

7 FEB. 2007

Roma,

MODULARIO
Marina - 4



P.d.c. : Sez. Demanio tel. 44200-46763

Stato Maggiore della Marina

4° Reparto Infrastrutture
- 2° Ufficio -
- Sezione Demanio -

Al **GENIODIFE**
2° Reparto
MARIDIPART
Ufficio Demanio
MARIGENIMIL
TARANTO
Ufficio di Napoli

SEDE

TARANTO

NAPOLI

INDIRIZZO TELEGRAFICO: MARISTAT

Prot. N. 11204 /4/2/3/Allegati

\\Rfin26bs12\maristat\4° Reparto Infrastrutture\2° UFFICIO\SEZ. DEMANIO\Lettere alla firma\lettera a GENIODIFE (Molo S. Vincenzo).doc

Argomento: Napoli – porto di Napoli – Molo S. Vincenzo.-

Riferimento: foglio 2062 in data 23 gennaio 2007 del Ministero per i beni e le Attività Culturali Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico di Napoli e Provincia.

Si invia in allegato, per conoscenza, copia del foglio in riferimento.-

1
① +
② ③

d'ordine
IL CAPO REPARTO
(Contrammiraglio Isidoro FUSCO)

Gf

Prot. 315 10 FEB. 2007

Q

att.
M.S.V.
Q



RACCOMANDATA A. R.

23.1.2007

per i Beni e le Attività Culturali
Soprintendenza per i Beni Architettonici
il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico
ed Etnoantropologico di Napoli e Provincia
Piazza Plebiscito, 1 - 80132 Napoli

Ufficio Vincoli

Prot. n. 2062 Allegati 1

Comune di Napoli
Palazzo San Giacomo
Piazza Municipio - NAPOLI

Dir. Gen. N.
Rispondere alla nota del

OGGETTO: Napoli – Porto di Napoli – Molo S. Vincenzo

Autorità Portuale di Napoli
Stazione Marittima, n. 97
80142 NAPOLI

Agenzia del Demanio
Via del Quirinale, 30
00187 - ROMA

Agenzia del Demanio Filiale di Napoli
Via A. De Gasperi, 16
80133 - NAPOLI

Capitaneria di Porto – Guardia Costiera
Piazzale Pisacane, n. 1
80133 - Napoli

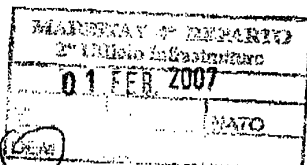
Ministero della Difesa
Piazza della Marina, n. 1
00196 - ROMA

Si notifica il provvedimento n. 7 emanato dal Direttore Regionale per i Beni Culturali e
Paesaggistici della Campania in data 16.1.2007 ai sensi del D.Lg. vo 22.01.2004, n. 42

IL SOPRINTENDENTE
(arch. Enrico Guglielmo)

IL RESPONSABILE
UFFICIO VINCOLI
Giuseppe Paladino

nr



SMM-29/01/2007-Prot. 7414/4IREP-INFRA-



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
 Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania

n. 7 del registro dei decreti

Napoli, 16 GEN. 2007

IL DIRETTORE REGIONALE

VISTO il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

VISTO il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 "Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", come modificato dal Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3 "Riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137";

VISTO l'articolo 6 del Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n.3, recante disposizioni transitorie e finali;

VISTO il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n.42 "Codice per i beni culturali ed il paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137", come modificato dal D.Lgs. 24 marzo 2006, n. 156, di seguito denominato Codice;

VISTO il Decreto Dirigenziale 6 febbraio 2004 recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale del patrimonio immobiliare pubblico;

VISTO il D.P.R. 10 giugno 2004, n. 173 "Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali";

VISTO il conferimento dell'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di Direttore Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del 5 agosto 2004 conferito al Dr. Stefano De Caro;

