



# Tre ipotesi di pedonalizzazione facilitata tra Posillipo e Marechiaro

## Three Hypothesis of Facilitated Pedestrian from Posillipo to Marechiaro

**Aldo Capasso**

Università degli Studi di Napoli Federico II  
Dipartimento di Progettazione Urbana e Urbanistica  
Facoltà di Architettura  
e-mail: [aldcapas@unina.it](mailto:aldcapas@unina.it); web: <http://www.unina.it>

Come un naufrago avverte la necessità vitale di raggiungere la costa, così chi vive in città è spinto verso il mare da un'esigenza di tipo ricreativo.

Allo stesso modo la popolazione napoletana sente fortemente l'esigenza di riappropriarsi del suo mare e di superare i tanti ostacoli che rendono difficile la sua piena fruizione sia in senso paesaggistico che turistico.

In tal senso Napoli vive il paradosso di essere una città di mare, ma può più "vederlo" che "toccarlo": fortemente antropizzati, sia il litorale che la costa sono spesso inaccessibili, irraggiungibili ed in alcuni punti invisibili. D'altro canto non è nuova questa riflessione, credo che già nel 1953 qualcuno abbia sottolineato che *"Il mare non bagna Napoli"*<sup>1</sup>.

Con questa introduzione l'intervento su *Ritrovare il Mare*<sup>2</sup>, a proposito della sua accessibilità, puntualizza una lunga ricerca e diverse pubblicazioni sulle problematiche della pedonalità<sup>3</sup> a Napoli, in particolare quella connessa ai luoghi turistici.

La scelta del collegamento facilitato tra Posillipo e Marechiaro rispetto ad altri spostamenti urbani di tipo turistico, individuati nella suddetta ricerca e segnalati nel testo *Trasporto verticale e città*<sup>4</sup>, scaturisce dalla particolare qualità del Borgo marino, il quale è assediato dall'intenso flusso e dalle soste di auto e pendolari che alterano le sue risorse naturali, paesistiche e culturali.

Prima di affrontare l'ipotesi di un collegamento meccanico è opportuno inquadrare l'area nel contesto della mobilità e del trasporto pubblico esistente.

Lo studio del quadro delle strade e del trasporto della città mostra con chiarezza che le vie di accesso per la collina di Posillipo sono articolate e difficoltose. Inoltre, mentre tutto il sistema del trasporto pubblico esistente e di progetto su ferro raggiunge agevolmente la parte litoranea est e ovest, quello relativo al tratto collinare si attesta a Mergellina con la linea 2 della metropolitana e da qui con una funivia o funicolare per il Capo di Posillipo.<sup>5</sup>

Several publications on pedestrian ways in Naples considered as a tourist attractions, have been published recently. They are based on research works carried out by Naples University scholars. Several Projects taking into account the specific environment of Borgo Marino have been submitted in order to facilitate the connection between Posillipo and Marechiaro area which is besieged by factors that alter its natural, cultural and environmental resources. It should be planned a transportation system less polluting than the existing one, re-evaluating the rehabilitation of the tramway connection between these areas. It should be upgraded the public roads, by improving environmental pathways and their equipment in order to encourage and to increase pedestrian access to the sea. It should also assess the feasibility of mechanical lifts, mini electric buses and marine transport. The three proposals presented here provide a line of small electric buses, that goes from Capo Posillipo to Marechiaro square; a cable railway that starts from the exedra of Coroglio slope gets to the square ; a leaning lift or a lightweight one carriage funicular that travels along the green area between the two roads. The three proposals must be tested functionally, environmentally and technologically. It is interesting to involve residents and traders in the planning.

I collegamenti, quindi, lungo via Posillipo-discesa Coroglio, vengono assicurati da mezzi su gomma. Emerge dunque che l'accessibilità a questa area è maggiormente penalizzata e, se si considera che la costa in questo tratto è distante dalla strada, raggiungere il mare è un percorso lungo (circa 2 km) e ulteriormente disagiato.

### Proposta di un nuovo sistema di collegamenti

Alla luce di queste constatazioni, risulta indubbiamente opportuno programmare un sistema di trasporto meno inquinante di quello esistente su gomma, rivalutando eventualmente il ripristino del collegamento tranviario<sup>6</sup> da Mergellina a Capo di Posillipo, che oltre a connettere i sistemi di trasporto esistente e previsti in questi due capolinea, consente al contempo di riqualificare il percorso panoramico di via Posillipo.

