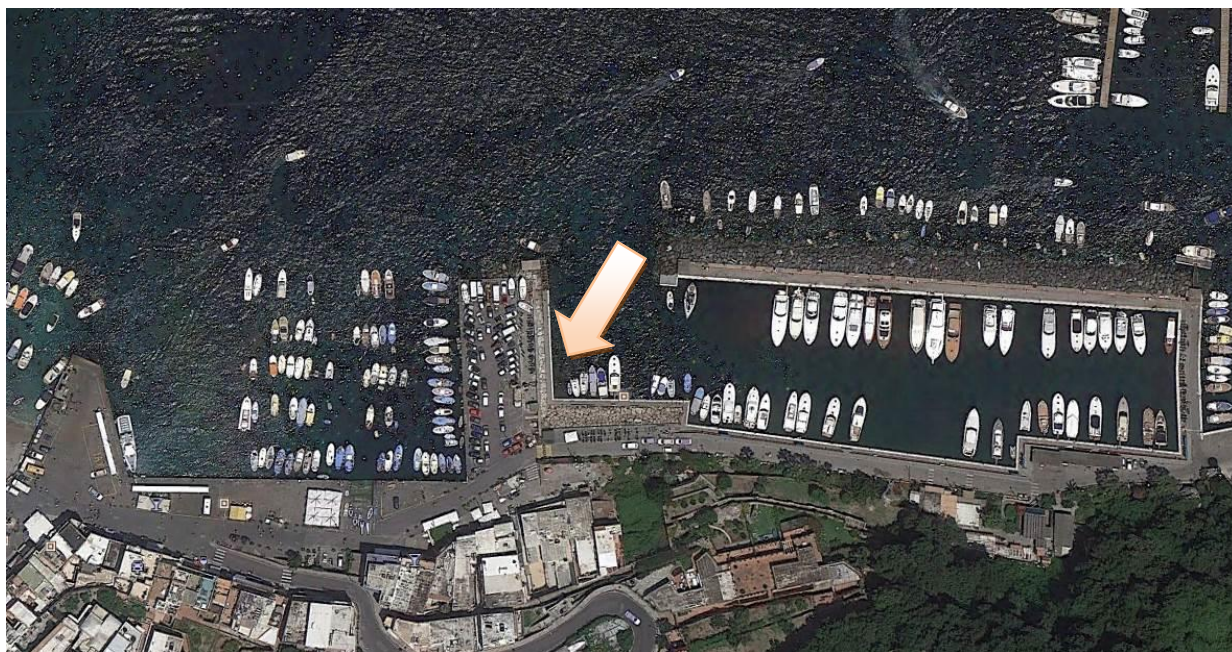
Dal punto di vista ambientale e paesistico l'intervento costituisce una lieve modifica dello stato dei luoghi inserendosi, in maniera ottimale, nel contesto strutturato. Ciò anche in virtù dello sviluppo lineare della rampa piuttosto contenuto che scaturisce dalla necessità di superare un dislivello minimo rilevato in 1m circa.

Nel complesso, dunque, le modifiche ingenerate al contesto, non andranno ad alterare le caratteristiche morfologiche e tipologiche delle strutture esistenti, si ritiene, anzi, che le scelte progettuali siano in coerenza con gli obiettivi di valorizzazione e riqualificazione paesaggistica in riferimento alle caratteristiche del paesaggio nel quale si inseriscono.





