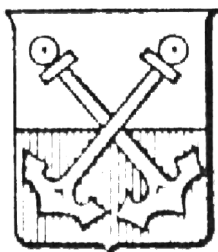




NAUSICAA

ALLEGATO E

Autorità Portuale di Napoli



Piano Regolatore del Porto di Napoli
e d'assetto del territorio demaniale marittimo-costiero
Circoscrizione Autorità Portuale

Parte Terza
Schede normative e grafici
Stralcio

Il Segretario Generale
Prof. Wanda d'Alessio

Adottato dal Comitato Portuale con delibera n.77 del 19/12/2000



AI - Darsena Acton.

“Area strategica” che riassume gli obiettivi fondamentali da perseguire per il rilancio e lo sviluppo del porto.

Stato di fatto e di diritto: demanio militare, area con destinazione funzionale militare.

Stato di diritto prevista: trasferimento al demanio marittimo.

Funzione caratterizzante prevista dal Piano: “Area strategica” da riconvertire, riqualificare e destinare a traffico passeggeri (diporto nautico per turismo non stanziale), investendo sulla posizione di waterfront.

Funzione ammessa : turistica ed urbana .

Area di intervento conseguente alle destinazioni funzionali prescritte :

le operazioni di trasformazione della darsena, nel breve periodo, sono strettamente connesse all’esigenza di consentire l’accesso pubblico al secondo tratto del Molo San Vincenzo, che oltre il bacino di raddobbo già appartiene all’Autorità portuale, senza interferire con l’uso militare. Si prevede, pertanto, un allargamento di circa 7 metri della banchina prospiciente il Molosiglio in modo da realizzare un accesso che consenta di fruire dell’ampia carreggiata disposta sulla banchina meridionale del Molo San Vincenzo. In detta logica di intervento più ampio di riqualificazione complessiva dell’area, occorre nell’immediato provvedere alla riqualificazione dei giardini del Molosiglio, attualmente molto degradati, in modo da rafforzare l’idea, sottesa all’intervento proposto che, con poche operazioni, tende a riconnettere l’intero Molo San Vincenzo con la Darsena ed i giardini del Molosiglio, da un lato all’area monumentale della città e dall’altro al litorale di Santa Lucia fino a Castel dell’Ovo.

Le previsioni a breve termine non possono confermare in maniera certa la ‘liberazione’ della darsena e del primo tratto del molo San Vincenzo dall’uso militare, che pure potrebbe realizzarsi in tempi brevi. In tale ipotesi si ipotizza la destinazione della darsena a traffico passeggeri, in particolare al diporto nautico per turismo non stanziale, in continuità con i giardini del Molosiglio per un verso (area su cui sorgevano le strutture dell’antico Arsenale) e del Beverello per un altro, costituendo così un’area vasta e continua da riqualificare nel suo complesso sotto l’aspetto diportistico e turistico e di collegamento con le isole.

Indicazioni normative degli edifici:

Ripristino delle caratteristiche di “monumentalità”: Edificio che (contrassegnato con il n.2 nella scheda AI) copre una superficie di suolo demaniale di 10281 mq, a tre livelli, altezza 15 mt., vol.154215 mc., con struttura in muratura, in stato di conservazione buono, edificio significativo per il valore storico ed architettonico con caratteristiche di monumentalità; appartenente alla Marina militare, con destinazione d’uso ad uffici ed alloggi, con tipo di utilizzazione proprio.

Sono consentiti interventi mirati alla conservazione della struttura unitaria del molo ed al ripristino degli elementi alterati, in considerazione caso per caso delle caratteristiche dei diversi corpi edilizi che compongono la struttura nel suo complesso: All’interno sono consentiti interventi di razionalizzazione degli spazi senza alterare la configurazione strutturale delle varie parti.Sono consentite modifiche alle destinazioni d’uso attuali con altre compatibili con la destinazione al traffico passeggeri dell’area e sempre nella logica di un’operazione unitaria.

Possibilità di abbattimento con ricostruzione in sito : corpo edilizio che (contrassegnato con il n.3 nella scheda AI), realizzato a ciglio banchina, chiude il piazzale definito dagli edifici della Darsena Acton, e prospetta verso

di esso e verso il mare. L'edificio, in cemento armato, occupa una superficie di suolo demaniale di 385 o 358 mq, a due livelli, altezza 10 mt., vol.3850 o3580 mc., in stato di conservazione sufficiente, con nessuna qualità architettonica e con caratteristiche significative di appartenenza all'impianto planimetrico; appartenente alla Marina Militare, con destinazione d'uso ad uffici, con tipo di utilizzazione proprio.

E' consentito ogni intervento che non comporti aumento di volume e/o di altezza compresa la demolizione con ricostruzione il loco secondo l'impianto planimetrico di cui è parte. Sono ammesse modifiche delle destinazione d'uso ed interventi mirati alla riutilizzazione compatibile con la destinazione funzionale dell'area in cui ricade il manufatto.

Possibilità di cambiamento d'uso nel rispetto dei "caratteri" dell'edificio e dell'involucro esterno : edificio che (contrassegnato con il n.4 nella scheda AI) è stato realizzato alla fine del secolo scorso e definisce il nucleo della Darsena Acton a ponente, con superficie di suolo demaniale di 2294 mq, a tre livelli, altezza 15 mt., vol. 34410 mc., con struttura in muratura, in stato di conservazione buono; con caratteristiche di monumentalità; appartenente alla Marina militare, con destinazione d'uso ad uffici ed alloggi, con tipo di utilizzazione proprio. Detto edificio richiama, per la composizione delle facciate e lo stile, gli altri edifici che compongono la darsena; i prospetti sono disegnati da tre ordini di finestre rettangolari, e il livello terreno è segnalato da un diverso trattamento della muratura come elemento basamentale. Gli ingressi principali sono sul piazzale interno della darsena. Questo, tra gli edifici dell'area, è quello che può assumere, proprio per la posizione al margine, un ruolo determinante nella riorganizzazione funzionale di questa parte del porto.

Sono consentiti quegli interventi mirati alla conservazione in loco dell'edificio nel rispetto delle caratteristiche più significative, con particolare attenzione agli aspetti figurativo spaziali ed a quelli posizionali. E' esclusa ogni possibilità di modifica della configurazione attuale delle facciate. All'interno sono consentiti interventi di razionalizzazione degli spazi anche con l'introduzione di nuovi collegamenti verticali e la modifica delle quote dei solai senza alterare la configurazione strutturale dell'edificio. Sono consentite modifiche della destinazione d'uso attuale con altra compatibile con la destinazione ad area di uso misto in cui ricade il manufatto.