VISTO il Decreto Dirigenziale del 20 ottobre 2005 con il quale, ai sensi dell'art. 8 comma 3 del D.P.R. 10 giugno 2004, n. 173, è delegata ai Direttori Regionali per i Beni Culturali e Paesaggistici la funzione della verifica della sussistenza dell'interesse culturale nei beni appartenenti a soggetti pubblici e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ai sensi dell'art. 12 del Codice;

VISTA la nota prot. n. 18004 del 16/06/2006 ricevuta il 22/06/2006 con la quale la Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico di Napoli e Provincia ha proposto la verifica d'ufficio dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del Codice;

VISTA la nota prot. n. 25504 del 14/09/2006 ricevuta il 20/09/2006 con la quale la Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico di Napoli e Provincia ha dato comunicazione al destinatario dell'avvio del procedimento di verifica d'ufficio dell'interesse culturale dell'immobile appreso descritto ai sensi del citato articolo 12 del Codice;

VISTA la nota prot. n. 31521 del 16/11/2006 con la quale la stessa Soprintendenza di settore ha comunicato che non sono state presentate osservazioni in merito al procedimento;

RITENUTO che l'immobile

Denominato
provincia di
comune di
sito in

Porto di Napoli - Molo San Vincenzo
NAPOLI
NAPOLI
MOLO SAN VINCENZO

Distinto al C.T. / C.F. al

foglio SFE/2 particella
foglio SFE/5 particella

15 C.F.
2 C.F.

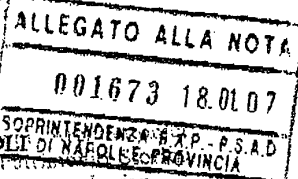
La presente è composta da N. 5 fogli

è conforme all'originale

Napoli,

22 GEN 2007

UFFICIO VIN
Giuseppe Pini



foglio SFE/5 particella 3 C.F.
 foglio SFE/5 particella 4 C.F.

come dalla allegata planimetria catastale;
 presenta interesse storico-artistico ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n.42 per i motivi
 contenuti nella relazione storico artistica allegata;

D E C R E T A

il bene denominato Porto di Napoli - Molo San Vincenzo, meglio individuato nelle premesse e descritto negli
 allegati, è dichiarato di interesse storico-artistico ai sensi dell'articolo 10 comma 1 del Decreto Legislativo 22
 gennaio 2004, n. 42 e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto
 Legislativo.

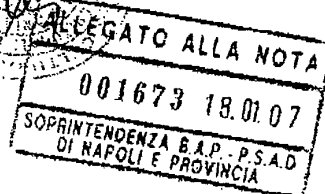
La planimetria catastale e la relazione storico artistica fanno parte integrante del presente decreto che
 verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto.

Il presente decreto è trascritto presso l'Agenzia del Territorio - servizio pubblicità immobiliare dalla
 competente Soprintendenza ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o
 detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente decreto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero per i beni e le attività
 culturali ai sensi dell'articolo 16 del Codice.

Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale al T.A.R. competente per territorio a
 norma degli articoli 2 e 20 della Legge 6 dicembre 1971, n. 1034 e successive modificazioni, ovvero ricorso
 straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

IL DIRETTORE REGIONALE



c
 c
 ic
 ac
 pr



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
*Soprintendenza per i Beni Archeologici ed il Paesaggio
 e per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico
 di Napoli e Provincia*

Napoli, Porto di Napoli - Molo S. Vincenzo

Relazione storica



RES GESTAE

1268 costruzione della Torre di San Vincenzo sull'isolotto per volere di Carlo I d'Angiò. Già esisteva una piccola chiesa in terra *Portu Neapolitano*, donata al monastero di San Vincenzo al Volturno (Is);

1557 costruzione del nuovo arsenale;

1596 congiunzione dell' isolotto di San Vincenzo alla terraferma per volere del Viceré Conte Olivares;

11 aprile 1597 una burrasca distrugge il molo grande; il viceré Duca di Ossuna ordina a Domenico Fontana di misurare i fondali e progettare un nuovo porto tra Castel Nuovo e l'isola di San Vincenzo;