Inquadramento satellitare dell'area di intervento

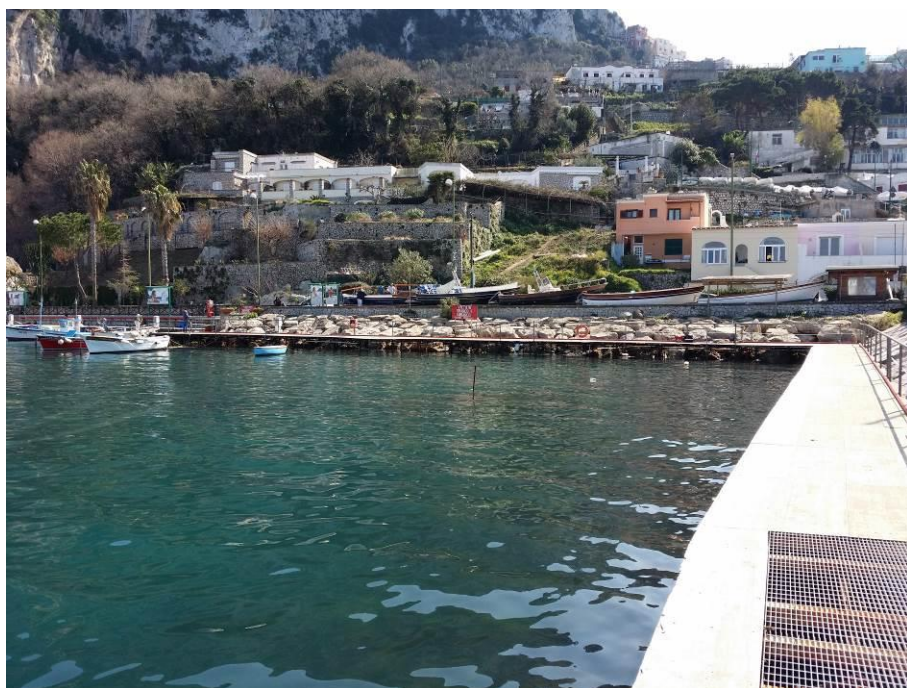






## 5. ALLEGATO FOTOGRAFICO





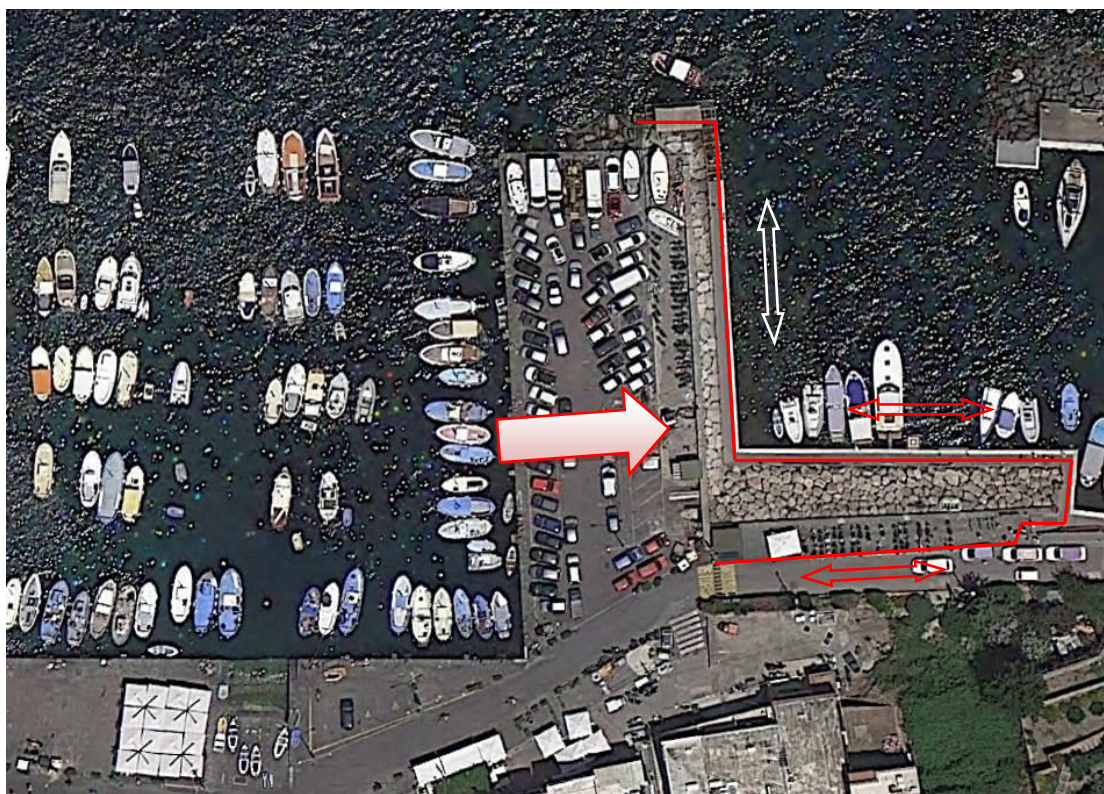




## 6. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E MOTIVAZIONI DELLE SCELTE PROGETTUALI.

Il progetto della rampa pedonale in oggetto, nasce dalla necessità di collegare in maniera diretta il pontile di sbarco collocato a ridosso del versante est del Molo Pennello con l'ingresso principale al Porto Turistico di Capri.

