

Schede progetto

POC_NA_I.2.1.b Riqualificazione Lungomare di Napoli

Anagrafica progetto	
Codice progetto ¹	POC_NA_I.2.1. b
Titolo progetto ²	Riqualificazione ciclo-pedonale del Lungomare di Napoli, tratto compreso tra Piazza Vittoria e il Molosiglio.
CUP (se presente)	B63DI80000100001
Modalità di attuazione ³	A titolarità
Tipologia di operazione ⁴	Lavori pubblici
Beneficiario ⁵	Comune di Napoli – C.F. 80014890638 Area Infrastrutture – Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche
Azione P ON corrispondente ⁶	2.2.3-
Responsabile operazione	Ing. Edoardo Fusco (Responsabile dell'operazione)
	Ing. Edoardo Fusco (Responsabile Unico procedimento)
	Email: strade.grandiassi@comune.napoli.it pec: strade.sottoservizi@pec.comune.napoli.it Tel 0817959470
Soggetto attuatore	Comune di Napoli - Servizio Strade e Grandi Reti Tecnologiche
	Email: strade.grandiassi@comune.napoli.it
	pec: strade.sottoservizi@pec.comune.napoli.it Tel 0817959470
Descrizione del progetto	
Attività	<ul style="list-style-type: none">● Obiettivi, ricadute del progetto e target di riferimento (destinatari ultimi) <p>Obiettivo principale del progetto è il miglioramento della vivibilità e della percorribilità ciclo-pedonale del tratto di Lungomare napoletano compreso tra piazza Vittoria e i giardini del Molosiglio.</p> <p>L'intervento, approvato dagli Enti preposti alla tutela del territorio e condiviso con la cittadinanza, intende:</p>

¹ Codice che individua univocamente il progetto, composto dalla sigla POC (identificativa del Programma), dalla sigla della Città, dall'azione di riferimento del POC e una lettera progressiva (esempio: nel caso Napoli presenti due progetti a valere dell'Azione I.1.1, i codici saranno POC_NA_I.1.1.a e POC_NA_I.1.1.b);

² Titolo sintetico che individua univocamente il progetto;

³ Descrivere le modalità attuative del progetto (a regia, a titolarità);

⁴ Indicare una delle seguenti: **acquisto beni** (nuova fornitura, manutenzione straordinaria, altro), **acquisto e realizzazione di servizi** (assistenza, studi e progettazione, corsi di formazione, consulenze, progetti di ricerca, altro), **lavori pubblici**, aiuti;

⁵ Soggetto responsabile dell'avvio o dell'avvio e dell'attuazione delle operazioni, ex reg. 1303/2013;

⁶ La presente sezione va compilata inserendo l'azione corrispondente del PON Metro se applicabile;

- valorizzare il contesto ambientale e paesaggistico del lungomare, nel rigoroso rispetto delle norme di tutela urbanistica, ambientale, architettonica e paesaggistica;
- ripristinare la passeggiata a mare della via Partenope, attraverso un restauro urbano che annulli il degrado a lungo determinato dall'utilizzo quasi "autostradale" del lungomare;
- riconquistare un sistema di spazi pubblici da destinare in maniera prevalente e stabile all'uso pedonale, ciclabile e ad una mobilità lenta;
- consolidare il ruolo turistico e simbolico del lungomare, per favorire lo sviluppo economico e il benessere della città, dei napoletani e dei turisti;
- riqualificare gli spazi pubblici delle strade e degli slarghi ad esso collegati, con la realizzazione di pavimentazioni e servizi confacenti al valore storico, architettonico e paesaggistico del lungomare;
- garantire lo svolgimento delle attività residenziali, economiche e turistiche della zona, in piena congruenza con l'utilizzo prevalentemente pedonale e ciclabile dell'area;
- garantire l'eliminazione delle barriere architettoniche, in modo da consentire a tutti i fruitori dell'area la possibilità di avere la massima autonomia di spostamento.

Il progetto mira a consolidare e a rendere definitiva quella inversione di tendenza, iniziata già nel 2012 con l'istituzione di una ZTL, che ha trasformato il lungomare in un luogo di incontro, di passeggio, di svago, di godimento delle bellezze naturali e degli eventi sportivi e spettacolari, con una ricaduta in termini socio-economici sull'intera città.