L'accesso al mare da via Posillipo è assicurato da poche strade pubbliche e da numerose strade private. Per favorire e incrementare l'accessibilità pedonale al mare, è necessario procedere alla riqualificazione di queste strade pubbliche attraverso il miglioramento ambientale dei percorsi, la sistemazione e il ripristino del tracciato secondo i materiali

originari, l'inserimento di pergolati porticati naturali per l'ombreggiatura ed altri interventi tesi a favorire la passeggiata verso il mare e ritorno.

Le condizioni morfologiche della costa di Posillipo la rendono inadatta ad una balneazione di massa: la sua fruizione deve essere basata su un turismo esclusivo che sappia valorizzare a pieno le potenzialità presenti.

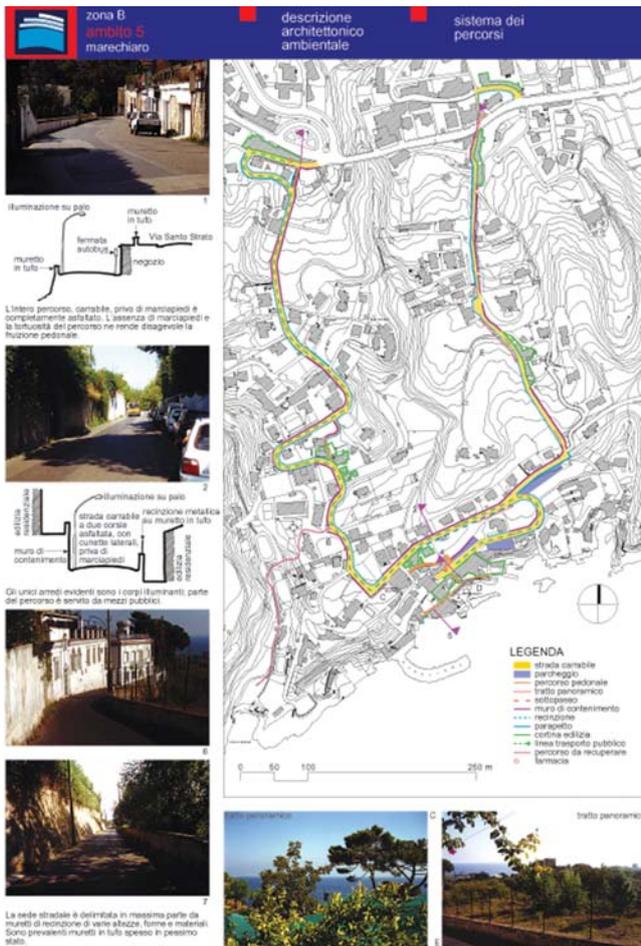
Gli arenili di Bagnoli e di S Giovanni a Teduccio, invece, sono più adatti ad ospitare una balneazione di più ampio respiro, a seguito di interventi volti a migliorare la fruibilità oltre che la qualità dell'acqua; essi inoltre presentano una migliore accessibilità, per l'immediata vicinanza sia della strada costiera che del trasporto pubblico su ferro di tipo metropolitano.

In tal senso i nuclei del Borgo di Marechiaro della Gaiola, Riva Fiorita, Rocce verdi ed altri, che punteggiano la costa di Posillipo, rientrano in quei nuclei marini della costa che vanno valorizzati, sia per le significative attività economiche legate alla ristorazione e alla balneazione a prevalenza da scoglio che per la presenza di aree archeologiche non legata al grande numero, per favorire il loro adeguato sviluppo.

Al fine di evitare il flusso delle auto private verso questi Borghi e favorire una fruizione migliore e più qualificata, è il caso di valutare la possibilità di realizzare sistemi meccanici di

Veduta aerea della costa di Posillipo.