1597 progetto di Domenico Fontana per il molo: i lavori vengono affidati ad Alfonso Sanches, marchese di Grattola. Cominciati dalla torre di San Vincenzo i lavori portarono a protrarre il molo di sole 30 canne delle 400 previste dal progetto; l'opera venne poi sospesa con dispaccio del Supremo Consiglio d'Italia con motivazioni economiche;

1666 Il viceré Don Pedro de Toledo pensa di riprendere l'opera interrotta, ma ben presto dovette rinunciarvi per il costo della stessa;

1668 Il viceré Don Pedro di Toledo fa realizzare una darsena ricavata nella piazza dell'arsenale sotto il Castel Nuovo

1743 Carlo di Borbone, volendo ampliare il porto, fa prolungare il molo Alfonso d'Aragona (molo Angioino) con un altro tratto più lungo, che dalla statua di San Gennaro posta sulla costruzione difensiva in testata, prende il nome del Santo protettore della città;

1752 Demolizione della Torre di di Vincenzo su proposta dell'intendente dell'Arsenale

1836 Sotto il regno di Ferdinando II di Borbone si delibera la creazione di un porto militare, con la costruzione del Molo San Vincenzo, che raggiunge durante il regno m.550, compreso il braccio d'angolo;

1837 un maremoto mette in evidenza le deficienze dello scalo: si prende in considerazione di portare a compimento il molo già cominciato dal Fontana; una commissione composta dal direttore generale ponti e strade, Alfano di Riviera, dal direttore del genio militare idraulico colonnello Domenico Cuciniello, dall'arch.Gasse e dall'ispettore Generale di acque e strade, Giura, approva la costruzione del molo San Vincenzo, nello steso luogo prescelto fin dal secolo XVI dall'arch. Fontana. Secondo il progetto del colonnello

Cuciniello il braccio del nuovo molo deve avere la lunghezza di mille palmi, compresi i palmi 383,25 già eseguiti in precedenti lavori; ma di seguito a più maturo consiglio, ne viene prolungata la lunghezza a 1546 palmi. Il compimento di quest'opera viene affidato alla direzione del colonnello Cuciniello ed il dettaglio all'arch. Stefano Gasse; in seguito, però la direzione generale fu assunta dal capitano del Genio Don Clemente Fonseca, assistito da due giovani architetti, il Pinga ed il D'Angelo.

1840 inizio della costruzione

1841 vengono realizzati 100 palmi

1842 vengono realizzati ulteriori 122 palmi;

1843 vengono realizzati ulteriori 140 palmi;

1844 vengono realizzati ulteriori 290 palmi;

1846 primo studio per il bacino di carenaggio sul Molo San Vincenzo;

1847 vengono realizzati ulteriori 100 palmi;

Il martello (non realizzato, nella forma definitiva), doveva essere inclinato al braccio per un angolo di 1490 ed avere una lunghezza di 600 palmi. A costruzione fatta si colma di scogli ed altro materiale minuto lo spazio di mare tra la scogliera e le due braccia di molo; in uno di essi vengono costruiti grandi magazzini, e nell'angolo formato da essi il genio militare costruisce una grande batteria circolare. Infine, lungo il nuovo molo, dalla parte del mare, s'innalza un muro di riparo ai venti del sud;

1850 a ridosso del braccio d'angolo sul Molo San Vincenzo s'iniziò a costruire il primo bacino di carenaggio;

15 agosto 1852 Inaugurazione del bacino di carenaggio sul Molo San Vincenzo;

1860 Il molo San Vincenzo misurava 550 metri;

1864 viene approvato il progetto per il prolungamento del molo San Vincenzo di 800 metri;

1867 vengono realizzati i primi 320 metri; il molo, quindi, misura 870 metri;

1872 una mareggiata danneggia i lavori realizzati;

1879 una mareggiata danneggia i lavori realizzati, si provvede al rinforzo e la ricostruzione;