Possibilità di abbattimento con ricostruzione in sito : manufatto che (contrassegnato con il n.5 nella scheda AI) occupa una posizione particolare nell'impianto planimetrico della darsena per la possibilità di accedervi anche dai giardini del Molosiglio, ed infatti una parte di esso è di uso pubblico, la struttura occupa una superficie di suolo demaniale di 831 mq, a tre livelli, con altezza 15 mt., vol. 12465 mc.; in cemento armato, in stato di conservazione sufficiente, con nessuna qualità architettonica e con caratteristiche significative di appartenenza all'impianto planimetrico; appartenente alla Marina militare con destinazione d'uso ad uffici e tipo di utilizzazione proprio. Le facciate sono in parte intonacate ed in parte rivestite in mattoni.

E' consentito ogni intervento che non comporti aumento di volume e/o di altezza compresa la demolizione con ricostruzione il loco secondo l'impianto planimetrico di cui è parte. Sono ammesse modifiche delle destinazione d'uso ed interventi mirati alla riutilizzazione compatibile con la destinazione funzionale dell'area in cui ricade il manufatto.

Possibilità di abbattimento con ricostruzione in sito : edificio che (contrassegnato con il n.6 nella scheda AI) è stato realizzato molti anni dopo quelli che lo circondano, pure se con le stesse caratteristiche architettoniche, nell'impostazione e nel trattamento dei prospetti. Il corpo di fabbrica è a tre livelli ed è posizionato al centro del piazzale formato dagli edifici della Darsena Acton. Occupa una superficie di suolo demaniale di 934 mq, a tre livelli, altezza 15 mt., vol.14010 mc, in muratura, in stato di conservazione buono, con qualità storico-architettoniche e con caratteristiche significative di monumentalità; appartenente alla Marina militare , con destinazione d'uso per uffici ed alloggi e con tipo di utilizzazione proprio.

E' consentito ogni intervento che non comporti aumento di volume e/o di altezza compresa la demolizione con ricostruzione in sito secondo l'impianto planimetrico di cui è parte. Sono ammesse modifiche delle destinazioni d'uso ed interventi mirati alla riutilizzazione compatibile con la destinazione funzionale dell'area in cui ricade il manufatto.

Possibilità di cambiamento d'uso nel rispetto dei "caratteri" dell'edificio e dell'involucro esterno: edificio che (contrassegnato con il n.7 nella scheda AI) fa parte del nucleo originario degli edifici formante la Darsena Acton. La struttura è in muratura, il prospetto sul piazzale è a tre livelli, mentre la parte arretrata, che appare come un corpo autonomo è a quattro livelli. I prospetti sono intonacati ed è segnalata la differenza della parte basamentale. Non è possibile stabilire con precisione l'evoluzione del corpo di fabbrica perché questo, come gli altri all'intorno, è occupato dalla Marina Militare, quindi è inaccessibile; occupa una superficie di suolo demaniale di 1298 mq, altezza 20 mt., vol. 25960 mc., in buono stato di conservazione, con qualità architettonica significativa storico-architettonico; è destinato ad uffici ed alloggi con un tipo di utilizzazione proprio.

Sono consentiti quegli interventi mirati alla conservazione dell'edificio nel rispetto delle caratteristiche figurative e spaziali, e del valore posizionale rispetto all'impianto planimetrico di cui fa parte. Sono ammesse modifiche delle destinazioni d'uso ed interventi mirati alla riutilizzazione a servizio dell'area passeggeri entro la quale ricade il manufatto; sono consentite inoltre modifiche ai prospetti esterni che non comportino trasformazioni sostanziali che possano stravolgere l'assetto originario; all'interno sono ammessi interventi di razionalizzazione degli spazi anche con l'introduzione di nuovi collegamenti verticali e la modifica delle quote di imposta dei solai senza alterare la configurazione strutturale dell'edificio.

Possibilità di abbattimento con ricostruzione in sito o in altro luogo : manufatto che (contrassegnato con il n.8 nella scheda AI) sorge sul confine tra la Darsena Acton e i giardini del Molosiglio per una lunghezza di 124,07 mt.; si presenta come una struttura di copertura leggera ed ha la funzione di sede del controllo all'ingresso dell'area militare e di garage per gli automezzi della Marina militare; occupa una superficie demaniale di 538 mq, ad un livello, altezza cinque mt, vol. 2690 mc., con struttura in muratura, in buono stato di conservazione, con nessuna qualità architettonica e caratteristica significativa.

E' consentito ogni intervento che non comporti aumento di volume e/o di altezza, inclusa la demolizione totale o parziale.

Possibilità di abbattimento con ricostruzione in sito o in altro luogo : piccolo edificio che (contrassegnato con il n.9 nella scheda AI) costruito in cemento armato, occupa una superficie di suolo demaniale di 75 mq, altezza 4mt., vol. 300 mc., in stato di conservazione mediocre, con nessuna qualità architettonica e caratteristica significativa; utilizzato dalla Capitaneria di porto Guardia Costiera, Pubblica sicurezza, con destinazione d'uso uffici e con un tipo di utilizzazione proprio. Realizzato recentemente davanti all'edificio dell'ex - Ala Littoria, sul lato prospiciente la Darsena Acton; ad un unico livello l'edificio ospita alcuni uffici delle forze pubbliche di controllo dei mezzi marini ricoverati nella darsena antistante.

E' consentito ogni intervento che non comporti aumento di volume e/o di altezza, inclusa la demolizione totale o parziale con ricostruzione a parità di volume nello stesso o in altro sito.

Trattasi, ad ogni modo, di edifici da destinare prevalentemente in strutture di supporto e di servizio al traffico passeggeri.

AII - Bacino di Carenaggio al Molo San Vincenzo.

“Area strategica” che riassume gli obiettivi fondamentali da perseguire per il rilancio e lo sviluppo del porto.

Stato di fatto : il tratto del Molo San Vincenzo che va dalla radice fino all’eliporto, su cui si imposta l’edificio a tre livelli oggi occupato dalla Marina Militare, è la parte più antica del Molo come struttura di difesa del bacino portuale. E’ in questo tratto che il molo accoglie l’antico bacino di carenaggio borbonico, uno dei monumenti più interessante del porto, non a caso inserito nell’elenco dei monumenti nazionali.

Stato di diritto: demanio militare, area con destinazione funzionale militare.

