

COMUNE DI CAPACCIO - PAESTUM

(Provincia di Salerno)

AREA V: Servizi Tecnologici Cimiteriali - Informatizzazione e Digitalizzazione della gestione Amministrativa del Cimitero - Protezione Civile - Toponomastica - Pubblica Illuminazione

"Miglioramento della Mobilità Stradale: Rifunzionalizzazione ed Adeguamento dell'asse Via Magna Graecia"

Sindaco
Cav. Dott. Francesco PALUMBO

Progetto approvato con:
☐ Delibera di Consiglio Comunale
☐ Delibera di Giunta Comunale
☐ Determinazione Dirigenziale

N. _____ del ____/____/____

Responsabile Unico del Procedimento: ing. Carmine GRECO

Progettista:

Consulenti:

Collaboratori:



PROGETTO
2018
SERIE

REL

NUMERO

1.0

RAPP.
///

1.0

VERSIONE INIZIALE

CFR. DATA APPROVAZIONE

VER. N°

NOTE DI VERSIONE

DATA

Relazione illustrativa

RELAZIONE GENERALE DEL PROGETTO ESECUTIVO

Miglioramento della Mobilità Stradale:

Rifunzionalizzazione ed Adeguamento dell'asse Via Magna Graecia.

Indice generale

A) Premessa	2
B) Descrizione intervento	4
Analisi	4
Progetto	5
C) Illustrazione della soluzione prescelta	16
D) Fattibilità dell'intervento	17
E) Disponibilità delle aree	17
F) Indirizzi per la gestione e manutenzione dell'intervento	17
G) Cronoprogramma delle fasi attuative	18
H) Indicazioni necessarie a garantire l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere	18
Accessibilità e utilizzo	18
Manutenibilità	18
I) Piano economico finanziario	19

Indice delle illustrazioni

Illustrazione 1: Foto aerea	3
Illustrazione 2: Individuazione degli ambiti e dei sistemi di intervento	4
Illustrazione 3: Stralcio planimetrico di dettaglio	7
Illustrazione 4: Stralcio di sezione	8
Illustrazione 5: Dettaglio costruttivo dell'area pedonale	11
Illustrazione 6: Dettaglio costruttivo di una seduta tipo	11
Illustrazione 6: Dettaglio costruttivo di una panca tipo in acciaio cor-ten	11
Illustrazione 7: Foto 1° Tratto	12
Illustrazione 8: Planimetria 1° Tratto	13
Illustrazione 9: Foto 2° Tratto	14
Illustrazione 10: Planimetria 2° Tratto	15
Illustrazione 11: Foto 3° Tratto	
Illustrazione 12: Planimetria 3° Tratto	
Illustrazione 13: Foto 4° Tratto	
Illustrazione 14: Planimetria 4° Tratto	
Illustrazione 15: Foto 5° Tratto	
Illustrazione 16: Planimetria 5° Tratto	

RELAZIONE GENERALE DEL PROGETTO ESECUTIVO

Miglioramento della Mobilità Stradale:

Rifunzionalizzazione ed Adeguamento dell'asse Via Magna Graecia.

A) Premessa

La presente relazione è relativa al Progetto esecutivo per il *"Miglioramento della Mobilità Stradale: Rifunzionalizzazione ed Adeguamento dell'asse Via Magna Graecia"* insistente in località Capaccio Paestum, per il tratto urbano delimitato a Nord dalla rotonda in località Cerro ed a Sud dall'incrocio tra la suddetta strada, il Vivolo delle Tavernelle e l'Antica Città di Paestum .

L'intervento, come impostazione generale, si pone con l'intento di riorganizzare l'infrastruttura stradale che attraversa il centro abitato riqualificandone l'intero sistema dello spazio pubblico ad esso connesso. Il progetto si basa sulla riclassificazione del tratto stradale in questione al fine di migliorare la situazione di capacità di immissione del traffico veicolare nei tratti interessati e migliorare la sicurezza del traffico pedonale in area urbana.

L'asse viario che attraversa la località di Capaccio Scalo fino alla città antica sede del sito patrimonio dell'Unesco, rappresenta infatti un collegamento stradale che assume un carattere prettamente urbano all'interno del centro abitato, un vero e proprio Viale cittadino e non una strada a media o alta percorrenza. Questo aspetto, ovvero la duplice valenza dell'infrastruttura di essere ad un tempo asse viario e spazio pubblico, vero e proprio Corso per la comunità CapaccioPaestana, è il presupposto assunto a fondamento del presente progetto.