1880 si concludono i lavori di rinforzo e ricostruzione, per la mole e la sua ben calcolata struttura il molo costituisce un'opera fra le maggiori e più importanti in Europa;

1881 progetto di prolungamento del molo San Vincenzo con la sezione, i materiali da costruzione sono: pietra trachitica proveniente dalle cave di Villa Inglese alle falde del Vesuvio e dalle cave di proprietà dell'amministrazione di Monte Olilbano presso Pozzuoli per le scogliere e per le murature fuori d'acqua; pietrarsa proveniente dalle cave del Vesuvio per i rivestimenti e coronamenti dei muri; 9/25 di malta idraulica (1/3 di calce grassa di Castellammare e 2/3 pozzolana bianca di Bacoli) e 16/25 di ferrugine (ferrugine del Vesuvio al posto del pietrisco) per la confezione dei massi artificiali di calcestruzzo colati in acqua (1,00 mc cls impastato a mano = 0,90 mc ferrugine + 0,54 mc malta idraulica); malta idraulica per le murature fuori d'acqua;

1882 progetto esecutivo del primo prolungamento di 150 metri del molo San Vincenzo importo Lire 7.800.000 (valuta dell'anno);

1883 vengono appaltati i lavori all'impresa G. C. Dini e completati nel 1890, in testata la scarpa della scogliera arriva a metri 29 di profondità; il molo misurava 1160 metri; lungo tutti i moli e le banchine del porto di Napoli vengono installati impianti di illuminazione a gas e di conduttore d'acqua;

- 1889 vengono appaltati all'impresa G. C. Dini i lavori per il prolungamento di altri 190 metri del molo San Vincenzo, in testata la scarpa della scogliera arriva a metri 35 di profondità;
- 1896 il molo San Vincenzo misurava 1450 metri, viene sostituito lungo tutti i moli e le banchine del porto di Napoli l'impianto di illuminazione a gas con quello di illuminazione elettrica;
- 1900 viene rafforzata la testata del molo San Vincenzo con un braccio a martello della lunghezza di metri 20; l'opera di difesa foranea costituita dal molo San Vincenzo ha, all'inizio del nuovo secolo, lunghezza complessiva di circa 1500 metri e si sviluppa in fondali da 10 a 15 metri circa. Il primo tratto, di metri 550, ed il successivo prolungamento, di metri 610, erano costituiti da una scogliera sovraccaricata da una banca muraria, sormontata da un robusto muraglione e configurata a banchina verso lo specchio d'acqua ridossato; nonché da una banca muraria, formante berma esterna del molo, presidiata, verso il ciglio della scarpata, da una gettata di massi artificiali alla rinfusa e sormontata, rispettivamente nei due tratti, da un duplice e triplice ordine di massi di ricarico. Il tratto terminale, di metri 340, per una prima parte aveva la scogliera rivestita esternamente dalla quota 8,40 in sopra, da 6 strati di massi artificiali, regolarmente disposti a scaglione secondo l'inclinazione di 45°, sormontati da un doppio ordine di massi murari di coronamento seguiti a tergo da una risberma di metri 6, e quindi da un muraglione, largo in sommità metri 4 ed alto circa metri 9 sul mare, da una banchina interna larga 5,30 metri, fondata alla quota 3,50 metri, come nei tratti precedenti. Nella seconda parte del tronco terminale, i massi artificiali di rivestimento esterno della scogliera erano disposti secondo una inclinazione di 30°. La banchina interna del molo di San Vincenzo era riservata all'ormeggio delle navi da guerra e delle navi mercantili, in attesa sia di libera pratica, sia di accesso, nonché di quella soggetta a disinfezione ed infine di quelle che non potevano trovare sufficienti fondali nel porto interno;
- 1903 sulla banchina interna del molo San Vincenzo, viene realizzata dal Ministero degli Interni una stazione di disinfezione passeggeri;
- 1924 mentre si progetta la stazione marittima del molo Angioino, viene costruita una difesa foranea per chiudere il porto alla traversia dominante il libeccio; una diga isolata lunga metri 343 con andamento rettilineo, convergente con il molo San Vincenzo e disposto in modo da coprire la testata di questo per circa 50 metri. L'opera, definita diga Duca degli Abruzzi, costituisce un esempio particolarmente questi ultimi ultimi il peso di 410 tonnellate, finora mai raggiunto in costruzioni simili in Italia. Alla posa in opera dei massi si è provveduto mediante il pontone "Romanus" della portata di tonnellate 450, di proprietà dell'Impresa "Sindacato Italiano Costruzioni Appalti Marittimi", l'opera è costata 47 milioni;
- 1930 le banchine del molo San Vincenzo, per una lunghezza di metri 1330, sono destinate all'ormeggio dei piroscafi in disarmo, salvo solo il primo tratto di metri 500, a partire dalla radice, che è consegnato alla Real Marina per l'ormeggio del naviglio da guerra. Di speciale importanza alla navigazione è l'impianto della stazione radiotelegrafica sul molo San Vincenzo; la stazione è munita di un apparecchio