Nel corso della stagione estiva il pontile viene percorso ogni giorno da un numero considerevole di fruitori, anche con ridotta capacità motoria, che sono costretti, per raggiungere l'ingresso del Porto, ad estenuanti file lungo un percorso esteso non protetto dal sole e non privo di barriere.

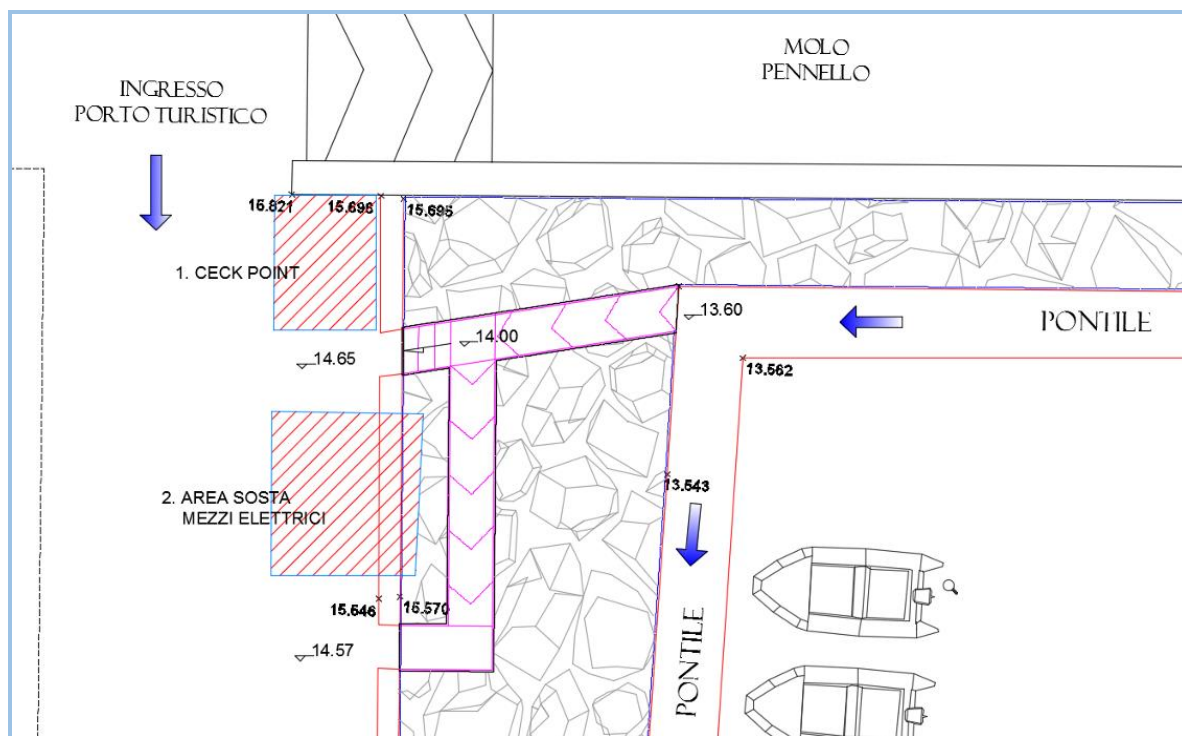


Panoramica del molo pennello con indicazione del percorso per raggiungere dal pontile l'ingresso al Porto

Nello specifico l'ingresso al Porto si colloca ad quota di circa 1 m superiore rispetto al piano di calpestio del pontile, per cui si prevede di superare tale dislivello



mediante l'installazione una rampa che, partendo dallo snodo del pontile presso radice del molo Pennello arrivi nei pressi dell'attuale ceck-point all'ingresso del Porto.