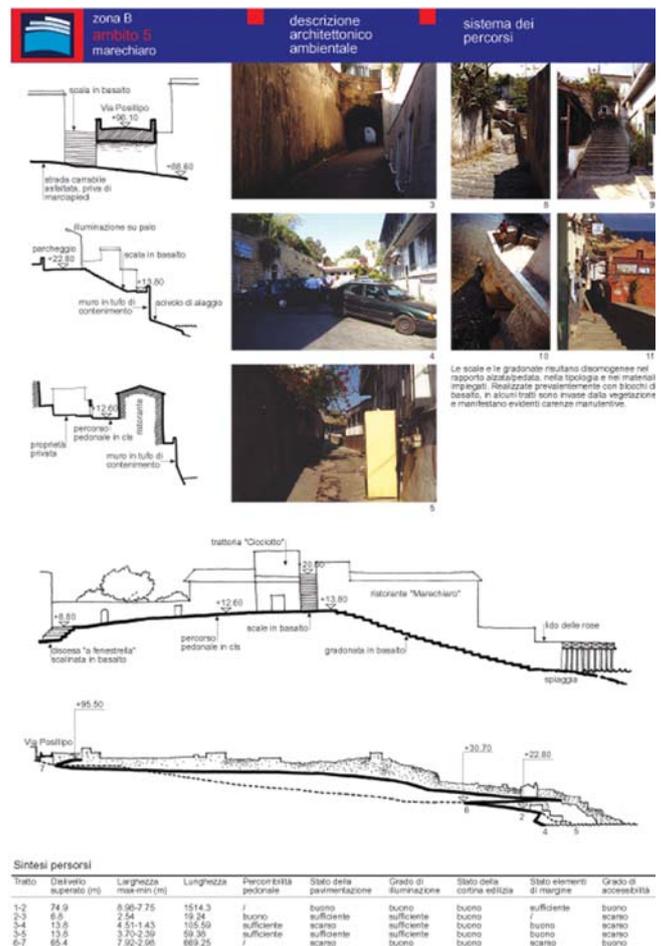
Schede di studio dei percorsi pedonali.

risalita o mini bus elettrici, laddove le condizioni ambientali li consentano. Ascensori, funivie e ascensori inclinati, se adeguati alle condizioni ambientali e paesaggistiche del sito, potrebbero soddisfare in termini eco-orientati questa esigenza.

Per integrare il sistema di mobilità per la fruizione, sia del litorale che del tratto costiero, è il caso di sollecitare l'uso dei mezzi di trasporto marino. Un criterio gerarchico e una tipologia di mezzi in grado di favorire lo spostamento dal centro della città ai punti più significativi della costa.

Un sistema di linee urbane stagionali, con piccole imbarcazioni capaci di attraccare in questi punti consente non solo di alleggerire il traffico terrestre ma soprattutto di favorire i bagnanti e i residenti dei borghi.

Andrebbe favorito e incrementato un sistema di piccole barche (alcuni esempi sono già esistenti) destinate a traghettare gruppetti di bagnanti da una spiaggia all'altra, da una banchina agli scogli e alle spiagge inaccessibili a piedi. Un tale sistema di trasporto va verificato rispetto alla profondità dei fondali e alla presenza di scogli sommersi. Tutto ciò pone il problema della sistemazione degli attracchi e delle banchine che deve tener conto, tra l'altro, dell'impatto ambientale.



## Il borgo di Marechiaro

La scelta del Borgo di Marechiaro per ipotizzare un'accessibilità facilitata scaturisce dalla sua distanza dalla strada costiera e dalla sua dimensione insediativa, infatti lungo l'unica strada carrabile che porta al Borgo sono presenti una serie di palazzotti, ville e abitazioni che lasciano a ridosso dell'area un'ampia area verde.

Un'analisi architettonica e ambientale è ben chiarita nelle schede allegate, redatte dall'indagine elaborata nella ricerca *Ritrovare il mare*<sup>7</sup>.

Più specificamente il borgo Marechiaro è raggiungibile dall'unica strada carrabile, via Salvatore di Giacomo, che collega la Discesa Coroglio a quota 95 m s.l.m. con la piazzetta Marechiaro a quota 20 m s.l.m., quindi un dislivello di oltre 70 m e di circa 2 km di distanza.

