

COMMITTENTE



COMUNE DI NAPOLI

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
arch. Francesca Spera

CITTÀ VERTICALE: RIQUALIFICAZIONE DEI PERCORSI PEDONALI TRA LA COLLINA E IL MARE

PROGETTO ESECUTIVO / MOIARIELLO



MANDATARIA



Via Pievaiola, 15
06128 Perugia
info@sabeng.it www.sabsrl.eu

Arch. Pierpaolo Papi
Arch. Francesco Pecorari
Arch. Sergio Tucci
Arch. Francesco Fucelli
Arch. Luca Persichini
Ing. Marco Adriani
Ing. Vincenzo Pujia
Ing. Catuscia Maiggi
Ing. Barbara Bottausci
Dott. Agr. Maura Proietti

MANDANTI:



Arch. Francesca Brancaccio Ph.D
(Amministratore Unico e Direttore Tecnico)
Ing. Ugo Brancaccio
(Direttore tecnico)

Studio Ing. Alberto Capitanucci



ELABORATO

Relazione sulle interferenze (art. 26, co.1, lett. I) del d.p.r. 207/2010). Salita MoiarIELLO

N° ELAB.	NO. DOC.	COD. COMM.	CODE ORDER
04.RZE005/00		CNAP.001-01-02.20.ESE	
		SCALA	SCALE

03				
02				
01				
00	ESECUTIVO /VALIDAZIONE	PECORARI	PAPI	ADRIANI
REV.	EMESSO PER	ISSUED TO	RED.	COMP.
			CONTR.	ORND
			APPR.	APPR.
			DATA	DATE

INDICE

1. TIPOLOGIA DELL'OPERA E DELL'INTERVENTO	1
2. PREMESSA	1
3. INDIVIDUAZIONE INTERFERENZE E RELATIVA PROGETTAZIONE DELLA RISOLUZIONE.....	3

1. TIPOLOGIA DELL'OPERA E DELL'INTERVENTO

Gli interventi previsti nell'ambito della "Riqualificazione dei percorsi pedonali tra la collina e il mare", inserita nel Patto per la città di Napoli - settore strategico Infrastrutture sono relativi a sei scale storiche della città di Napoli, che presentano problematiche simili e che rientrano in un sistema di percorsi pedonali in grado di connettere la città in maniera "verticale" e al tempo stesso costituire un supporto alla rete infrastrutturale esistente.

L'intervento di che trattasi risulta finanziato con risorse a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione FSC 2014-2020. Il CUP dell'intervento è: B69J17000070001.

L'incarico per la progettazione definitiva ed esecutiva è stato affidato alla R.T.P. SAB S.r.l. – B5 S.r.l. – Ing. Capitanucci, con determinazione dirigenziale n. 11 del 12/12/2018. Il progetto illustrato nella presente relazione consta dei grafici di rilievo dello stato di fatto, dello stato di conservazione e di progetto e dei documenti specialistici di analisi e tecnico economici relativi alla stima dei costi ed alla valutazione preliminare della sicurezza, come dettagliatamente individuati nell'elenco elaborati CNAP.001.RM.001.00.

2. PREMESSA

Duecento scale e forse più, tra "gradonate", "scalinate" e "pedamentine" storiche, percorrono Napoli dal mare alla collina. Un sistema viario antico e intelligente, poi surclassato dalle logiche del trasporto moderno, spesso oggi abbandonato all'incuria e dalla assenza di manutenzione.

Sei sono le scale storiche della città di Napoli interessate dagli interventi di "Riqualificazione dei percorsi pedonali tra la collina e il mare":

lo Scalone monumentale di Montesanto;

la Pedamentina di San Martino;

la Calata San Francesco;

la Salita Cacciottoli;

i Gradini del Petraio;

la Salita Moiarriello.