Marconi ad onde persistenti, a valvola, da 3 KW e può fare servizio per tutto il Mediterraneo. Le antenne, dell'altezza di 50 metri, alla reciproca distanza assiale di 120 metri, sono state impiantate a cura e spese del Reale Commissariato del Porto, che le ha date in concessione, insieme al fabbricato della stazione, alla società "RadioRadio" (direzione generale in Roma);

1931 riparazione scogliera esistente molo San Vincenzo per metri 750, con sistemazione con risberma di metri 6 esternamente al ciglio della berma muraria e spianate alla quota di 2 metri sul livello del mare; per il tratto verso il mare aperto del bacino di carenaggio, si è ritenuto ampliare la berma muraria per dare posto ad un nuovo ordine di massi artificiali di ricarica, tali riparazioni e costruzioni vengono fatte in cls idraulico;

1932 esiste una torre con faro nella testata del molo San Vincenzo, a sinistra entrando nel porto. Intermittente rosso. Periodi: 10 secondi, luce 5, eclissi 5. Altezza sul mare 25 metri. Portata miglia 15;

1 ottobre 1936 inaugurazione della nuova Stazione Marittima sul molo Luigi Razza (già Molo Angioino)

Anni '80 demolizione del corpo monumentale di sostegno alla statua di San Gennaro;

Dicembre 1993 demolizione del manufatto demaniale marittimo asservito alla torre faro ubicato in testata;

Il primo disegno per un 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 viene realizzata, nel corso dei secoli la struttura nella sua attuale completezza.

Ai fini di una migliore analisi storico-architettonica delle diverse fasi costruttive del molo è indispensabile comprendere che:

- il I prolungamento, realizzato tra il 1864 ed il 1880, si presenta all'inizio del 1876 (vedi pianta di Schiavoni 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, vengono 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 I prolungamento si osserva l'invasiva ed impropria 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;
- sulla testata del I prolungamento si eleva la modesta sagoma di un edificio dei primi del secolo XX, utilizzato fino a qualche anno fa come stazione piloti;
- Il II e III prolungamento realizzati tra il 1883 ed il 1889-96, presentano entrambi un muraglione pieno con ai piedi una banchina di approdo; rispetto al I 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) risulta essere 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 censurate rispetto ai moduli arconi.

sul tratto di banchina corrispondente al I 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 grande 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 venir 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 di 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.
Per quanto descritto, si auspica il recupero dell'intero Molo e del bacino di carenaggio borbonico. Infine si specifica che è escluso dalla dichiarazione di interesse culturale l'eliporto cementizio edificato negli anni '90.