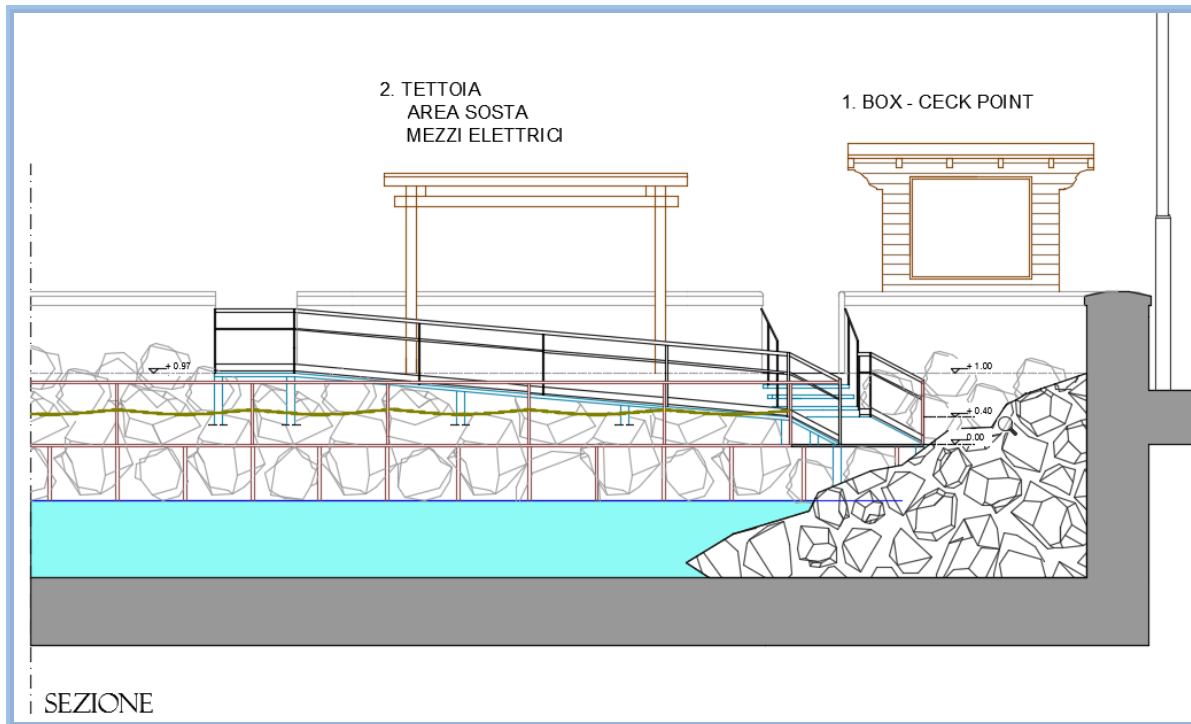
Lo sviluppo longitudinale della rampa, determinato nel rispetto della normativa sulle barriere architettoniche (LEGGE N°13 DEL 9 GENNAIO 1989 *“Disposizioni per favorire il superamento e l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati”* e DECRETO MINISTERIALE N°236 DEL 14 GIUGNO 1989 *“Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l’accessibilità, l’adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata agevolata, ai fini del superamento delle barriere architettoniche”*) è tale che si è ritenuto opportuno collocare, in corrispondenza del necessario piano orizzontale di sosta, una serie di gradini che conduca direttamente nei pressi del ceck-point, mentre la rampa vera e propria concluderà il proprio percorso in posizione più arretrata in prossimità dell’area di stazionamento temporaneo dei mezzi elettrici.