Stato di diritto previsto : Demanio marittimo (pertinenza).

Funzione caratterizzante prevista dal Piano: “Area strategica” da riconvertire e riqualificare.

Funzione ammessa : turistica, urbana ed accesso al pubblico. .

Area di intervento conseguente alle destinazioni funzionali prescritte :

adeguamento funzionale della strada carrabile che corre sul retro dell’edificio e, nell’ipotesi di uso pubblico, la verifica delle condizioni della banchina settentrionale per consentire l’ormeggio di mezzi legati al traffico passeggeri e l’uso come passeggiata pedonale;

conservazione e ristrutturazione dell’eliporto per metterlo in condizione di assolvere alla sua funzione originaria; ne è ammessa una rifunzionalizzazione ai fini turistici ed urbani; l’eliporto, infatti, è anch’esso considerato come uno degli elementi significativi della costruzione del molo.

restauro dell’antico bacino di carenaggio borbonico e sua apertura al pubblico:

in una previsione a breve, che vede ancora la permanenza dei militari in questa parte del Molo, si prospetta il restauro dell’antico bacino di carenaggio e la sua apertura al pubblico per consentirne la visita. L’ingresso al pubblico è consentito utilizzando la strada, alla quale si accede dall’area dei giardini del Molosiglio (cfr. scheda AI) che corre sul retro dell’edificio e dalla quale, in prossimità dell’eliporto, è possibile raggiungere, attraversando un passaggio interno all’edificio stesso, la banchina settentrionale del molo. Così facendo il passaggio attraverso l’area militare dovrebbe essere consentito soltanto dall’eliporto al bacino.

Nella previsione di ‘liberazione’ dall’uso militare, l’accesso al molo diventa possibile anche dalla darsena; la banchina settentrionale diventerebbe percorribile solo pedonalmente e l’edificio destinato ad uso del traffico passeggeri e/o a servizi di tipo turistico.

Indicazioni normative degli edifici:

Ripristino delle caratteristiche di monumentalità da riconvertire prevalentemente in strutture di supporto e di servizio al traffico passeggeri.

A III - I Magazzini al Molo San Vincenzo.

“Area strategica” che riassume gli obiettivi fondamentali da perseguire per il rilancio e lo sviluppo del porto.

Stato di fatto: il tratto centrale del Molo San Vincenzo è tra i più significativi rispetto alle previsioni di trasformazione del porto. Questo tratto di molo si presenta come il più interessante sia dal punto di vista del rapporto tra costruito e banchine, sia per la struttura dell’edificio che su esso si imposta. La sezione trasversale del molo in questo tratto presenta, procedendo dall’esterno verso l’interno del porto : i grandi massi a protezione del molo; la strada carrabile che corre sul retro dell’edificio bordata dal poderoso muro in blocchi di piperno; gli ambienti voltati disposti in serie lungo la banchina che presentano in copertura la passeggiata sopraelevata; ed infine la banchina settentrionale che può essere utilizzata come passeggiata pedonale.
Stato di diritto : demanio portuale, diga foranea di sopraflutto.

Funzione caratterizzante : oltre che diga di sopraflutto a protezione del porto, si tratta di area ‘strategica’ che, oggetto di interventi, già approvati, di restauro conservativo e strutturali è da riqualificare e destinare, per la parte che qui interessa, sostanzialmente al traffico passeggeri ed, in specie, al traffico crocieristico, nonché, nel suo complesso, a spazio pubblico.

Funzione ammessa: turistica, urbana e con accesso al pubblico.

Nuove opere marittime: area mq 8700. Sviluppo banchina mt.1030.

Uso degli ormeggi : traffico passeggeri.

Area di intervento conseguente alle destinazioni funzionali prescritte dal Piano :

- a) *adeguamento funzionale della strada carrabile che corre sul retro dell’edificio;*
- b) *restauro e ripristino delle caratteristiche di monumentalità dell’edificio con l’utilizzo degli ambienti che lo costituiscono per strutture commerciali, di supporto e di servizio al traffico passeggeri; sono consentiti interventi mirati alla conservazione della struttura unitaria del molo ed al ripristino degli elementi alterati, in considerazione caso per caso delle caratteristiche dei diversi corpi edilizi che compongono la struttura nel suo complesso. All’interno sono consentiti interventi di razionalizzazione degli spazi senza alterare la configurazione strutturale delle varie parti. Sono consentite modifiche delle destinazioni d’uso attuali con altre compatibili con la destinazione al traffico passeggeri dell’area e sempre nella logica di un’operazione unitaria.*

Non è consentita, quindi, alcuna operazione che ne trasformi l’impianto originario, in particolare, intervenendo sullo spesso muro che costituisce la struttura ‘portante’ del molo; sono previsti interventi necessari a rendere effettivamente praticabile la copertura in modo da costituire una passeggiata a quota sopraelevata;

- c) *ristrutturazione della banchina settentrionale;*
- d) *riconfigurazione della struttura del bunker che -quale reperto bellico con valore documentario- potrebbe funzionare da elemento di accesso alle nuove banchine.*

Nuova opera marittima prevista dal Piano : occorre consentire l’uso del molo per il traffico passeggeri senza impegnare la struttura del molo che mantiene, anche in questo tratto, le sue più specifiche funzioni di diga foranea; è prevista la costruzione di un pontile a T da attaccare al molo nel punto in cui la struttura originaria del molo è già compromessa per la costruzione del bunker posto sulla banchina settentrionale circa a metà del molo in oggetto. Il braccio corto della nuova opera, che assume la larghezza del bunker e si protende in mare

per circa 85 metri, lascia tra la banchina del molo e il braccio lungo della T due specchi acquei di 8500 metri a ponente e di 21000 mq a levante visto che il pontile parallelo al molo della nuova opera ha un'estensione lineare di 120 ml a ponente e 300 ml a levante. La configurazione della nuova opera darebbe la possibilità, senza intervenire in alcun modo intervenire sulla banchina esistente, di ormeggiare imbarcazioni più piccole all'interno delle due nuove darsene e imbarcazioni più grandi (eventualmente navi da crociera) all'esterno;

Lavori di restauro, conservazione e consolidamento : con Protocollo di intesa, in data 12.10.1999 tra l'Autorità Portuale, il Ministero per i beni e le Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici di Napoli ed il Ministero dei Lavori Pubblici-Genio Civile per le Opere Marittime di Napoli sono stati affidati, rispettivamente, l'incarico di progettazione per il restauro e conservazione e per il consolidamento del Molo San Vincenzo e relative opere infrastrutturali.