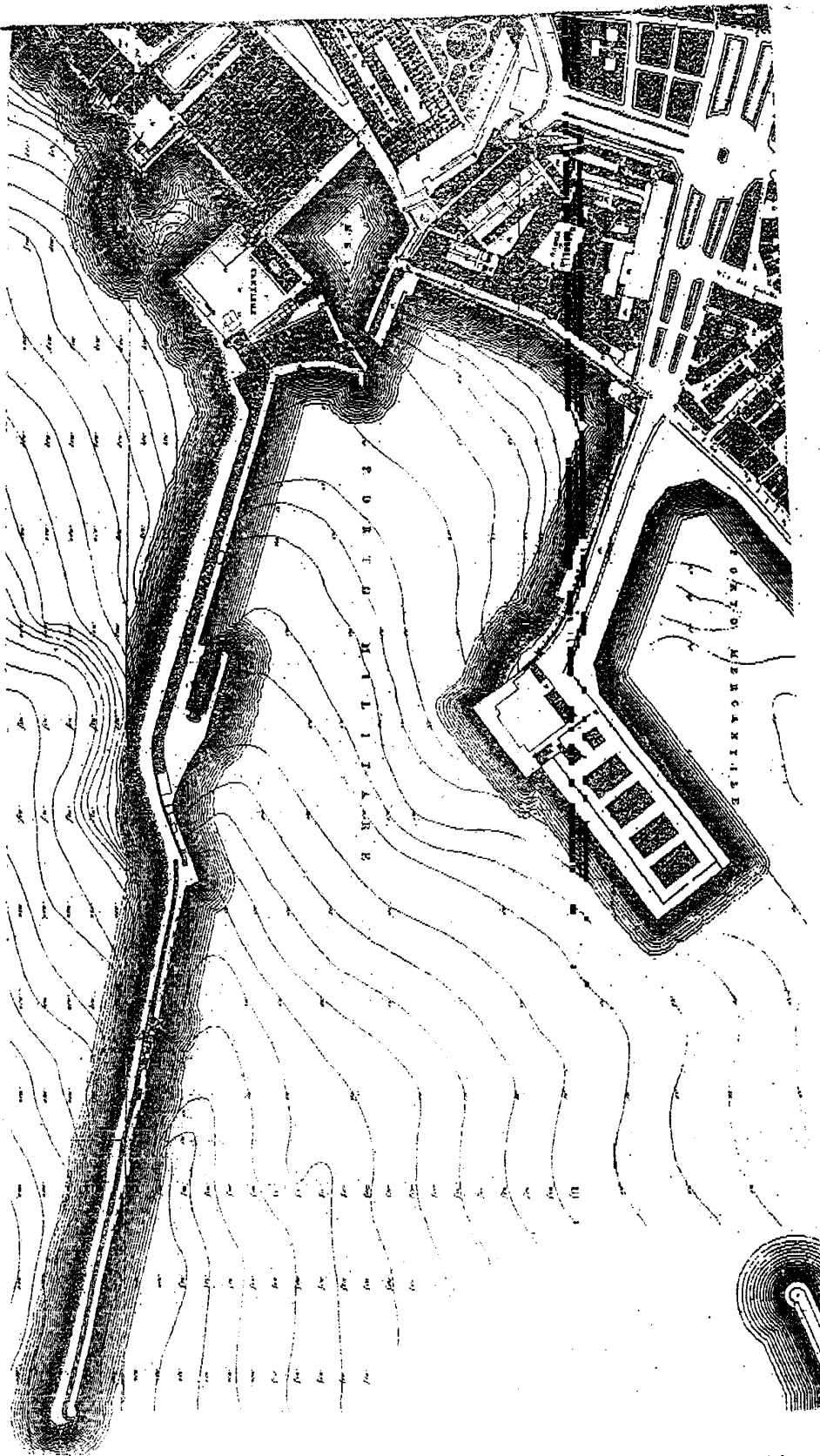
Relatore
(Antonello Gagliano)
[Signature]

Il Responsabile del Procedimento
(Arch. Paola Bovier)
[Signature]