In tal modo la nuova struttura, destinata indifferentemente a tutti i fruitori del pontile di approdo, presenterà due punti di smonto sulla strada di accesso in

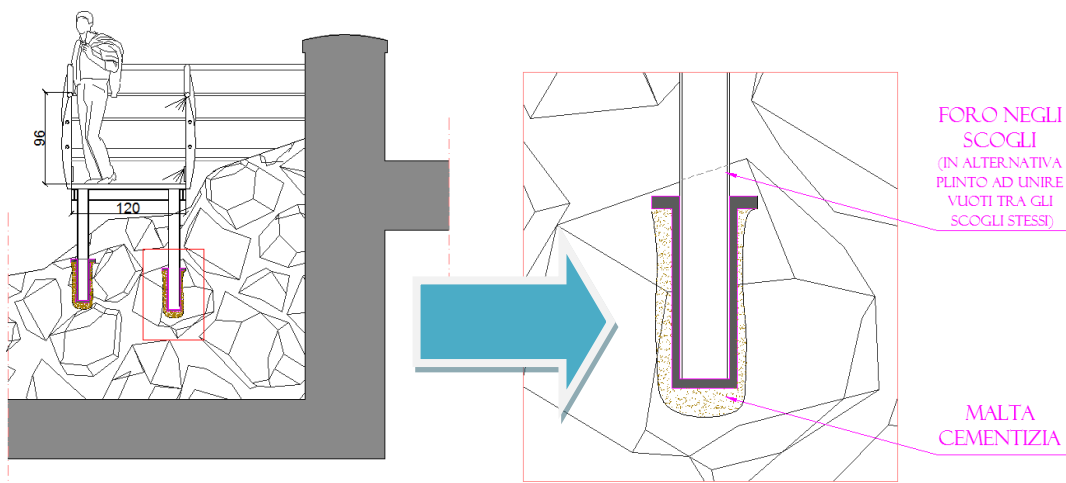




corrispondenza dei quali si renderà necessario operare il taglio del parapetto in pietra esistente.

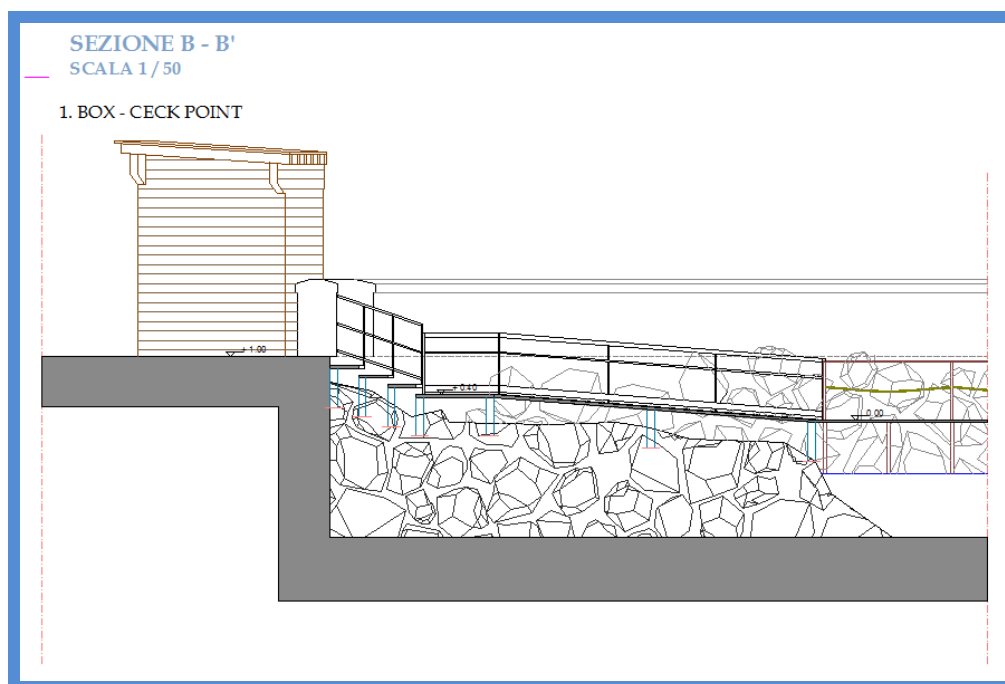


La struttura portante della passerella sarà realizzata con profilati in acciaio zincato opportunamente dimensionati ed ancorati alla scogliera sottostante della quale potrà rendersi necessario lo spostamento di quei massi che andranno ad interrompere la linearità del percorso.





La forma architettonica e l'impiego dei materiali sono derivati dall'esigenza di rispettare le preesistenze e le tipologie costruttive esistenti. In tal senso è stata data preferenza al ferro naturale ed al legno per rendere omogeneo l'intervento con la morfologia e il colore degli elementi presenti.