Il percorso pedonale è reso difficile anche perché l'area è priva di marciapiedi, seppur in qualche tratto esiste una scala-scorciatoia. La strada prosegue a Nord con la discesa di Marechiaro che risale verso via Posillipo, ma è interrotta per le auto sotto la strada a cui si arriva solo a piedi. La mancanza, infine, di aree pubbliche destinate alla sosta auto, se non la strada stessa, rende ancor più difficile il transito

dei pedoni, anche per il piccolo bus pubblico che collega il borgo con Posillipo.

In questo quadro della mobilità si collocano le tre ipotesi di sistema di trasporto alternativo per affrontare la rigenerazione di questa area e liberare il borgo dalla morsa delle auto dei visitatori.

Dalla documentazione fotografica aerea e in particolare scheda emerge che tra le due strade che discendono verso il borgo la collina è attraversata da un canale che parte a quota 80 m sotto il ponte di Via Posillipo e prosegue tra coltivazione ad alberi verso Marechiaro allargandosi verso i 40 m lasciando ai lati due rilevati, uno di 60 m e l'altro di 50 m. L'area verde si conclude alle spalle dei villini che costeggiano la strada.

### Le tre proposte

Il presupposto delle tre soluzioni è quello di riqualificare in termini ambientali l'area, pertanto si prevede l'inserimento dei marciapiedi lungo le strade carrabili esistenti, con alberi e pergolati, divieto di accesso delle auto ai non residenti,

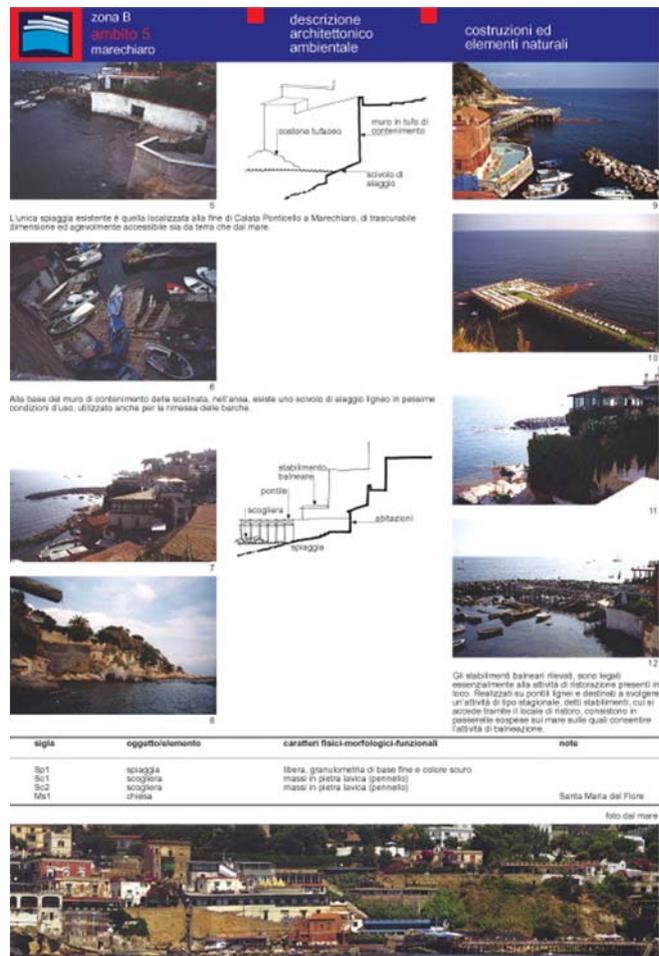
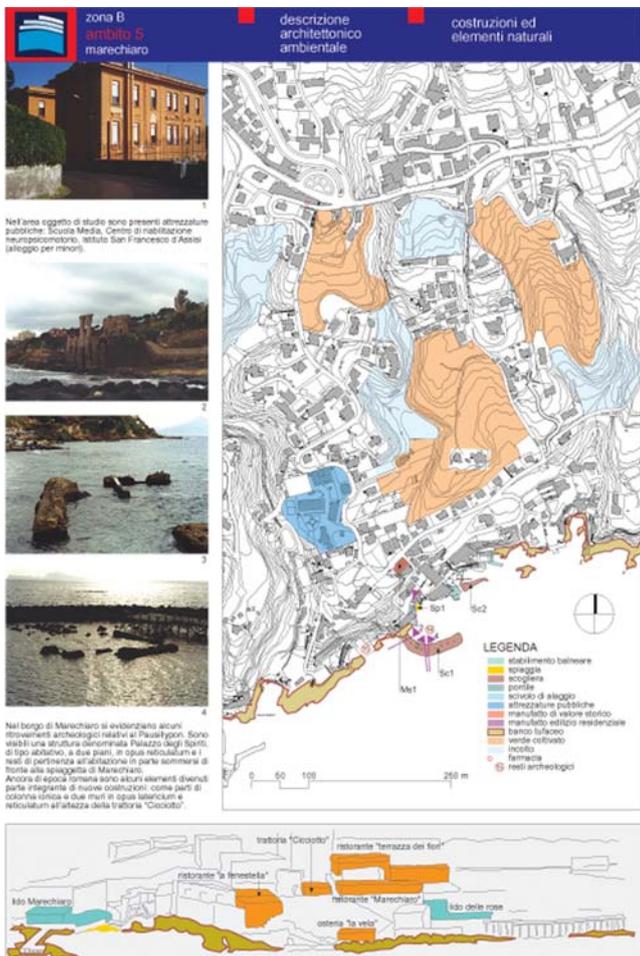
divieto di sosta sulle aree pubbliche ed infine una gestione adeguata dei nuovi sistemi di collegamento, che deve tener conto delle ore notturne altrimenti si vanifica l'obiettivo.