In questo tratto, vi è una situazione diffusa di dissesti, consistenti in lesioni e cedimenti diffusi del piano di banchina, fino al muro paraonde; sgrottature dei muri di banchina con interessamento della struttura a tergo; degrado della pavimentazione, del coronamento e di alcuni tratti del paramento di banchina; asportazione di massi artificiali, atti ad assicurare la funzionalità per ampie zone della mantellata esterna di protezione dell'infrastruttura foranea.

Il tratto interessato dal progetto si estende, dalla radice del molo (lato esterno) e dall'eliporto (lato interno), fino all'attacco con la Diga Duca degli Abruzzi.

All'esterno trattasi di opera a gettata di massi naturali avente un'ampia risberma caricata con una triplice fila di massi artificiali e, all'interno, di un banchinamento continuo con fondali variabili tra i -6.00 e i -9.00 m, rapidamente degradanti verso la profondità di -15.00 metri. La sovrastruttura risulta realizzata per fasi successive e ciò fa ragionevolmente ipotizzare che i dissesti manifestatisi, siano riconducibili a fenomeni di cedimenti differenziali in corrispondenza dei tratti realizzati nelle diverse fasi temporali. Una delle cause può essere individuata nei successivi rimaneggiamenti del fondale da parte del moto ondoso in corrispondenza delle testate dei vari tratti di prolungamento.

Il progetto definitivo approvato prevede un intervento che consiste prevalentemente in opere di consolidamento della struttura di banchina, di ripristino conservativo del piano e del muro di banchina, di rifiorimento della mantellata esterna e della scogliera interna: *consolidamento della struttura di banchina* con pali speciali per il risanamento statico della struttura, trave di collegamento in testa ai micropali, perforazioni e versamento di conglomerato cementizio per riempimento di cavità e sgrottature e chiusura con muratura subacquea, conglomerato per rettifica piano di banchina; *ripristino conservativo* consistente in sistemazione di bitte ed altre attrezzature di ormeggio esistenti, fornitura e posa in opera di pietra da taglio di prima scelta per il ripristino del piano di banchina (basolato) del ciglio di banchina (coronamento) e del muro di banchina (bolognini) in pietra vesuviana; *mantellata e scogliera* consistente nel rifiorimento della mantellata esterna in massi artificiali di tipo speciale, di diversa pezzatura dalla radice del molo all'attacco con la Diga degli Abruzzi, per il ripristino della sezione trasversale, salpamento di massi in cls e successivo versamento di massi naturali vulcanici, a protezione della testata interna del molo, con raccordo al tratto esistente in corrispondenza della diga Duca degli Abruzzi.

La *scelta progettuale* è stata effettuata tenendo conto della necessità di restituire funzionalità e decoro alla banchina interna, dall'eliporto all'attacco della diga Duca degli Abruzzi, dove si sono individuati un 1°, 2°, 3° tratto; rifiorire la sezione danneggiata della mantellata esterna; consolidare la struttura dissestata della banchina interna del molo dall'eliporto al manufatto ex stazione dinomareometrica (1° e 2° tratto) e rettificare la quota del piano di banchina, con un'adeguata altezza rispetto al l.m.m. (1.30 ca.), anche al fine di limitare la risalita delle onde di risacca.

Per le esigenze di cui ai primi due punti, la scelta è risultata quasi "obbligata", optando per una soluzione di

ripristino conservativo, con la messa in opera di materiale analogo a quello esistente (pietra vulcanica per la banchina interna e massi artificiali per la mantellata esterna). Tale scelta rappresenta altresì anche la più economica, in quanto consente il mantenimento delle parti di strutture che non risultano danneggiate. Per quanto riguarda la *prefattibilità ambientale* si sottolinea che trattasi di consolidamento (adeguamento strutturale), utile e necessario; i lavori approvati produrranno un'inconsistente modifica estetica e, comunque, nessuna influenza sull'habitat naturale; le opere di consolidamento si svilupperanno prevalentemente sotto il livello del mare e/o all'interno del corpo di banchina, al di sotto del piano di calpestio. Le parti visibili della struttura saranno soggette a lavori di ripristino conservativo.

La *fattibilità dell'intervento* è stata verificata sulla scorta di indagini e studi geotecnici ed idraulici-marittimi; la scelta progettuale risulta compatibile con i risultati delle predette indagini sul clima meteomarinico e sui terreni di sedime.

La progettazione delle opere di *restauro e conservazione* del muro paraonde di epoca borbonica è stato affidato alla Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici di Napoli; trattasi della parte del molo che dall'eliporto raggiunge il faro e che misura circa 1000 metri, in larghezza circa 17 metri ed in altezza circa 6 metri sul livello del mare.

Gli interventi proposti mirano ad una riqualificazione architettonica ed ambientale dell'intorno, predisponendo, per il tratto interessato dal progetto un recupero non solo dal punto di vista materico ma anche e, soprattutto, funzionale.

Gli interventi prevedono, in generale, la riconfigurazione totale dei livelli dei piani di banchina attuali, considerando come quota utile di utilizzo banchina la quota di 1.40 m. sul livello medio del mare. In considerazione dei riscontrati cedimenti dei piani di banchina dovuti in gran parte alla natura del terreno di posa, riavverte la necessità di dover distinguere la localizzazione e l'entità delle diverse soluzioni per ottenere un unico piano di banchina a tale quota utile.

Nell'intervento di restauro si tiene in debito conto l'analisi storico-architettonica delle diverse fasi costruttive del molo. Il primo disegno del molo da erigersi presso l'isolotto di San Vincenzo, a difesa del porto commerciale della città, fu eseguito dall'architetto Domenico Fontana, ed è sulla falsariga di queste indicazioni che è realizzata, nel corso dei secoli la struttura nella sua attuale completezza.

Il tratto di molo interessato dal progetto può essere distinto in tre fasi guardando ai tre prolungamenti, così come si succeduti nella storia.

Il primo prolungamento, realizzato tra il 1864 ed il 1880, si presenta all'inizio del 1876 come un muraglione paraflutti pieno con ai piedi una banchina di approdo; nella prima metà del muraglione si possono notare quattro costruzioni sulla banchina che potrebbero essere contrafforti costruiti per far fronte ai danni che subì l'opera in seguito a violente mareggiate; solo negli anni successivi, sono realizzate quelle opere, cioè contrafforti collegati con un sistema di arconi, intervallati da un sistema di scale per accedere alla passeggiata-banchina superiore, che danno al molo la completezza e l'architettura che oggi si legge.