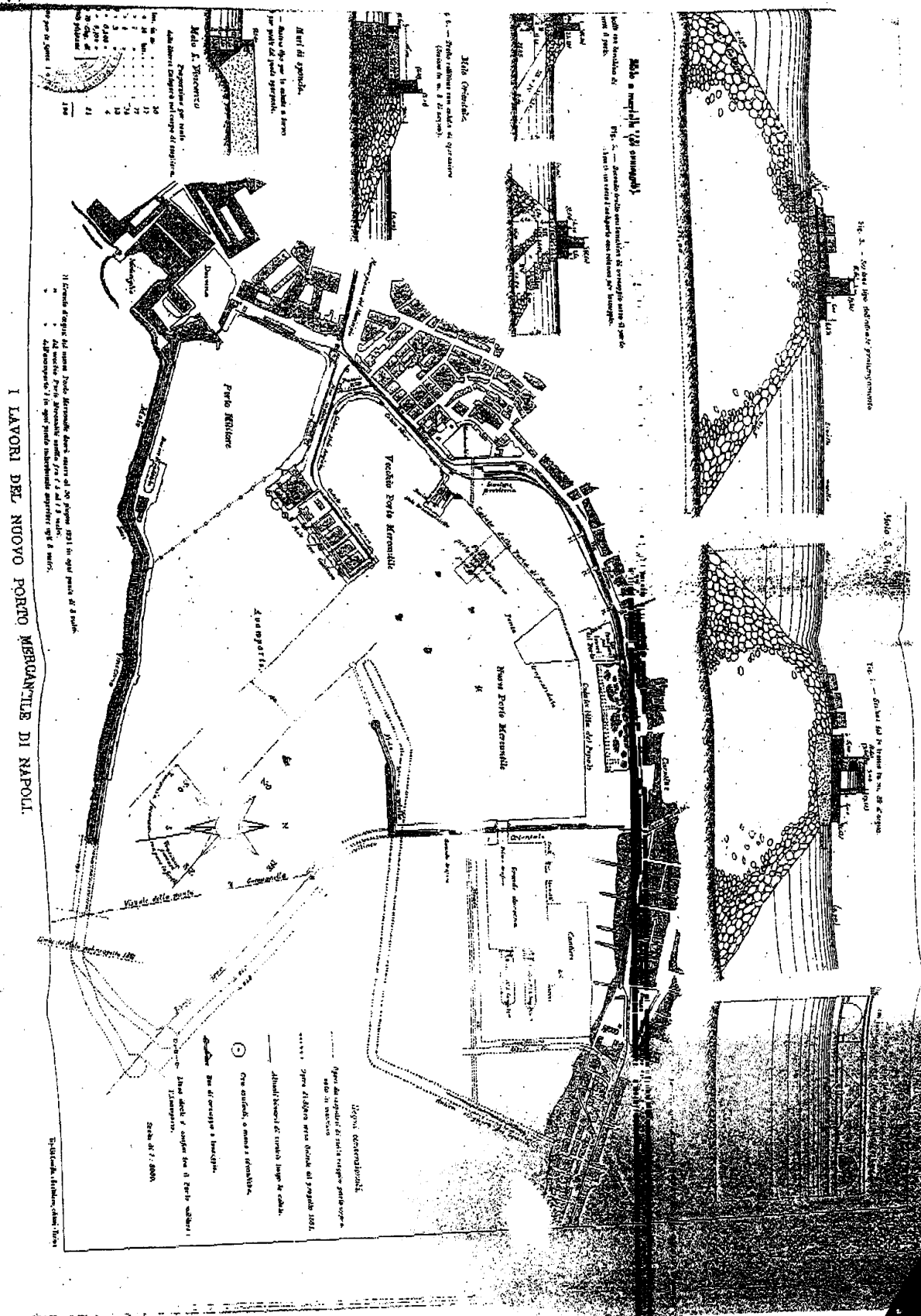
VISTO:
IL SOPRINTENDENTE
(Arch. Enrico GEGHELMO)
[Signature]