Sono percorsi pedonali (scale, rampe e gradonate), connessi, ad eccezione della Salita Moiarriello, dell'arteria a mezzacosta del Corso Vittorio Emanuele che in più punti intercetta i collegamenti "verticali" fra la parte bassa della città e la zona collinare. Sei percorsi selezionati perché le caratteristiche, la posizione e la possibilità di fruizione sottendono la realizzazione di una

“rete verde” fra i parchi comunali e le connessioni lungo la viabilità ordinaria, anche in relazione alla possibilità di fruire di emergenze ambientali e monumentali.

A monte e a valle ci sono i musei e i monumenti più importanti della città: il centro storico e il parco dei Quartieri Spagnoli collegano il parco Viviani e il parco dell'Ex Gasometro; lo Scalone di Montesanto e la Pedamentina collegano, attraversando il Corso Vittorio Emanuele, il centro storico e il parco dei Quartieri Spagnoli con la Certosa di San Martino e Castel Sant'Elmo; i gradini del Petraio permettono di raggiungere la Villa della Floridiana e l'annesso Museo del Duca di Martina attraversando il corso Vittorio Emanuele e Via Luigia Sanfelice.

In origine collegavano avamposti militari, aree agricole e insediamenti conventuali con il centro città e le zone commerciali e amministrative: oggi hanno carattere esclusivamente pedonale, sono integrati al tracciato viario implementato e carrabile, come collegamenti secondari, scorciatoie usate da pochi o da residenti, caratterizzati da fenomeni di degrado conseguenti alla assenza di manutenzione e di frequentazione.

Il DPP posto a base di gare analizza puntualmente le criticità dei sei ambiti di progetto, rilevando i principali fenomeni di obsolescenza e gli interventi di manutenzione straordinaria e riqualificazione, evidenziandone le caratteristiche e problematiche simili.

Se la socialità e l'aggregazione possono essere intese come cultura, la strada rappresenta il luogo nel quale, anticamente, questa socialità si è realizzata. Lo spazio deve essere a misura d'uomo, gli ostacoli, le scale, i gradoni, le discese, devono essere nuovamente il mezzo per spostarsi dall'alto al basso, dalle Colline al Centro Storico, sostando lungo il percorso, pensando, ascoltando, respirando il vissuto cittadino, promuovendo un nuovo stile di vita che non corre, ma percorre.

Se Napoli dispone di un patrimonio di scale così importante, che racconta la storia, la cultura e il paesaggio della città, ma che è anche una risorsa immediatamente disponibile per una qualità urbana sostenibile, allora la valorizzazione e la riqualificazione di questo patrimonio deve essere obiettivo primario dell'Amministrazione e dei cittadini.

Lo studio che segue, dopo un'analisi del contesto storico, si è focalizzato su aspetti progettuali volti alla riqualificazione e la valorizzazione di alcune delle scalinate più suggestive di Napoli, in relazione ad un rinnovato bisogno di interpretare la città nei suoi spazi a misura d'uomo, il rilancio turistico che promuove iniziative di hiking urbano e la proficua attività dell'Amministrazione Comunale dei comitati cittadini, del FAI, di Legambiente, del Wwf.

Il **servizio di progettazione**, particolarmente complesso in relazione alle molteplici implicazioni di carattere tecnico, ambientale ed autorizzativo, si è **svolto per fasi** al fine di facilitarne la condivisione con gli Uffici Tecnici Competenti per il Comune di Napoli anche in relazione all'acquisizione dei pareri degli Enti Gestori:

Messa a punto, in accordo con la Stazione Appaltante, delle **esigenze dell'Amministrazione Comunale**. Sono state **verificate le indicazioni di progetto a base di gara** e sono stati recepiti tutti i dati a disposizione riferiti allo Stato di Fatto;

Effettuazione di tutti i rilievi e delle verifiche necessarie all'elaborazione del progetto;