La prima ipotesi prevede l'istituzione di una linea di piccoli bus elettrici che percorre tutto il sistema stradale da Capo di Posillipo fino alla piazzetta Marechiaro con passaggi a cadenze orario diurna e notturna. Una soluzione rapida ed economica, ma che impone una gestione della viabilità controllata e rigorosa.

Le altre due ipotesi si collocano nella tradizione dei sistemi di trasporto funiviario urbano a Napoli del primo novecento: dalle funicolari agli ascensori alla funivia, anche se quest'ultima è dismessa. Il sistema orografico collinare napoletano, infatti, si è prestato a questo sistema di trasporto e gli amministratori di quegli anni colsero questa vocazione e realizzarono quattro funicolari (Chiaia, Centrale, Montesanto, Mergellina) e quattro ascensori (Chiaia, Sanità, Chiatamone e Manzoni, gli ultimi due dismessi).

In questa logica la seconda ipotesi individua una cabinovia che parte dall'esedra giardino) a quota 93 m s.l.m. della discesa di Coroglio e, con una linea diretta, si atterra con una prima fermata a quota 50 m per raccogliere la platea

Schede di studio dei percorsi pedonali.





Schizzo di studio con indicazione delle proposte di collegamento, planimetrie.

dei due nuclei abitati afferenti, e arriva a 23 m s.l.m. nella grande curva che porta alla piazzetta (percorso di circa 650 m) con un salto di 70 m. Questa ipotesi<sup>8</sup> pone indubbiamente problemi d'impatto ambientale dovuti ai piloni di sostegno e alle stazioni, anche se all'interno della vegetazione l'intervento potrebbe essere mitigato con sistemi reticolari leggeri.

Tutto il percorso della funivia, inoltre, sovrasta l'area verde e quindi supera anche le problematiche della sicurezza sul transito dei centri abitati.

Sulle problematiche tecniche non mi soffermo perché i sistemi funiviari sono molto avanzati, così pure sulla sicurezza, ma in questo caso bisogna confrontarsi con la dimensione delle cabinovie in base ai flussi di passeggeri.

Questo aspetto è indubbiamente importante per la valutazione economica dell'intero impianto e per la sua gestione.

Il fascino della veduta aerea del mare, della costa e del Vesuvio è certamente un valore aggiunto al borgo Marechiaro e quindi è in ragione anche della sua attrazione che vanno valutati i costi e i benefici. Come anche la certezza dei tempi di partenza e di arrivo e la brevità dei tempi di percorrenza rispetto ai piccoli bus elettrici. Anche in questo

caso la gestione del sistema deve tener conto della vita del borgo. Infine la terza ipotesi riguarda un ascensore inclinato<sup>9</sup> o funicolare leggera a una sola vettura, che percorre sempre l'area verde tra le due strade.