V. 11 Direttore Regionale
Enrico DE CARO
[Signature]

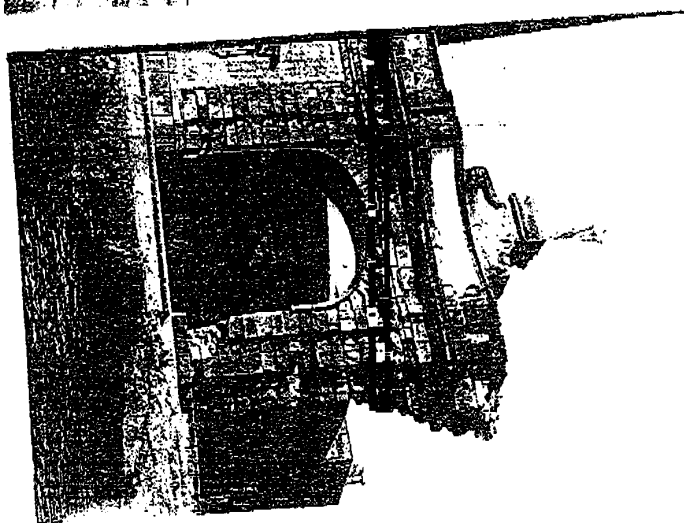
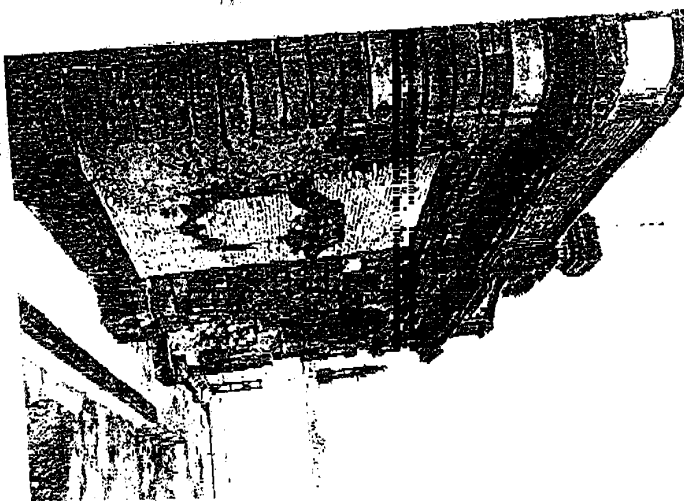
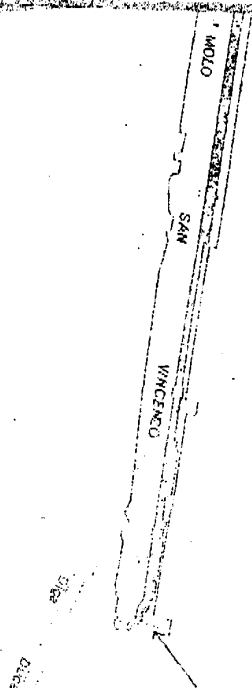
ALLEGATO ALLA NOTA
001673 18.01.07
SOPRINTENDENZA B.A.P.-P.S.A.D.
DI NAPOLI E PROVINCIA



STUAZIONE ANTECEDENTE AL 1876:
PLANDETRIE SCHIAVONI (F. 18-23 1876-80)
Scala 1:4000



Rilievo aerofotogrammetrico del 1987



Il monumentale corpo di sepolcro alle stua di San Gennaro prima della demolizione avvenuta negli anni '80. Posizionato in origine sulla testata del molo Angolino, come ingresso di un edificio a carattere difensivo, fu successivamente trasferito sulla punta del molo San Vincenzo dopo la costruzione dei magazzini neri. Il ritrovamento in loco di numerosi elementi lapidei che ne facevano parte, permette di pensare ad una possibile ricostruzione in anastilos sul piazzale posto in testa al molo.



S. Fergola, Inaugurazione del Bacino di raddobbo. Comando (el) Dipartimento Militare Marittimo.