All'inizio del primo prolungamento si osserva l'invasiva presenza della struttura in cls dell'eliporto che, costruito negli anni novanta, ha interrotto e distrutto la modularità del sistema contrafforti-scale, nonché tagliato in due il molo compromettendone, quindi, la mobilità lungo la banchina; conseguenza dell'eliporto è il varco di collegamento con la zona della banchina di approdo.

Il rialzo effettuato in più riprese dei diversi tratti di banchina ha comportato la più vistosa delle modifiche sulla tipologia ad arconi applicata nel prospetto, ribassandone la quota di monta e rendendo alcuni di tali arconi inutilizzabili.

Sulla testata del primo prolungamento si eleva la modesta sagoma di un edificio dei primi del secolo XX, utilizzato fino a qualche anno fa come stazione dei piloti.

Il secondo e terzo prolungamento realizzati tra il 1883-1889 ed il 1889-96, presentano entrambi un muraglione pieno con ai piedi una banchina di approdo; rispetto al primo prolungamento la sezione del molo è del tutto differente; la banchina di approdo risulta più stretta della precedente e priva degli arconi di contrafforte.

Lungo i tre prolungamenti del molo si possono contare quattro scalette di approdo, di cui la prima (ad unica rampa e localizzata in prossimità dell'eliporto) è una delle rampe relative alla sistemazione del 1836, mentre le altre risultano a doppia rampa ed anelli di ancoraggio laterali, corrispondenti alla sistemazione del 1890, ma non centrate rispetto ai moduli arconi.

Sul tratto di banchina corrispondente al primo prolungamento si possono contare cannoni di navi da guerra del secolo scorso, riutilizzati come bitte di ormeggio.

Al periodo del secondo conflitto mondiale si fanno corrispondere le due garitte in c.a. lungo la banchina-passeggiata superiore e la casamatta sulla banchina di approdo nei pressi del varco. Particolarmente significativo è l'episodio della testata del molo, ove sorge la torre del faro (1930): fino ad alcuni decenni orsono, sorgeva sulla punta estrema della testata una costruzione di gran pregio monumentale, cioè l'arco di accesso in pietra vesuviana, proveniente dalla costruzione difensiva esistente fino alla fine del secolo XIX sul molo angioino. Tale arco fu collocato, insieme alla statua del santo patrono della città sulla punta del molo di San Vincenzo, per essere poi demolito negli anni 80 in seguito alla ristrutturazione del piazzale di testata. La statua di San Gennaro, perso così tale pregevole sostegno, finì per essere poi esposta su di un piedistallo moderno, incompatibile con la posizione assunta dal santo. Numerosi elementi lapidei riconosciuti appartenenti a tale costruzione giacciono da decenni abbandonati sulla estrema spianata del molo San Vincenzo.

Al 1993 risale la demolizione dell'edificio che si elevava sul muraglione in prossimità del faro, utilizzato come alloggio del personale addetto alla manutenzione del faro.

Infine è necessario segnalare la spianata in calcestruzzo creata, in epoca recente, tra la scogliera ed il molo; essa ha parzialmente inglobato il paramento del molo e completamente la pavimentazione originaria in pietra vulcanica; la spianata è tuttora utilizzata come unico e solo collegamento con la darsena. Per cui, anche ragionando in termini cronostorici, è stato possibile suddividere il tratto del molo in questione, dall'eliporto alla Torre del Faro, nei tre tratti realizzati in successivi prolungamenti: il primo prolungamento (1864-1880), comprendente le tipologie di arconi e scale di accesso alla passeggiata superiore, consente di leggere alcune delle tipologie originali, sia nei materiali che nelle geometrie e tecniche applicate seppur gravemente compromesse sia dai vistosi cedimenti dei piani di posa, sia dal diffuso stato di degrado dovuto ad una mancanza totale di manutenzione relativa ed alterazioni introdotte da un uso nel tempo non compatibile col tipo di strutture in questione. La situazione diffusa di dissesti ed alterazione dello stato originario dei luoghi, consistenti prevalentemente in cedimenti di tutti i piani di banchina; distacco conseguente del sistema di arconi di contrafforte dal muro paraonde; degrado dei materiali lapidei di pavimentazione, rivestimento e coronamento; perdita degli intonachi esterni originariamente presenti sul prospetto interno alla darsena del muro paraonde; dissesti e lesioni presenti in tutte le costruzioni sul muro paraonde (cantonali, solai, etc.); degrado di tutti gli elementi di finitura (balaustre in acciaio forgiato, infissi, etc.).

Il piano di banchina nel tratto antistante il sistema di arconi, risulta disposto a quote diverse, partendo da un minimo di circa 50 cm., fino ad arrivare ad un massimo di 130 cm. Ciò si spiega, oltre che con i già citati cedimenti del piano di posa, anche con un rialzamento della quota di banchina antistante gli arconi, fino al raggiungimento della quota 130 cm. Ciò, avvenuto in epoca successiva al secondo conflitto bellico, ha comportato

lo stravolgimento della metrica compositiva alla base del sistema di contrafforti ad arconi, annullando completamente la vista dei piedritti di tali arconi, che risultano oggi di un'altezza interna utile fortemente compromessa da tale scelta. Tale tratto rialzato rispetto alla quota originaria, si raccorda in corrispondenza della parte centrale (ove si trova il varco di passaggio) con il tratto posto alla quota più bassa, dove risulta ancora pienamente leggibile tutta l'interezza dell'arco.

Nel trovare una soluzione che permetta il rialzo della quota banchina (larga 8 metri) con il mantenimento della vista e dell'altezza interna originale, si è ricercata la possibilità di legare questo espediente con quello ormai impossibile da realizzare nella parte già rialzata. La quota interna agli arconi risulterà, ad intervento effettuato, circa 50 cm più bassa della quota esterna che sarà portata ad un minimo di 140 cm, e che sarà raggiungibile a mezzo di una gradinata di tre alzate geometricamente realizzate su una sagoma curvata in corrispondenza dell'arcone e raccordata in corrispondenza dei piedritti.