Il progetto esecutivo riguarda in particolare un unico lotto funzionale di lunghezza complessiva di circa m. 4.937,00, organizzato in cinque distinti tratti meglio identificati sui grafici allegati.

- il primo individuato, a nord, dallo snodo viario della rotonda presente in località Cerro, la strada che prosegue sul cavalcavia ferroviario fino all'inizio della contrada di Capaccio Scalo e precisamente al punto identificato dal lato nord del palazzo Carrozza dell'estensione complessiva di circa 1337 m;
- un secondo tratto, che inizia dal lato nord del palazzo Carrozza, prosegue attraversando la rotonda del centro di Capaccio Scalo supera il crocevia tra la Via Magna Grecia e Via Italia, si estende fino all'incrocio con Via Fornilli, sviluppando una lunghezza complessiva di circa 833 m.
- il terzo tratto è individuato a nord dall'incrocio di Via Magna Grecia con Via Fornilli proseguendo lungo la strada fino all'ingresso della località denominata Borgonuovo, identificata al momento dalla presenza dell'attività denominata "Vivai Maisto", per un'estensione complessiva di circa 1045 m.

- il quarto tratto è compreso tra l'inizio della borgata Borgonuovo a nord, proseguendo lungo la strada che attraversa la contrada e termina a sud all'incrocio tra Via Magna Grecia e via Cafasso per una lunghezza complessiva di circa 667 m.
- Il quinto ed ultimo tratto è individuato a nord dall'incrocio tra via Magna Grecia e via Cafasso e termina all'ingresso delle mura dell'antica Città di Paestum, incrocio di via Magna Grecia con il Vicolo delle Tavernelle per una lunghezza complessiva di circa 1055 m.

Relativamente ai cinque tratti così definiti, in sede di progetto esecutivo ed in particolare nella redazione delle fasi operative del piano di sicurezza, si procede all'individuazione di ulteriori ambiti operativi intermedi, affinché si possa prevedere una programmazione delle opere cadenzata su un periodo dilatato e garantire allo stesso tempo la fruibilità del tratto stradale d'intervento.

L'ipotesi si focalizza pertanto su cinque tratti contigui e separati, che, pur avendo medesima importanza ai fini della realizzazione del sistema, di fatto sono pensati secondo una sequenzialità temporale tale da garantire l'accessibilità, completa o parziale, alle aree preservandone la funzionalità durante le fasi di cantiere.



Illustrazione 1: Foto aerea

B) Descrizione intervento

Analisi

Lettura sincronica della struttura urbana

La fase iniziale di approccio al progetto ha riguardato la lettura sincronica della struttura urbana, intesa come insieme di relazioni tra le parti e un tutto organizzato.

TRATTO 1

1. Spazio pubblico_spazi aperti

Spazio pubblico "

- spazi pubblici strutturati (Via Magna Grecia);

2. Mobilità

Carrabile

- Struttura dell'attraversamento lineare sulla quale si immettono arterie Viarie secondarie;

Carrabile mezzi pubblici

- Struttura dell'attraversamento lineare, con il servizio garantito da linee interurbane;

Pedonale

- Condizione reciproca a quella carrabile.

3. Accessibilità

Il tratto 1 ha sistemi di afflusso da vie secondarie ortogonali alla Via Magna Graecia.

4. Programmi ed usi

Mediante la lettura incrociata dei sistemi e degli edifici che costituiscono la struttura commerciale del centro urbano, dello spazio relazionale e degli eventi ricorrenti, si evidenzia la presenza di sistemi omogenei e per morfologia e per usi (ordinari/straordinari):

- Via Magna Graecia a principale vocazione commerciale.

TRATTO 2

1. Spazio pubblico_spazi aperti

Spazio pubblico "Reale"

- aree strutturate: Via Magna Graecia;

2. Mobilità

Carrabile

- Struttura dell'attraversamento a rete ortogonale nell'area interessata ;

Pedonale

- Condizione reciproca a quella carrabile.

3. Accessibilità

Il tratto 2 ha sistemi di afflusso da vie secondarie ortogonali alla Via Magna Graecia.

4. Programmi ed usi

Si pone in continuità con le funzioni presenti nel primo tratto, con attività commerciali allineate sul fronte stradale.