Il superamento del piccolo dislivello è studiato per avere un effetto di trasparenza: l'uso del ferro permette strutture leggere mentre l'alternarsi dei listelli di legno, nel piano di calpestio, permette di intravedere le forme sottostanti.

Il piano di calpestio sarà realizzato con listelli di iroko, o essenza simile, distanziati in modo da consentire la visibilità del sito sottostante od anche con pannelli removibili (tipo "carabottino") ugualmente permeabili o con grigliato metallico keller.

Le ringhiere e i corrimano sono realizzati con una composizione di ferri piatti e tondi con una tipologia assimilabile alle ringhiere presenti nel porto.



## 7. INQUADRAMENTO PAESISTICO DELL'INTERVENTO.

Dal punto di vista ambientale l'intervento non può non essere migliorativo inserendosi sia dal punto di vista ambientale che storico - paesistico in maniera ottimale.

Dal punto di vista paesistico l'intervento prevede modifiche di lievissima entità.

Si ritiene, infatti, che la scelta progettuale sia coerente con gli obiettivi di conservazione, valorizzazione e riqualificazione paesaggistica in riferimento alle caratteristiche del paesaggio nel quale si inserisce l'opera prevista, alle misure di tutela ed alle indicazioni della pianificazione paesaggistica ai diversi livelli.

L'intervento proposto in definitiva non crea barriere di alcun tipo: altimetriche, prospettiche, di emergenze varie, circa la fruizione dell'intero spazio, anzi garantisce e migliora la sua piena flessibilità.

Le dimensioni del nuovo percorso e le finiture scelte faranno della nuova passerella una naturale diramazione del pontile esistente che contribuirà a decongestionare e rendere pienamente fruibile un'area che nei periodi di maggiore affluenza turistica viene visitata da migliaia di visitatori ogni giorno.



## 8. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA.

### a) Previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico.

Non si rilevano particolari effetti diretti e indotti, reversibili e irreversibili, a breve e medio termine, nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico sia in fase di cantiere che a regime, in relazione alle opere a farsi, né la necessità di eventuali misure di mitigazione e compensazione.

Tali modifiche ingenerate al contesto, non andranno ad alterare le caratteristiche morfologiche e tipologiche delle strutture esistenti, si ritiene, anzi, che le scelte progettuali siano in coerenza con gli obiettivi di conservazione, valorizzazione e riqualificazione paesaggistica in riferimento alle caratteristiche del paesaggio nel quale si inseriscono.

### b) Simulazione dettagliata dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto.

Si allega di seguito una foto riportante lo stato attuale dei luoghi posta a confronto diretto con la stessa immagine restituente però lo stato di progetto.

La foto proposta include i luoghi interessati dall'intervento ed un adeguato intorno dell'area per consentire la valutazione di compatibilità e adeguatezza delle soluzioni nei confronti del contesto paesaggistico.

Da esse si deduce il grado di modifica assolutamente minimo delle caratteristiche ambientali ed il valore aggiunto che il progetto si ritiene possa apportare all'intera area.





**ALLEGATO FOTOGRAFICO “FOTO MODELLAZIONE REALISTICA”**



Scorcio dell'area di intervento



Foto-inserimento della nuova passerella di collegamento tra pontile e ingresso al Porto Turistico



## 9. CONCLUSIONI

Il progetto parte dalla necessità di rendere finalmente fruibile un'attrezzatura, quale quella del pontile che conduce alla testata del molo Pennello, divenuta di vitale importanza per le attività del Porto Turistico di Capri e per l'intera collettività.

Le opere previste sono ritenute indispensabili per la normale fruizione del pontile anche da parte di persone con ridotta capacità motoria che normalmente utilizzano la struttura e per conformazione e scelta di materiali si inseriscono naturalmente nel contesto strutturato e "non costituiscono impatto" sulle componenti paesaggistiche, ma anzi migliorano lo stato dell'intero Porto e la vivibilità da parte dei fruitori tutti.

Capri, lì 12.05.2016

Il Tecnico  
**ing. Giuseppe De Angelis**