La partenza è individuabile sotto il ponte attraverso un ascensore sul lato di via Boccaccio. Una prima fermata è all'altezza di vico Alfano, in modo da poter essere utilizzato dai residenti dei due nuclei abitati afferenti, dalla discesa di Marechiaro e da vico Alfano. Infine l'arrivo a ridosso di via Salvatore Di Giacomo a quota 35 m s.l.m. (percorso 526 m), essendoci lo sbarramento della cortina edilizia sulla strada, potrebbe avere due soluzioni di uscita: attraverso un piccolo percorso esistente o attraverso un ascensore e un sottovia (percorso 80 m) che spunta sulla piazzetta Marechiaro a quota 23 m. Quest'ultima soluzione potrebbe essere realizzata dopo la valutazione dell'efficacia del nuovo sistema di trasporto.

Certamente l'ascensore inclinato, oltre ai requisiti di panoramicità della cabinovia, è più ancorato a terra per cui subisce meno le problematiche atmosferiche delle funivie. Tuttavia anche in questo caso un'attenta progettazione e l'uso di tecnologie leggere potrebbero affrontare con successo la questione dell'impatto ambientale.

Tutte queste ipotesi progettuali finalizzate alla rigenerazione del Borgo nella sua complessità vanno verificate sul piano funzionale, ambientale e tecnologico per poi coinvolgere gli abitanti e gli operatori economici della zona, sia per la scelta della soluzione più adeguata, sia per renderli partecipi e collaboratori della realizzazione e gestione del progetto.

Locandina della manifestazione "Camminare, vedere, respirare", Napoli, ottobre 2000.



**Note**

- <sup>1</sup> Annamaria Ortese, *Il mare non bagna Napoli*, Einaudi, Torino 1953.
- <sup>2</sup> Capasso A. in Vitale A. (2006).
- <sup>3</sup> Aldo Capasso, Antonio Niego, Eduardo Vittori a, (a cura di), *Lo spazio pedonale e la città*, SEN, Napoli 1982; Aldo Capasso, (a cura di), *Camminare e vedere*, Collana Studi del Mezzogiorno della Camera di Commercio, Prismi editore, Napoli, 1989 (nuova edizione 1997); Aldo Capasso, (a cura di), *Commercio e città: Lo spazio commerciale e lo scenario urbano*, CUEN, Napoli 1992 Aldo Capasso, Mariangela Bellomo, (a cura di), *Piazze e città*, Collana Studi sul Mezzogiorno della Camera di Commercio, Prismi editore, Napoli 2001.
- <sup>4</sup> Aldo Capasso, (a cura di), *Trasporto verticale e città*, CLEAN, Napoli 2002.
- <sup>5</sup> AA.VV., *Piano Comunale dei Trasporti*, Comune di Napoli, 1997.
- <sup>6</sup> Eduardo Bevere, Gerardo Chiaro, Andrea Cozzolino, *Storia dei Trasporti urbani di Napoli*, Calosci, Cortona 1998, Vol.I.
- <sup>7</sup> Ricerca "Ritrovare il mare. Linee guida per gli interventi di riqualificazione della fascia costiera di Napoli" (1999- 2001) Convenzione tra Comune di Napoli - Assessorato all'Ambiente e Dipartimento di Progettazione Urbana, Università degli Studi di Napoli "Federico II", pubblicata in: Augusto Vitale, (a cura di), *Ritrovare il mare*, CLEAN Napoli, 2006.
- <sup>8</sup> Soluzione per altro già segnalata in una manifestazione del 2000 e poi pubblicata in *Trasporto verticale e città* (op cit) per affrontare il disagio del flusso di auto verso la marina di Marechiaro.
- <sup>9</sup> Cfr. *Trasporto verticale e città*, op cit.