La protezione degli arconi così salvaguardati in termini di altezza utile, sarebbe completata da un adeguato sistema di drenaggio e raccolta delle acque meteoriche, nonché da un eventuale sistema di infissi. Il risanamento delle tipologie presenti, prevede la riconfigurazione delle geometrie originali di volte, arconi ed aperture, genericamente alterati nelle forme da diversi utilizzi e ulteriori aperture praticate nel tempo. L'opera si completa con il ripristino e l'integrazione di coronamenti, pavimentazioni, paramenti in pietra, la predisposizione di nuove balaustre protettive in acciaio inox ad alto tenore di cromo. Al piede del paramento esterno del muraglione baronale, verso l'esterno, si prevede lo scavo, fino alla quota originale del basolato e la formazione di una trincea larga un metro allo scopo di predisporre facilmente, per tutta la lunghezza del molo, tutte le canalizzazioni della rete dei sottoservizi, l'impianto di illuminazione esterno, nonché i canali di raccolta ed evacuazione delle acque meteoriche.

Per il tratto del primo prolungamento si otterrà la quota banchina di 140 cm. con il consolidamento a mezzo pali armati connessi in testa, nuovo masso in cls e riposizionamento del basolato; per il tratto corrispondente al secondo ed al terzo prolungamento, entrambe già consolidati, si prevede la semplice collocazione in opera di basolato in pietra vesuviana.

Ripristino delle caratteristiche di monumentalità : l'edificio che (contrassegnato nella scheda con il n.1) copre una superficie demaniale di 5689 o 5669 mq, ad un unico livello, altezza 5 mt., vol.28345 mc.; con struttura in muratura, in pessimo stato di conservazione, con caratteristiche significative di monumentalità, con nessuna destinazione d'uso, abbandonato; è costituito da una sequenza di ambienti con ingresso dalla banchina settentrionale del molo comunicanti, talvolta, tramite uno stretto passaggio posto al centro della parete laterale. Il prospetto principale dell'edificio si presenta come un continuum costruito segnato dall'alternanza di larghe arcate, che inquadrano l'ingresso agli ambienti, e di sette coppie di scale che salendo lungo l'edificio con andamento convergente si uniscono alla quota di copertura dell'edificio stesso e consentono di raggiungere la passeggiata sopraelevata che conduce in quota alla testata del molo.

Sono consentiti interventi mirati alla conservazione della struttura unitaria del molo ed al ripristino degli elementi alterati, in considerazione caso per caso delle caratteristiche dei diversi corpi edilizi che compongono la struttura nel suo complesso: All'interno sono consentiti interventi di razionalizzazione degli spazi senza alterare la configurazione strutturale delle varie parti. Sono consentite modifiche alle destinazioni d'uso attuali con altre compatibili con la destinazione al traffico passeggeri dell'area e sempre nella logica di un'operazione unitaria.

AIV - La testata del Molo San Vincenzo.

“Area strategica” che riassume gli obiettivi fondamentali da perseguire per il rilancio e lo sviluppo del porto.

Stato di fatto : l’ultimo tratto del Molo San Vincenzo si presenta come diga foranea. Lo schema di sezione del molo resta invariato e presenta la sequenza : massi di protezione; strada carrabile; passeggiata sopraelevata (che continua anche qui dove l’edificio-molo si riduce al solo muro di difesa), ed infine la passeggiata pedonale sulla banchina settentrionale.

La caratteristica più significativa di questo tratto del molo sta nella struttura del muro verso la strada carrabile; la continuità del muro è leggibile, infatti, dalla fine dell’edificio a tre livelli (occupato dai militari) fino al faro, posto alla testata del molo, intorno a cui il muro rigira costituendone il basamento. Tutto ciò indica che il Molo costruito progressivamente, si presenta oggi come un insieme unitario e nel suo complesso monumentale (a parte pochi elementi disordinatamente addossati al muro come superfetazioni) sono indispensabili, quindi, interventi tali da non compromettere o alterare la sua immagine unitaria.

Stato di diritto : demanio portuale, diga foranea di sopraflutto.

Funzione caratterizzante : oltre che diga di sopraflutto a protezione del porto, si tratta di area ‘strategica’ che, oggetto di interventi, già approvati, di restauro conservativo e strutturali è da riqualificare e destinare, per la parte che qui interessa, nonché, nel suo complesso, a spazio pubblico.

Funzione ammessa: turistica, urbana e con accesso al pubblico.

Area di intervento conseguente alle destinazioni funzionali prescritte :

Gli interventi previsti sono sostanzialmente analoghi a quelli contenuti nella scheda A III :

- a) *adeguamento funzionale della strada carrabile esterna*;
- b) *sistemazione della passeggiata sopraelevata e di quella alla quota bassa verso l’interno del porto*;
- c) *eliminazione delle superfetazioni*;
- d) *allargamento della banchina settentrionale* fino a portarla a filo con la banchina del tratto precedente. Tale intervento è legato alla necessità di una razionalizzazione della banchina ma non deve significare consentirne l’accesso carrabile; il percorso carrabile, infatti, dovrà svolgersi sul retro e fermarsi alla testata del molo dove vi è lo spazio di manovra per consentire ai mezzi di ripercorrere il molo a ritroso.

Nuove opere marittime: ampliamento di banchina mt.6,5 ca.

Opera di protezione specchio acqueo Area mq1050 ca. Sviluppo banchina mt.190 ca.
Allungamento Duca degli Abruzzi.

AV - Calata Beverello.

“Area strategica” che riassume gli obiettivi fondamentali da perseguire per il rilancio e lo sviluppo del porto.

Fino alla metà dell'Ottocento quello che oggi è noto come Molo Beverello era sostanzialmente il bordo sul mare della lunga strada, nota come via Lunga della Darsena, che metteva in collegamento la via del Molo e l'Arsenale, sotto i bastioni del Maschio Angioino. Dopo il violento maremoto del 1838, tra le opere promosse dalle diverse commissioni che si susseguirono, vi fu anche la disposizione di “farsi accosto alla via lunga della Darsena una banchina larga palmi 25 ed alta 6 dal livello del mare, avente una scogliera di dolce pendio sul lato esteriore verso il porto ... e farsi inoltre due imbarcatoi della larghezza di palmi 30 e della lunghezza di palmi 7 e mezzo” (Moschitti, 1917).

Solo nel 1917, e dunque ancora durante il conflitto mondiale, “vennero appaltati i lavori per l'ampliamento di una parte del porto militare limitatamente al Molo Beverello. Le opere interessarono l'allargamento del molo verso il mare di circa 20 metri con il dragaggio del prospiciente fondale fino a raggiungere una profondità media di circa 10 metri” (Formicola, Romano, 1995).