TRATTO 3

1. Spazio pubblico_spazi aperti

Spazio pubblico "Reale"

- aree strutturate: Via Magna Graecia;

2. Mobilità

Carrabile

- Struttura dell'attraversamento a rete ortogonale nell'area interessata ;

Pedonale

- Condizione reciproca a quella carrabile.

3. Accessibilità

Il tratto 3, come il tratto 2, ha sistemi di afflusso da vie secondarie ortogonali alla Via Magna Graecia

4. Programmi ed usi

Si pone in continuità con le funzioni presenti nel secondo tratto, con attività commerciali allineate sul fronte stradale

TRATTO 4

1. Spazio pubblico_spazi aperti

Spazio pubblico "Reale"

- aree strutturate: Via Magna Grecia;

2. Mobilità

Carrabile

- Struttura dell'attraversamento a rete ortogonale nell'area interessata ;

Pedonale

- Condizione reciproca a quella carrabile.

3. Accessibilità

Il tratto 4, come i precedenti, ha sistemi di afflusso da vie secondarie ortogonali alla Via Magna Grecia

4. Programmi ed usi

Si pone in continuità con le funzioni presenti nei tratti precedenti, con attività commerciali allineate sul fronte stradale

TRATTO 5

1. Spazio pubblico_spazi aperti

Spazio pubblico "Reale"

- aree strutturate: Via Magna Grecia;

2. Mobilità

Carrabile

- Struttura dell'attraversamento a rete ortogonale nell'area interessata ;

Pedonale

- Condizione reciproca a quella carrabile.

3. Accessibilità

Il tratto 5, come il tratto 4, ha sistemi di afflusso da vie secondarie ortogonali alla Via Magna Grecia

4. Programmi ed usi

Si pone in continuità con le funzioni presenti nel secondo tratto, con attività commerciali allineate sul fronte stradale

Progetto

Descrizione dell'intervento

L'analisi sincronica della struttura urbana mostra chiaramente come vi sia una progressiva densificazione ed ibridazione di programmi ed usi sulla Via Magna Grecia, asse cui è demandata la

funzione di strutturare l'intero spazio pubblico nell'ambito del centro di Capaccio Paestum. Va comunque sottolineata la presenza, affatto trascurabile, di edifici per il terziario e spazi commerciali, luoghi che necessitano di una struttura organizzativa e relazionale che potenzi il loro valore. Pertanto, se consideriamo lo "spazio aperto" materia principe delle infinite possibilità che lo spazio relazionale offre, in continua interazione tra territorio, utenza, programma ed evento, è possibile riorganizzare la struttura urbana del centro di Capaccio Paestum individuando un articolato sistema di percorsi, strutturati per sistemi pressoché omogenei per morfologia, programmi ed usi in condizioni ordinarie e straordinarie.

Il progetto della riorganizzazione del sistema dello spazio pubblico è così strutturato:

La Via Magna Grecia, pur se fortemente connotata dall'intrinseca natura di strada, rappresenta anche la Via privilegiata per il commercio e potrebbe accogliere possibili eventi itineranti ed estemporanei (mercati, processioni, fiere etc.), risultando un luogo adatto alla socialità, con l'inserimento di un puntuale sistema di sedute e la ristrutturazione di slarghi a ridefinire possibili nuovi luoghi di incontro e del passeggio, e per mezzo della messa a dimora di nuovi alberi, che renderanno il sistema vegetazionale uno strumento efficace all'abbattimento delle polveri inquinanti, un valido schermo all'inquinamento acustico per le residenze che si affacciano sulla Via e uno strumento di mitigazione ambientale sia nei mesi caldi che in quelli freddi, inoltre la riqualificazione dei corpi illuminanti renderà maggiormente fruibile sia gli spazi pubblici di parcheggio che la visibilità notturna lungo tutta la fascia carrabile .

Il sistema dei vuoti così organizzato diviene "materia" di connessione ed insieme elemento di "qualificazione" della città, degli spazi o delle funzioni in cui è collocato, ed è capace di innescare automaticamente processi successivi di riqualificazione del tessuto urbano, rendendolo più efficiente sul piano socio-economico-ambientale, su quello dell'economia energetica, della salute, della sicurezza e del comfort.