- **Coerenza con la programmazione nazionale/regionale e con gli strumenti di pianificazione previsti per il livello comunale**

L'intervento di riqualificazione ciclo-pedonale del Lungomare cittadino è coerente con la pianificazione della mobilità cittadina definita dagli strumenti vigenti: Piano comunale dei trasporti, Piano della rete stradale primaria, Piano delle cento stazioni e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

In particolare, il documento direttore del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato con delibera di Giunta comunale n. 434 del 30 MAGGIO 2016, definisce gli obiettivi strategici per la mobilità cittadina, tra i quali:

- incentivare la mobilità ciclo-pedonale, rendendo più semplice e sicuro l'uso della bicicletta, con interventi sui percorsi e per la sosta;
- restituire qualità agli spazi urbani, modificando l'approccio alla progettazione delle nostre strade, non più arterie per far muovere e sostare le auto ma spazi fruibili da tutti per molteplici funzioni.

- **Coerenza con il Programma, i criteri di selezione degli interventi e la strategia d'Asse**

Il progetto è pienamente coerente con il Programma, i criteri di selezione degli interventi e la strategia d'Asse, infatti sostiene la realizzazione di interventi connessi con la riduzione degli impatti ambientali con riferimento, in particolare al funzionamento delle reti e delle infrastrutture tangibili (es. sistemi ed infrastrutture di mobilità, mobilità lenta, eccetera).

Il progetto si inquadra correttamente nell'ambito I del POC, infatti saranno realizzati:

- interventi di ottimizzazione gestionale ed operativa funzionali alle attività connesse con la regolazione del traffico e della mobilità attraverso l'acquisizione e la messa in esercizio di sistemi tecnologici e gestionali (azione 2.2.1 del PON Metro);
- opere pubbliche, fornitura ed installazione di impianti tecnologici funzionali alla mobilità pedonale ed a quella ciclabile (azione 2.2.3 del PON Metro).

- **Collegamento e sinergia con altre azioni del PON Metro e del POC Metro (azioni integrate)**

Il progetto è sinergicamente collegato e si inquadra come un completamento della strategia di azione che l'amministrazione intende realizzare a valere sulle risorse messe a disposizione dall'Asse 2 del PON Metro, in quanto, da un lato è previsto un rafforzamento dei sistemi ITS, già previsti dalle azioni NA2.2.1.a e NA2.2.1.b del PON, dall'altro è previsto un intervento sulla mobilità pedonale non oggetto di progettualità nell'ambito del Piano Operativo PON.

Il progetto prevede in gran parte interventi di riqualificazione urbana finalizzati al miglioramento della mobilità sostenibile. Dalle stime economiche effettuate, si rileva che i costi del progetto definitivo approvato, nella ripartizione delle principali categorie di lavorazione, sono così distribuiti: 97% dell'importo totale per pavimentazioni e opere di arredo urbano, 3% per la rete fognaria.

- **Descrizione dei contenuti progettuali (e eventualmente del livello di progettazione, es Studio di fattibilità, Progettazione preliminare, Progettazione definitiva, Progettazione esecutiva)**

Il progetto di riqualificazione del lungomare di Napoli, nel tratto che comprende via Partenope e via Nazario Sauro, ha un valore strategico per la città di Napoli in quanto asse fondamentale di collegamento tra l'area occidentale e il centro storico.

Il progetto definitivo è stato approvato in linea tecnica con Delibera di Giunta n.569 del 4 settembre 2015 e interessa un'area d'intervento di circa 1,3 chilometri di lunghezza, per una superficie di circa 36.000 metri.

Al fine di rendere più sostenibile e funzionale ad una mobilità pedonale e ciclabile il tratto di lungomare in oggetto, il progetto definitivo prevede la riorganizzazione della sede stradale e la realizzazione delle attuali funzioni, attraverso la previsione:

- 1) di uno spazio da destinare ad una pista ciclabile in sede;*
- 2) di due corsie veicolari, per garantire l'utilizzo da parte dei mezzi autorizzati, dei residenti, dei veicoli diretti agli alberghi e alle autorimesse e dei mezzi autorizzati per il carico e lo scarico delle merci;*
- 3) dell'ampliamento dei marciapiedi lato edifici al fine di aumentare lo spazio pubblico e di regolamentare quello destinato alle occupazioni da parte di bar e ristoranti e alberghi;*
- 4) di aree pubbliche di sosta per i pedoni e l'eliminazione delle barriere architettoniche.*

Il progetto presentato non prevede la realizzazione di alcuna attività commerciale.

L'ampliamento del marciapiede lato edifici comporterà, attraverso successivi atti amministrativi, una diversa regolamentazione della concessione in uso dello spazio pubblico che, attualmente, è occupato dalle numerose attività commerciali (bar, ristoranti etc..) che si trovano lungo via Partenope.