A guardare il Beverello oggi non si può fare a meno di riandare con la mente alla sua antica funzione di elemento di collegamento longitudinale tra le due strutture principali del porto antico: il Molo grande e l'Arsenale. La situazione oggi è molto cambiata, con la scomparsa dell'Arsenale, l'apertura di via Acton e la realizzazione del molo Luigi Razza (oggi, di nuovo, Angioino) e soprattutto con la separazione tra la parte civile e la parte militare del Porto segnata anche dalla costruzione dei due piccoli edifici sul pontile dei Cavalli: l'edificio della Guardia di Finanza e quello della Caremar, che hanno sancito la separazione visiva tra il bacino del Beverello e la darsena.

Stato di fatto : Orientamento - SS W- NNE.

Lunghezza : ml.160. Larghezza dal muro di cinta : ml.60.

Ormeggi di punta n.8

Fondali : mt.6 – 8.

La calata Beverello, da spazio di connessione si è trasformata in “spazio terminale”, piccola appendice dell'area monumentale del porto, centrata sul grande edificio della Stazione Marittima. La sua condizione di unico spazio extra-doganale del Porto e di terminale del traffico del golfo le ha assicurato fino ad oggi una rilevanza “di fatto”; anche se la dimensione insufficiente rispetto alla tipologia di traffico ospitata –nonostante l'ampliamento verso mare della sua banchina realizzato con il P.R.G. del 1958 – e il suo incerto rapporto spaziale con il grande piazzale della Stazione Marittima ha sempre avuto grande peso nella definizione del suo funzionamento interno, sempre insoddisfacente e oggetto di continue modificazioni.

L'ultima, recentissima (1998), ha cancellato il limite fisico tra la calata e la strada esterna, costituito da un muretto ed una cancellata, ed ha portato alla costruzione di una pedana lignea (provvisoria) che si propone come ampio percorso longitudinale, alla quota della strada, e si affaccia sulla calata consentendo di raggiungerne il piano ribassato con rampe e gradini disposti lungo la direzione longitudinale.

Il principale limite di questo intervento che, pure ha il merito di avere avvalorato un'ipotesi di percorrenza longitudinale del Beverello e di ristabilire rapporti visivi in passato inutilmente interrotti, è stato quello di

restringere lo spazio della calata finendo con l'“allargare” quello della via Acton, data anche la necessità di bordare con un parapetto la pedana, dal lato mare, per ragioni di sicurezza.

Ciò rende poco chiara la lettura dello spazio della calata senza stabilire una reale connessione con la città. Dall'altro lato, la presenza dell'edificio delle biglietterie che, posto parallelamente alla banchina, contribuisce a frammentare ancor più lo spazio. Infatti, la presenza del lungo corpo delle biglietterie, soprattutto nella parte prossima al piazzale della Stazione Marittima, in cui i box sono disposti in serie continua, senza intervalli tra pieni e vuoti, non riesce ad ordinare lo spazio che appare congestionato lungo tutto lo sviluppo della calata; mentre casuale e disorientante, nel suo essere completamente privo di limiti e di disegno, appare il lato prossimo al grande piazzale dell'Angioino con il quale il rapporto è ulteriormente complicato da una questione di quote, rimasta irrisolta dopo l'ampliamento verso mare della banchina del Beverello.

La calata Beverello si presenta, tuttavia, e chiaramente ancora come area di collegamento tra le due parti monumentali della Darsena Acton e del Molo Angioino.

Posta ai piedi del Maschio Angioino e confinante, al di fuori dell'area portuale, con la via Acton dove il traffico scorre veloce nei due sensi di marcia, la calata non sembra poter assumere un autonomo ruolo di connessione con la città, ma potrebbe diventare un importante elemento di connessione “interna” al porto tra le sue principali strutture aperte alla città, il Molo Angioino e, in prospettiva, la Darsena Acton con il Molo San Vincenzo.
Stato di diritto : demanio portuale; area extradoganale.

Funzione caratterizzante : Area ‘strategica’ da riqualificare, traffico passeggeri (collegamenti con le isole), traghetti .

Funzione ammessa: traffico passeggeri (collegamenti con le isole) uso misto di traghetti ed aliscafi.

Area di intervento conseguente alle destinazioni funzionali prescritte :

- a) *liberazione completa della calata* con l'obbligo di abbattimento dell'edificio delle biglietterie e dei bar (contrassegnati nella scheda AV, rispettivamente, con i n.12 e 13) e da ricollocare al limite nord-orientale della calata stessa, con un'alternanza di pieni e di vuoti che segni la relazione tra i due spazi della calata e del Molo Angioino; la ricollocazione potrebbe avvenire anche all'interno della Stazione Marittima;
- b) *mantenimento*, in seguito ad interventi di ristrutturazione, dell'edificio denominato ex Ala Littoria (contrassegnato nella scheda AV con il n.10) e quello della Caremar (indicato nella scheda AV con il n.11) e quello che ne occupano l'estremità sud-occidentale e che potrebbero segnare l'ingresso alla Darsena Acton dall'interno del porto, una volta smilitarizzata;
- c) *spostamento dell'attuale parcheggio*, localizzato per mq. davanti alla palazzina dell'ex Ala Littoria;
- d) *spazi verdi di nuova realizzazione*: formazione di una fascia di verde che, segnando il nuovo rapporto tra città e porto, consente di superare il salto di quota esistente tra la strada e la banchina;
- e) *attraversamento carrabile della calata* consentito in una carreggiata contigua a detta fascia;
- f) *modificazione della quota della calata* nella parte più prossima al mare, per una larghezza di 45 metri, per realizzare una sorta di piano pedonale, lasciando alla quota attuale una larghezza di banchina di circa 20 metri.

La liberazione dell'area prospiciente gli ormeggi da nn.1-4 con la demolizione delle biglietterie e della pedana lignea comporterà l'individuazione di uno spazio ad uso pubblico di mq. e l'individuazione di una viabilità portuale comune per tutta la lunghezza di mq.

La ricollocazione delle biglietterie e dei bar è demandata ad una riqualificazione dell'intera area, compreso il piazzale Angioino da destinare ad uso pubblico con sistemazione a verde.

La pedonalizzazione della calata Beverello e/o del Piliero è strettamente dipendente dalla allocazione del

traffico per i collegamenti del Golfo ed è strettamente collegata al traffico specializzato di traghetti e/o di aliscafi.