A tal fine il progetto propone di:

- Riqualificare tutto il manto stradale attraverso la fresatura dell'esistente e la messa in opera dell'asfalto sull'intero tratto interessato dall'intervento in progetto;
- Riqualificazione degli spazi pubblici pedonali con una nuova pavimentazione più organica e consona all'ambiente circostante;
- riorganizzare il sistema dei parcheggi con la nuova segnaletica orizzontale e verticale;
- creare, ove non sono presenti, degli spazi pedonabili per creare un unico collegamento tra la rotonda in località Cerro e l'ingresso dell'area archeologica;
- organizzare un puntuale sistema che possa rendere il passeggio lungo il Corso un'esperienza confortevole, tale da incentivare la mobilità pedonale e ridurre il traffico vei-

colare.

- Riqualificare la pubblica illuminazione dell'intero tratto oggetto di intervento per una migliore fruibilità degli spazi di aggregazione e per una migliore visibilità veicolare.

Il modello concettuale per l'intero progetto è la sezione teorica dello "spazio aperto": cinque fasce accostate - **Strada** - **Parcheggio** - **Vegetazione** - **Fascia Pedonale** - **Illuminazione Pubblica** - infrastrutturano i sistemi secondo intensità e complessità differenziate. In questo modo la logica della predisposizione permette di conformare l'intervento alle condizioni al contorno, alle limitazioni economiche, agli interessi spesso conflittuali portati dagli innumerevoli attori in gioco.

Va da sé che le cinque variabili appena indicate assumeranno pesi e organizzazioni differenziate, proprio per rispondere adeguatamente alle differenze contestuali e programmatiche che interessano i cinque tratti di intervento.

Gli ambiti progettuali che interpretano la struttura teorica sono pertanto:

- il sistema della Viabilità carrabile cui consegue, ove necessario, la riorganizzazione delle reti impiantistiche: il sistema dello smaltimento delle acque piovane viene riorganizzato in ragione della diversa tipologia della carreggiata che prevede, in alcuni casi, parcheggi in linea affiancati longitudinalmente alla carreggiata ed il sistema di illuminazione stradale potenziato, ed in altri casi la presenza di nuovi tratti pedonali con la formazione di marciapiedi lungo la carreggiata;
- il sistema dei parcheggi, la cui finitura superficiale ripete quella delle fasce pedonali, al fine di garantire una flessibilità degli spazi sia in condizione ordinaria – i parcheggi veri e propri – che in condizione straordinaria o eventuale – l'organizzazione di manifestazioni che possono essere accolte sulle fasce pedonali di Via Magna Grecia;
- la fascia della vegetazione, che costituisce un valido filtro tra flussi carrabili e pedonali, riqualifica lo spazio pubblico restituendo e rimarcando la natura di Viale all'intero corso ed offre un valido strumento di controllo microclimatico;
- il percorso pedonale, che restituisce il centro urbano ai cittadini, favorendo il passeggio e la sosta, offrendo nuovi luoghi di incontro e nuove possibili modalità d'uso dello spazio pubblico.