Una diversa orditura della pietra lavica differenzierà e distinguerà chiaramente lo spazio che potrà essere concesso ai ristoratori da quello pubblico e pedonale, così da garantire facilmente il rispetto delle diverse fasce di destinazione.

Le strade interessate dal progetto, vale a dire via Partenope e via Nazario Sauro, sono attualmente caratterizzate da materiali corrispondenti all'utilizzo prevalentemente veicolare del lungomare, sia per quanto riguarda le sedi carrabili che per i marciapiedi.

Nel progetto, la riconfigurazione della sede stradale prevede, nel rispetto della lettura

storica dell'area prescritta dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Napoli, la sostituzione dell'attuale pavimentazione di asfalto con una in pietra lavica, che attraverso diverse giaciture ridisegna il suolo stradale riportandolo alla configurazione originale di asse urbano.

Nello specifico, si analizzano di seguito i singoli tratti interessati a partire dalla loro condizione attuale che si confronta con quella progettuale prevista.

Via Partenope. È una strada di lunghezza pari a circa 800 metri, con una cortina edilizia continua sul lato interno e un muro parapetto lato mare. La sezione stradale è omogenea, con una larghezza costante, intorno ai 26 metri.

Attualmente, la carreggiata ha una larghezza media di 16 metri, è interamente asfaltata, con una pronunciata "schiena d'asino" ed è definita ai due lati con marciapiedi di larghezza pari a circa 5 metri ciascuno.

Il progetto prevede la regolarizzazione della carreggiata stradale, con due corsie di marcia destinate al transito dei veicoli, una pista ciclabile a doppio senso di marcia, l'ampliamento del marciapiede lato edifici.

La sede stradale ha una larghezza pari a 27 m, così articolata:

- a) due corsie veicolari di 2,75 m ad unico senso di marcia;
- b) due corsie per la pista ciclabile di 1,25 m a doppio senso di marcia;
- c) due banchine di 0,50 metri, posizionate lateralmente alle corsie, nelle quali trovano collocazione le caditoie per la raccolta delle acque, posizionate lateralmente alle corsie;
- d) un marciapiede lato mare di larghezza pari a 5,20 m circa e lato monte di larghezza variabile tra 12,00 e 13,00 metri circa.

La pista ciclabile, nel tratto di strada precluso alla circolazione veicolare, da p.zza Vittoria fino all'incrocio con via Santa Lucia, è del tipo in carreggiata con separazione ottica dalla corsia veicolare, segnalata da una diversa disposizione della pavimentazione in pietra lavica, che è disegnata in senso parallelo alla linea dei marciapiedi.

A partire da via Santa Lucia, nel tratto di strada che resta aperto al transito dei veicoli, invece, la sicurezza dei ciclisti è garantita da un cordolo in pietra lavica di altezza pari a 20 cm e larghezza pari a 50 cm nella sezione tipo e di sezione variabile da 50 a 90 cm in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, accessi e fermata bus.

Il cordolo in pietra – già realizzato nel tratto precedente che va da Mergellina a Piazza delle Repubblica – per la delimitazione della pista ciclabile, è costituito da una pavimentazione in lastre di pietra lavica di spessore cm 3 e dimensioni cm 30x60.

I marciapiedi lato mare conservano l'attuale larghezza di circa 5,20 m; il marciapiede lato edifici, invece, è ampliato di una larghezza variabile tra i 12,00-13,00 m, per consentire per i suoi primi 5 m (corrispondenti all'attuale dimensione del marciapiede) l'uso pubblico dello spazio per i pedoni, e per i successivi 7-8 m una maggiore regolamentazione dei limiti di occupazione delle attività commerciali e l'alloggiamento di idonei stalli per le biciclette.