**Riferimenti bibliografici**

- AA. VV., *Ascensori e apparecchi elevatori*, Maggioli Editore, Rimini 2000.
- AA. VV., *Lo spazio pedonale nel disegno della città*, Atti del Convegno, Università degli Studi di Perugia, Perugia 1999.
- AA. VV., *New transport systems in the world*, Process Architecture 1979.
- AA. VV., *Trasporti urbani collettivi, Innovazione tecnologica, Qualità della vita nei centri storici*, Atti del Convegno, Perugia 27-29 ottobre 1988.
- A.N.I.A.I., *Infrastrutture a Napoli. Progetti dal 1860 al 1898*. Napoli 1978.
- Alisio G., Lamont Young, *Utopia e realtà nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento*, Officina Edizioni, Roma 1993.
- Belardi P., "Centro storico e viabilità alternativa: parcheggio a rotazione, percorso pedonale meccanizzato" "L'Industria delle Costruzioni", n.199, maggio 1998.
- Belardi P., "Perugia : la metropolitana pedonale", "Paesaggio urbano", n. 0, 1989, pp. 66-75.
- Belardi P., "Connessioni urbane: percorsi pedonali meccanizzati per i centri storici" "Parametro", n. 182, gennaio-febbraio 1991, pp. 18-57.
- Buchanam C., *Traffic in towns*, London 1963.
- Caniglia Rispoli C., *Spazio pubblico per la città -Problemi\_ per la mobilità pedonale*, Napoli 1970.
- Capasso A., Niego A., Vittoria E., (a cura di), *Lo spazio pedonale e la città*, SEN, Napoli 1982.
- Capasso A., (a cura di), *Camminare e vedere*, Collana Studi del Mezzogiorno della Camera di Commercio, Prismi editore, Napoli, 1989 (nuova edizione 1997).
- Capasso A., (a cura di), *Commercio e città: Lo spazio commerciale e lo scenario urbano*, CUEN, Napoli 1992 Aldo Capasso, Mariangela Bellomo, (a cura di), *Piazze e città*, Collana Studi sul Mezzogiorno della Camera di Commercio, Prismi editore, Napoli 2001.
- Capasso A., (a cura di) *Trasporto verticale e città*, CLEAN, Napoli 2002.
- Capasso A., "La città negata - L'invasione degli oggetti che popolano lo spazio urbano", in: *Morire di traffico*, Edizione Sintesi, Napoli, 1987.
- A. Capasso, "Quel quotidiano soggiorno di emozioni - Gli spazi pedonali", in: *Architettura E/O Architettura* n.1, 1985
- Capasso A., "Percorsi pedonali attrezzati per l'uso alternativo e collettivo dello spazio urbano", in: *Atti ufficiali della Conferenza del traffico e della circolazione di Stresa*, Automobil Club Italia, Milano 1974.
- Cennamo M., *La città obliqua*, Fratelli Fiorentino, Napoli 1984.
- Comune di Perugia, *Mobilità e relative infrastrutture nella città di Perugia*, Perugia 1980.
- De Sivo M., Lentini B., *Guida alla progettazione senza barriere*, Alinea Editrice, Firenze 1985.
- Gelmini P., *Città, Trasporti e Ambiente*, Etas Libri, Milano 1998.
- Gobbi A., (a cura di), *Risalire la città: Napoli e i suoi Musei dall'Archeologico a Capodimonte*, Premio Schindler 1997, Electa, Milano 1998.
- Liguori F., *L'Ascensore. Guida pratica alla macchina che tutti usano e nessuno conosce*, Edizioni DEI- Tipografia Genio Civile, Roma 1992.
- Koenig G.K., "Per il riuso della funicolare di Orvieto", in *Ottagono*, n.69, giugno 1983, pp.54-59.
- Mandolesi D., (a cura di), "Progettare i luoghi della mobilità" *L'industria delle costruzioni*, n 343, maggio 2000, pp. 72-75.
- Minoglio A., "Scoprire e capire il mondo. A che piano?L'ascensore:incubi, sicurezza, imbarazzi, novità tecniche e segreti del mezzo di trasporto più comune", *Focus*, n. 68, giugno 1998, pp. 20-24.
- Lione R., *Ascensori e altri impianti di sollevamento*, Carocci Editore, Roma 1998.
- Vitale A., (a cura di), *Ritrovare il mare*, CLEAN, Napoli 2006.

**Referenze immagini**

L'immagine a pag. 108 è tratta da "Campania, viaggio sopra la terra dei miti", CRAT (Consorzio Regionale Aziende Turistiche), Napoli 1989, quelle a pag. 109 e 110 da A. Vitale, (a cura di), *Ritrovare il mare*, CLEAN, Napoli 2006.