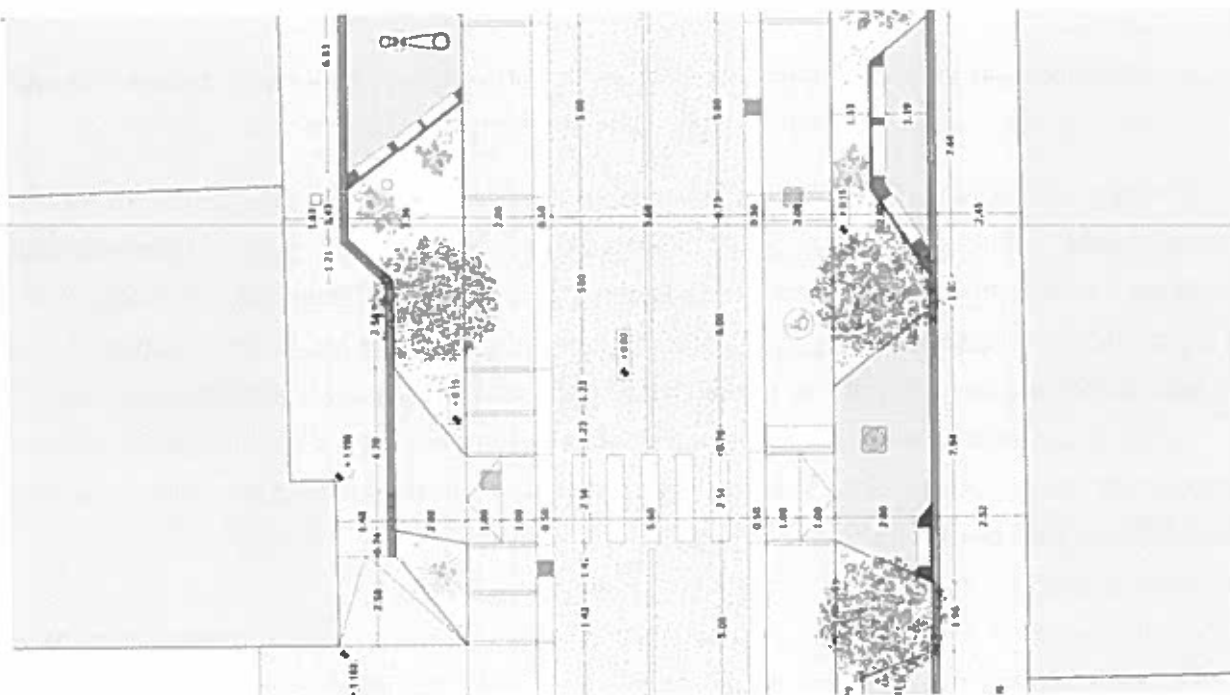


Illustrazione 3: Stralcio planimetrico di dettaglio

- parcheggio vero e proprio nella quotidianità, con una dotazione di stalli adeguata alle necessità urbane e pressoché immutata nel numero rispetto alla dotazione attuale, pur nella previsione di una razionalizzazione e un disegno tali da garantire un incremento nel livello di sicurezza generale, sia veicolare che carrabile;
- spazio flessibile, quale estensione dello spazio pedonale, in grado di accogliere manifestazioni ed eventi che la comunità locale vorrà e potrà organizzare;

I materiali scelti per il ripristino dei parcheggi saranno durevoli, facilmente manutenibili e adeguati alle funzioni che il sub-sistema dovrà accogliere. Si è scelto pertanto di ripristinarli in conglomerato bituminoso che dovrà essere provvisto di certificazione CE di prodotto secondo UNI EN 13108 e nel rispetto delle Nuove Norme Tecniche.

Sull'asfalto verranno poi realizzate le strisce per gli stalli, con idonea vernice, atta a garantire una ben definita demarcazione degli stessi e tale da essere conforme alle prescrizioni del codice della strada ed alla normativa vigente.

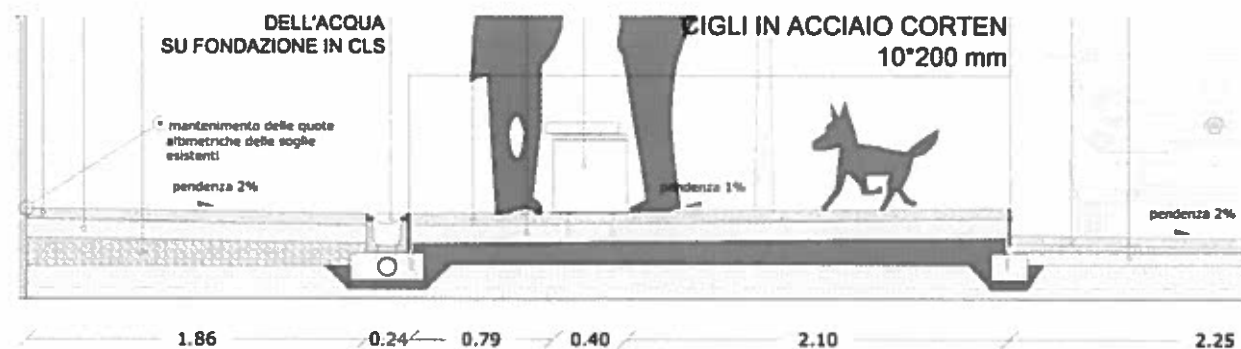
SUB-SISTEMA PERCORSI PEDONALI

Il sub-sistema dei percorsi pedonali è definito da una duplice strategia:

- ripristinare il parterre esistente;
- inserire un sistema di arredi urbani;