Sezione 5 - via Nazario Sauro - zona 30

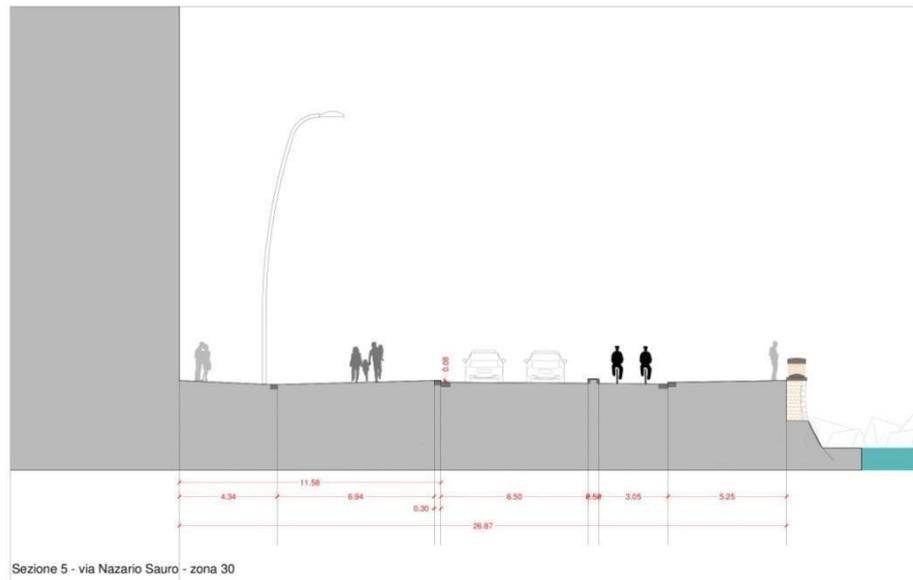


Via Nazario Sauro. È una strada di lunghezza pari a circa 400 metri. La carreggiata stradale e le pavimentazioni hanno le stesse caratteristiche di via Partenope.

Nell'ipotesi progettuale per la carreggiata stradale e la pista ciclabile sono state previste caratteristiche analoghe a quanto evidenziato nel tratto precedente, con l'unica eccezione della presenza del cordolo di separazione della pista ciclabile.

In particolare, la sede stradale ha una larghezza pari a circa 27 m, così articolata:

- a) due corsie veicolari di 2,75 m ad unico senso di marcia;
- b) due corsie per la pista ciclabile di 1,25 m a doppio senso di marcia in sede propria, delimitata da cordolo in pietra;
- c) due banchine di 0,50 metri costituite, posizionate lateralmente alle corsie, nelle quali trovano collocazione le caditoie per la raccolta delle acque;
- d) un marciapiede lato mare di larghezza pari a 5,40 m circa e lato monte di larghezza variabile tra 12,00 e 13,00 metri circa.



Nel progetto, si prevede per lo slargo di via Nazario Sauro l'ampliamento dell'area verde intorno alla statua di Umberto I e del marciapiede intorno, per l'alloggiamento di stalli per le biciclette, il tutto per un ingombro tale da non inficiare l'attuale sistema viabilistico e dei posti per la sosta.

Contestualmente, sono previsti lungo tutto il tratto interventi relativi alla riqualificazione dei sottoservizi fognari e del sistema di raccolta dell'acqua piovana.



L'approccio utilizzato per la progettazione ha un connotato fortemente democratico e partecipativo. Le scelte assunte tendono a garantire la massima flessibilità d'uso dello spazio pubblico declinato per una mobilità sostenibile, per cui tutte le indicazioni fornite in merito alle funzioni stradali (spazi per il transito dei veicoli, spazi per la sosta, spazi pedonali, spazi ciclabili, aree attrezzate pubbliche, aree destinate alle occupazioni private) tendono a voler rafforzare tale intento.

Rispetto al traffico veicolare, la sede stradale consente di applicare il metodo della gradualità delle funzioni stradali ed è compatibile con numerose soluzioni, da quelle prevalentemente veicolari (utilizzabili in caso di emergenza, come è accaduto a causa della temporanea chiusura della Galleria della Vittoria) a quelle esclusivamente pedonali (adottabili in caso di particolari manifestazioni o in certi momenti dell'anno, come ad

esempio i festeggiamenti per il Capodanno).

Tra i due estremi, applicabili solo in determinate condizioni e per un tempo limitato, c'è un uso quotidiano della strada che potrà essere regolamentato grazie all'installazione di apparecchiature telematiche per il controllo dell'area pedonale.