Stesura del progetto definitivo, comprensivo di tutti gli elaborati richiesti dalla normativa vigente, al fine di ottenere pareri e le autorizzazioni da parte degli Enti preposti, necessari per la progettazione esecutiva;

Consegna degli elaborati del progetto definitivo (28 febbraio 2020), integrati e parzialmente modificati a seguito degli incontri, con l'Ufficio Tecnico della Stazione Appaltante, finalizzati all'approfondimento di alcuni aspetti progettuali;

Conferenza Dei Servizi istruttoria asincrona finalizzata all'acquisizione dei pareri dei servizi del Comune e soggetti Gestori dei sottoservizi esistenti relativamente al progetto definitivo;

Trasmissione alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Napoli al fine del rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.lgs n. 42/2004 ss.mm.ii. e del parere preventivo ai sensi dell'art. 58 delle NTA della variante al PRG del Comune di Napoli;

Trasmissione degli elaborati aggiornati in relazione alle osservazioni espresse dalla Commissione Locale del Paesaggio, con particolare riferimento ai seguenti argomenti: Inserimento corrimano, ove possibile, in relazione alla larghezza delle scalinate; Nuova sistemazione dell'area di sosta/aggregazione, ambito Pedamentina in prossimità del Corso Vittorio Emanuele; Installazione elementi portabiciclette; Diversa indicazione riguardo l'installazione di elementi metallici incassati nella pavimentazione dei percorsi "green line"; Approfondimenti inerenti le "linee guida opere a verde";

3. INDIVIDUAZIONE INTERFERENZE E RELATIVA PROGETTAZIONE DELLA RISOLUZIONE

In relazione alle interferenze per l'ambito di Moiarliello, in particolare per le opere a rete, è stato effettuato per quanto possibile un controllo del censimento delle interferenze e degli enti gestori in sede di rilievo e di progetto definitivo. Non si è ritenuto necessario prevedere per ogni interferenza individuata una specifica progettazione, con definizione dei relativi costi e tempi di esecuzione, avendo risolto a valle la questione. Il progetto dell'intervento si pone infatti nell'ottica di una risoluzione preliminare delle interferenze censite per i sottoservizi. Nella progettazione idraulica le scelte progettuali sono rimaste vincolate alle quote esistenti; di fatto, nella natura dell'intervento, non sono previsti scavi profondi a tutta sezione ma solo scavi per il riassetto dei sottofondi delle pavimentazioni; tale condizione, ha imposto un vincolo geometrico di progetto, ovvero di mantenere immutati i piani di scorrimento delle acque meteoriche ed i relativi valori di pendenza nel post operam;

pertanto, al fine di aumentare la capacità drenante della pavimentazione, ci si è avvalsi di una soluzione che ne minimizzasse l'impatto ed al contempo ne aumentasse l'efficacia. L'inserimento delle canalette a tutta sezione, sono ubicate a ridosso delle alzate dei gradini, consentendo di contenere sia i volumi di scavo, nonché limitando le profondità di incasso dei manufatti (ricompresi nello spessore della stessa pavimentazione) e di inserire nuovi punti di raccolta seguendo la geometria esistente.

La rete elettrica di distribuzione esistente risulta essere in vista con collegamento aereo. Per quanto concerne le linee ENEL non sono state rilevate colonnine o altri elementi spiccate dalla pavimentazione escludendo quindi la presenza di linee interrato, inoltre nelle varie fasi della presente progettazione è stata richiesta ai progettisti da parte del Comune di Napoli una predisposizione interrato per i cavi proprio in ragione della assenza di linee interrato.

Gli interventi per le opere a rete previsti sul drenaggio delle acque meteoriche e sulla rete elettrica non generano l'insorgenza di interferenze con altri impianti eventualmente esistenti.

Giova far notare che nelle voci del computo metrico che prevedono gli scavi a sezione obbligata vengono compensati gli oneri dovuti per le eventuali interferenze puntuali che si dovessero riscontrare nella fase operativa.