Quanto al parterre esistente, sarà rimossa la pavimentazione esistente nel *tratto 2*, per tanto saranno sostituiti i vecchi cordoli in pietra con nuovi elementi sempre in pietra mentre la pavimentazione sarà ripristinata con monostrato vulcanico di differente trattamento cromatico, per i nuovi interventi nei *tratti 1 e 3* il percorso pedonale sarà costituito da un marciapiede in calcestruzzo pettinato. I percorsi così come progettati, sono inoltre tali da garantire una maggiore fruizione degli spazi aperti, con prevedibili ricadute per le attività commerciali, e per locali pubblici in particolare, che potranno sfruttare la nuova dotazione di spazi per accogliere un maggior numero di utenti ed attivare un processo di rivitalizzazione della vita comunitaria.

Gli arredi urbani consistono invece nel sistema di sedute in acciaio, progettate appositamente, e costituite da lamiera in corten, adeguatamente fissate a fondazioni in c.a. e sagomate in base a criteri di ergonomia. Sulla lamiera in corten verranno predisposte lastre in cemento, di 6 cm di spessore, fissate alla lamiera per mezzo di bulloni a scomparsa. Il disegno delle sedute asseconda l'andamento del parterre, con una dotazione maggiore laddove i percorsi si allargano per accogliere i piccoli slarghi.