Indicazioni normative degli edifici :

Possibilità di cambiamento d'uso nel rispetto dei "caratteri" degli edifici : Il fabbricato (contrassegnato con il n.10 nella scheda AV), detto dell'ex-Ala Littoria, sorge su quel braccio di molo, che durante il decennio fascista era stato chiamato dell'Ala Littoria, e che definisce la calata del Beverello. Costruito durante il regime ospitava gli uffici e le biglietterie delle linee che facevano servizio per le isole del golfo, essendo già da allora l'intera calata adibita al traffico passeggeri. Costruito in cemento armato, occupa una superficie di suolo demaniale di 312 mq, a due livelli, altezza 8 mt., vol. 2496 mc., in buono stato di conservazione, con nessuna qualità architettonica e con caratteristiche significative figurativo-spaziali; in consegna o in concessione a più soggetti Capitaneria di porto, Ministero della Protezione Civile, Istituto Universitario Navale, ecc., con destinazione d'uso ad uffici, con tipo di utilizzazione proprio.

Attualmente questo braccio di molo assume un ruolo strategico particolarmente rilevante nell'ipotesi di liberazione della darsena della Marina Militare e di utilizzazione di tutta l'area a servizio del terminal passeggeri. L'edificio in cemento armato, disegnato rispetto ad un asse di simmetria leggibile sia in pianta che in prospetto, ha la facciata principale rivolta verso la calata e presenta un corpo centrale aggettante con l'ingresso principale, mentre i due ingressi laterali sono arretrati. Tutti gli accessi sono segnalati dalla presenza di una rampa di scale antistante che supera il dislivello dall'interno rispetto alla quota del piano stradale; in prospetto il livello inferiore molto più articolato, presentando elementi decorativi che incorniciano porte e finestre, mentre le bucaure del secondo livello sono tutte delle medesime dimensioni, pur se su piani diversi.

Sono consentiti quegli interventi mirati alla conservazione dell'edificio nel rispetto delle caratteristiche figurative e spaziali, e del valore posizionale rispetto all'impianto planimetrico di cui fa parte. Sono ammesse modifiche della destinazione d'uso ed interventi mirati alla riutilizzazione a servizio dell'area passeggeri entro la quale ricade il manufatto; sono consentite, inoltre, modifiche ai prospetti esterni che non comportino trasformazioni sostanziali che possano stravolgere l'assetto originario; all'interno sono ammessi interventi di razionalizzazione degli spazi.

Possibilità di cambiamento d'uso nel rispetto dei "caratteri" degli edifici : L'edificio (contrassegnato con il n.11 nella scheda AV) sorge accanto al corpo dell'ex-Ala littoria, all'estremità della calata Beverello, su quella parte di molo nota proprio come molo dell'Ala Littoria, che rappresenta il punto di separazione della calata dalla Darsena Acton, e che assume oggi un ruolo strategico particolarmente rilevante nell'ipotesi di liberazione della Darsena dalla presenza della Marina Militare e di utilizzazione di tutto lo spazio a servizio del terminal passeggeri.

L'edificio occupa una superficie di suolo demaniale di 365 mq, a due livelli, altezza 8mt., vol. 2920 mc., con struttura in cemento armato, in sufficiente stato di conservazione, con nessuna qualità architettonica e con caratteristiche figurativo-spaziali; è costruito, all'inizio degli anni Sessanta, come sede della biglietteria della Caremar; allo stato attuale è chiuso al pubblico ed è adibito solo ad uso interno, uffici; ha una pianta di forma particolare, con il lato verso il mare arrotondato che gli conferisce l'immagine di un edificio tutto proteso verso lo specchio acqueo; le bucaure sono segnate da sottili pensiline aggettanti, ed in particolare quelle del livello superiore sono continue sui tre lati verso il mare; una pensilina più profonda segna l'ingresso al piano seminterrato che ospita un deposito; in sufficiente stato di conservazione, è edificio con caratteristiche significative figurativo-spaziali, e con tipo di utilizzazione proprio.

Sono consentiti quegli interventi mirati alla conservazione dell'edificio nel rispetto delle caratteristiche figurative e spaziali, e del valore posizionale rispetto all'impianto planimetrico di cui fa parte. Sono ammesse modifiche della destinazione d'uso ed interventi mirati alla riutilizzazione a servizio dell'area passeggeri entro la quale ricade il manufatto; sono consentite, inoltre, modifiche ai prospetti esterni che non comportino trasformazioni sostanziali che possano stravolgere l'assetto originario; all'interno sono ammessi interventi di razionalizzazione degli spazi.

Obbligo di abbattimento e ricostruzione in altro sito : elemento che (contrassegnato con il n.12 nella scheda AV) è stato costruito negli anni Settanta parallelamente alla linea di banchina, creando così una sorta di barriera visiva e fisica alla fruizione, nonché al possibile successivo sviluppo dell'area. Copre una superficie demaniale di 595 mq, altezza 7 mt., vol.4165 mc., con struttura modulare, in acciaio ed elementi prefabbricati, per un primo tratto a due livelli, è in mediocre stato di conservazione, con nessuna qualità architettonica e caratteristica significativa, è in concessione ad una pluralità di soggetti (Buono, Caremar, Alimar, Alilauro, Gargiulo, Carabinieri, Linee Lauro, Anati-La Rondine, Pubblica sicurezza, Banco di Napoli, Guardia di Finanza, Medmar, Navigazione Libera), con destinazione d'uso uffici ed attività commerciali, con tipo di utilizzazione proprio. E' stato realizzato per ospitare tutte le biglietterie e gli altri servizi indispensabili alla navigazione per le isole del golfo.

E' ipotizzata la delocalizzazione del corpo di fabbrica al fine della liberazione della superficie necessaria alla rifunzionalizzazione specialistica dell'area passeggeri, con ricostruzione in altro sito nel rispetto della funzione originaria.

Obbligo di abbattimento e ricostruzione in altro luogo : il manufatto (contrassegnato con il n.13 nella scheda AV) è di recente costruzione, la struttura è in cemento armato in acciaio ad un unico livello ed ospita due esercizi commerciali in concessione (Rona srl w Rongo), copre una superficie demaniale per complessivi 118 mq., altezza 4 mt.,vol. 472 mc., in buono stato di conservazione, con nessuna qualità architettonica e caratteristica figurativa; con destinazione d'uso bar ed attività commerciali, con tipo di utilizzazione proprio.

E' ipotizzata la delocalizzazione del corpo di fabbrica al fine della liberazione della superficie necessaria alla rifunzionalizzazione specialistica dell'area passeggeri, con ricostruzione in altro sito nel rispetto della funzione originaria.