Progetto esecutivo ed esecuzione dei lavori. Il progetto definitivo di riqualificazione del Lungomare, nel tratto compreso tra piazza Vittoria e il Molosiglio, approvato in linea tecnica dalla Giunta Comunale con la deliberazione n. 569 del 04 settembre 2015, prevede un costo per i lavori e progettazione pari a 10.415.218,55 € e un costo totale dell'intervento, come stabilito nel Quadro Economico, per un importo di 10.715.218,55 €. Rispetto al progetto definitivo approvato, che già definisce un assetto urbano finalizzato alla riqualificazione, al miglioramento della mobilità sostenibile vanno registrate alcune esigenze sopravvenute riguardanti la sicurezza urbana e la prevenzione di fenomeni terroristici, non prevedibili in fase di redazione del progetto del 2015. I fatti di cronaca recenti impongono una maggiore attenzione alla progettazione della sicurezza dei luoghi particolarmente affollati, come il lungomare partenopeo. In tal senso, l'occasione della riqualificazione del lungomare può essere colta per concepire un'innovativa modalità di progettazione che integri gli elementi fisici tradizionali (pavimentazioni e arredi urbani) con i dispositivi di sicurezza (dissuasori, elementi antisfondamento), normalmente giustapposti e di nessuna qualità progettuale, e gli impianti tecnologici (ITS, telecamere, sensori di movimento, centrali di controllo, ecc). Oltre a ciò, sebbene non si tratti di modifiche progettuali, per proseguire con l'iter di affidamento dei lavori, occorre, per previsione normativa, necessariamente aggiornare le stime economiche del progetto già redatto e approvato alla vigente tariffa regionale dei lavori pubblici.

L'importo complessivo è così suddiviso rispetto alle due macro-aree individuate:

Azioni	Importo
Sede stradale	10.415.218,55 €
ITS	300.000,00 €
Totale	10.715.218,55 €

Sulla base del progetto definitivo approvato, si procederà ad espletare una gara per assegnare il progetto esecutivo dell'intervento a cui seguirà la gara per l'affidamento lavori.

Con la progettazione esecutiva verrà ulteriormente potenziata la dotazione tecnologica del tratto stradale ricorrendo a sistemi ITS (Intelligent Transportation Systems o Sistemi di trasporto intelligenti), per migliorare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti.

- **Sostenibilità economica e gestionale e governance del progetto**

In relazione agli interventi descritti, si rileva che la proposta progettuale è nel suo complesso volta alla riqualificazione urbana e ambientale degli spazi per riaffermare la loro vocazione storica e a favorirne l'uso pubblico e quindi la vita di relazione. Non sono previsti incrementi di volumi esistenti o che impediscano le vedute panoramiche, né interventi che alterano l'andamento naturale del terreno.

La proposta, relativamente alla verifica di compatibilità di destinazione, non presenta condizioni di contrasto con la strumentazione urbanistica vigente e la frequentazione dell'area interessata non determinerà nessuna variazione rispetto allo stato di fatto

	<p><i>esistente, considerato anche che gli interventi sono di tipo manutentivo e comporteranno opere migliorative rispetto alle condizioni della situazione iniziale. In questo senso la sostenibilità del progetto è data dalla totale compatibilità con lo stato attuale di utilizzo dell'area che sarà rafforzata e migliorata nella qualità dall'intervento in questione.</i></p> <p><i>Gli interventi sono interamente finanziati con i fondi previsti dal Programma. La fattibilità economica, finanziaria e gestionale del progetto è garantita dalla capacità di recupero del costo di investimento in termini principalmente sociali, derivanti cioè dal riconoscimento del valore che il progetto avrà sul territorio e sui cittadini.</i></p> <p><i>Dal punto di vista della governance, il progetto è stato redatto sulla base di una struttura finalizzata a creare una condivisione e una supervisione delle linee di progettazione generali non solo con altri Enti pubblici, tra cui l'Università di Napoli Federico II e la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, ma anche e soprattutto con i cittadini e i commercianti che vivono nell'area.</i></p>
<p>Area territoriale di intervento</p>	<p><i>L'ambito urbano dove si inserisce la proposta d'intervento comprende il tratto di lungomare di via Partenope e via Nazario Sauro, da piazza Vittoria fino all'incrocio con via Cesario Console, in corrispondenza del Molosiglio.</i></p>
<p>Fonti di finanziamento⁷</p>	
<p>Risorse POC METRO</p>	<p>€ 10.715.218,55</p>
<p>Altre risorse pubbliche (se presenti)</p>	
<p>Risorse private (se presenti)</p>	
<p>Costo totale</p>	<p>€ 10.715.218,55</p>
<p>Eventuale fonte di finanziamento originaria</p>	

*Il livello di progettazione del tratto di lungomare compreso tra piazza Vittoria e il Molosiglio, approvato in linea tecnica con Delibera di Giunta n.569 del 4 settembre 2015, è corrispondente al definitivo.

Nel cronoprogramma delle attività, inserito nella scheda progetto trasmessa in data 21 aprile 2017, si è inteso indicare con la voce "Progettazione" la fase di appalto, aggiudicazione del progetto esecutivo e della relativa redazione, mentre con la voce "Aggiudicazione" la fase di appalto e aggiudicazione dei lavori.