Dettaglio costruttivo dell'area pedonale

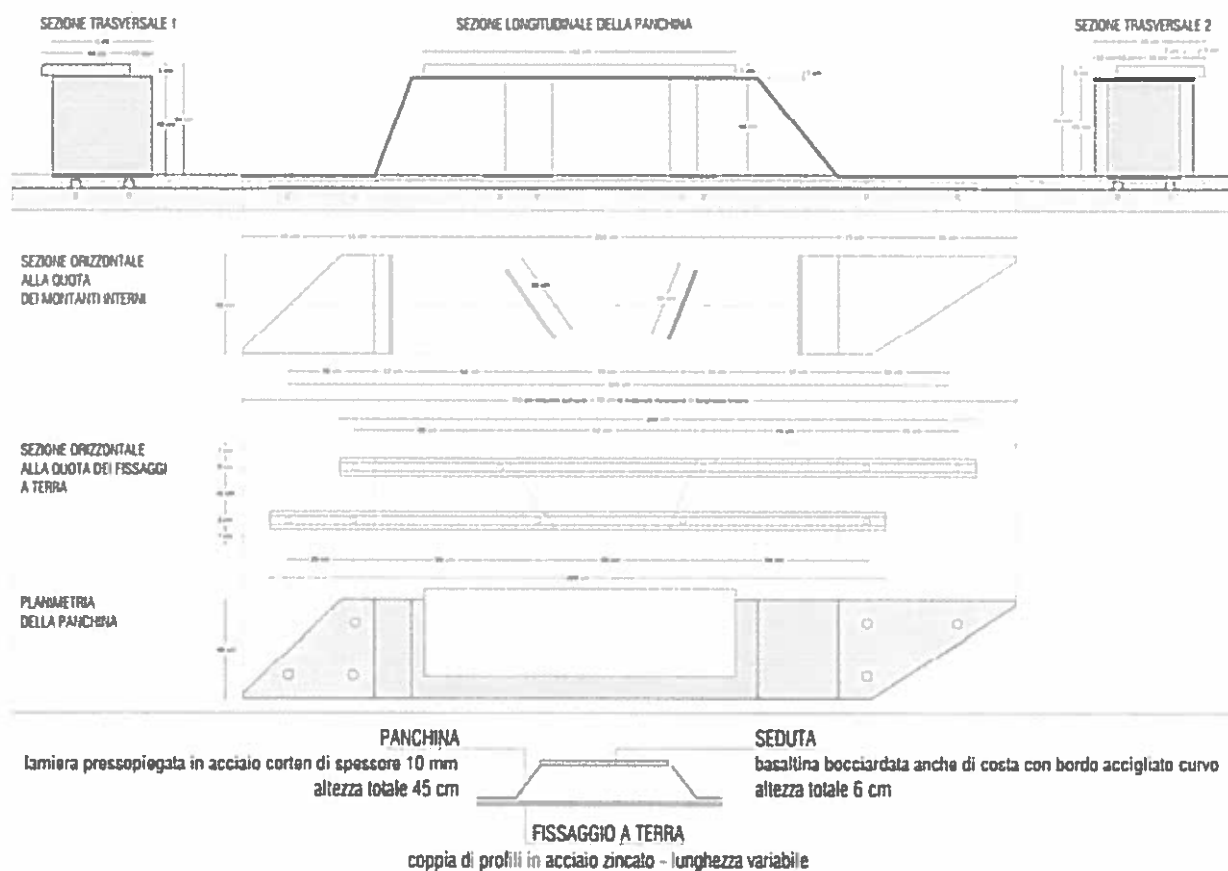


Illustrazione 6: Dettaglio costruttivo di una panca in acciaio cor-ten

TRATTO 1_VIA MAGNA GRECIA – TRATTO COMPRESO TRA LA ROTONDA IN LOCALITA' CERRO ED IL LATO NORD DEL PALAZZO CARROZZA.

Per il primo ambito di intervento si prevede il rifacimento dell'asse stradale di Via Magna Grecia, come da premessa della presente relazione, e l'inserimento, per il tratto dalla rotonda al cavalcavia ferroviario di un percorso pedonale sul lato ovest, mentre sul tratto dal cavalcavia ferroviario al lato nord del palazzo carrozza il percorso pedonale sarà costruito sul lato est della carreggiata. Inoltre saranno sostituiti gli elementi illuminanti per dare una maggiore visibilità alla carreggiata ed agli stessi percorsi pedonali. Si precisa, come anticipato in premessa, che in sede di progetto esecutivo, sarà utile procedere ad una suddivisione del tratto in sub-ambiti operativi, tali da garantire la completa o parziale fruibilità dell'area.



Foto 1° Tratto



TRATTO 2_VIA MAGNA GRECIA_TRATTO COMPRESO TRA IL LATO NORD DEL PALAZZO CARROZZA E L'INCROCIO TRA VIA MAGNA GRECIA E VIA FORNILLI

Anche per il Tratto 2, si precisa ancora che, in sede di progetto esecutivo sarà utile procedere ad una suddivisione dello stesso in sub-ambiti operativi, in modo da poter organizzare le diverse fasi di cantiere e prevedere aree di intervento tali da garantire la completa o parziale fruibilità dell'area. Per quel che riguarda l'intervento si prevede il rifacimento dell'asse stradale di Via Magna Grecia, come da premessa della presente relazione, il rifacimento delle aree pedonali come precedentemente descritto, la sistemazione dei parcheggi con la nuova segnaletica orizzontale e verticale, l'adeguamento dell'impianto di illuminazione per la migliore fruizione delle aree pedonali e della viabilità le strategie progettuali restano sostanzialmente le stesse del Tratto 1.



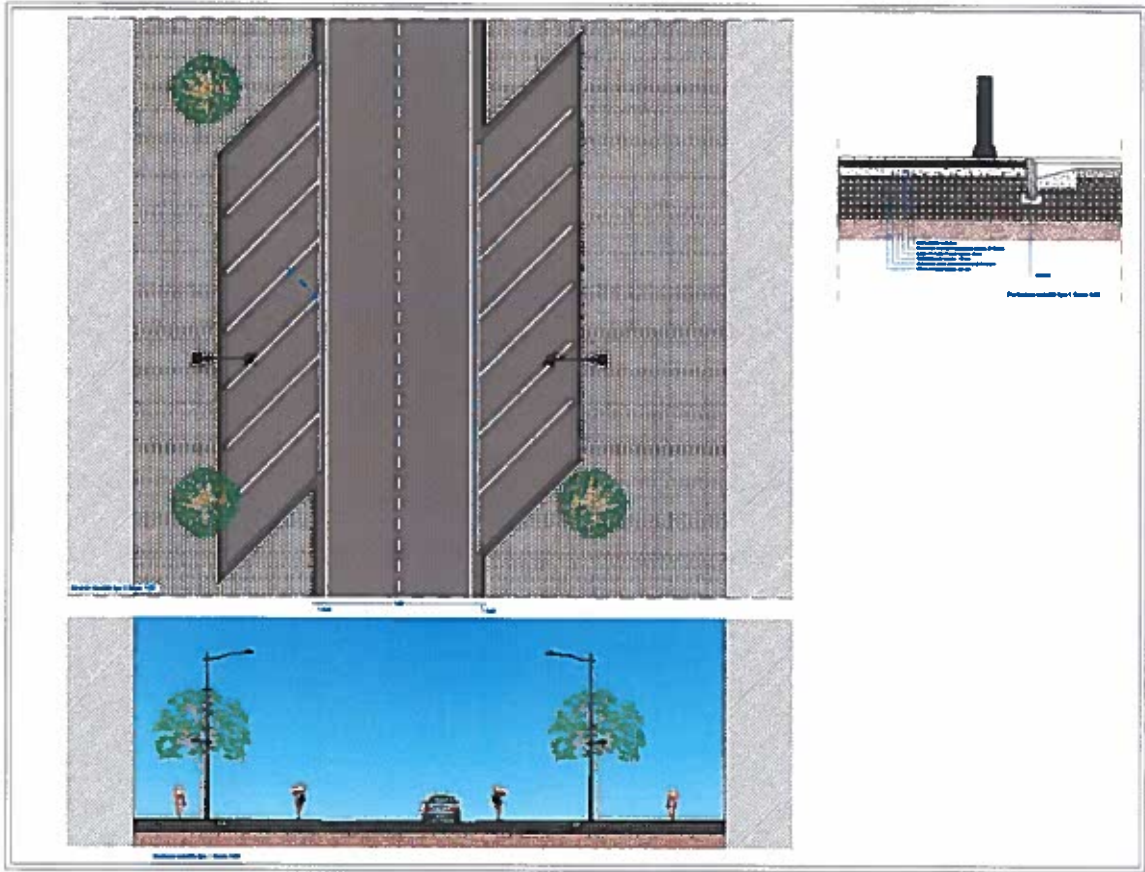
Foto 2° Tratto



Planimetria 2° Tratto



Planimetria 2° Tratto



TRATTO 3_VIA MAGNA GRECIA_TRATTO COMPRESO TRA L'INCROCIO TRA VIA MAGNA GRECIA E VIA FORNILLI E L'INIZIO DELLA LOCALITA' BORGONUOVO

Anche per il Tratto 3, si precisa ancora che, in sede di progetto esecutivo sarà utile procedere ad una suddivisione dello stesso in sub-ambiti operativi, in modo da poter organizzare le diverse fasi di cantiere e prevedere aree di intervento tali da garantire la completa o parziale fruibilità dell'area. Per quel che riguarda l'intervento si prevede il rifacimento dell'asse stradale di Via Magna Graecia, come da premessa della presente relazione, la costruzione di un nuovo percorso pedonale sul lato ovest della carreggiata ed il ripristino del tratto pedonale esistente sul lato est, la sostituzione dei pali di illuminazione con tipologie atte a consentire l'illuminazione della carreggiata e dei percorsi pedonali, le strategie progettuali restano sostanzialmente le stesse dei tratti precedenti.





TRATTO 4_VIA MAGNA GRECIA_TRATTO COMPRESO TRA L'INIZIO DELLA LOCALITA' BORGONUOVO E L'INCROCIO TRA VIA MAGNA GRECIA E VIA CAFASSO

Per quel che riguarda l'intervento si prevede il rifacimento dell'asse stradale di Via Magna Grecia, come da premessa della presente relazione, il ripristino del percorso pedonale sul lato est della carreggiata, la sostituzione dei pali di illuminazione con tipologie atte a consentire l'illuminazione della carreggiata e dei percorsi pedonali, le strategie progettuali restano sostanzialmente le stesse dei tratti precedenti. Anche per il Tratto 4, si precisa ancora che, in sede di progetto esecutivo sarà utile procedere ad una suddivisione dello stesso in sub-ambiti operativi, in modo da poter organizzare le diverse fasi di cantiere e prevedere aree di intervento tali da garantire la completa o parziale fruibilità dell'area.





TRATTO 5_VIA MAGNA GRECIA_TRATTO COMPRESO TRA L'INCROCIO TRA VIA MAGNA GRECIA E VIA CAFASSO E L'INCROCIO TRA VIA MAGNA GRECIA E VICOLO DELLE TAVERNELLE

Per quel che riguarda l'intervento si prevede il rifacimento dell'asse stradale di Via Magna Grecia, come da premessa della presente relazione, la sostituzione dei pali di illuminazione con tipologie atte a consentire l'illuminazione della carreggiata e dei percorsi pedonali, le strategie progettuali restano sostanzialmente le stesse dei tratti precedenti. Anche per il Tratto 5, si precisa ancora che, in sede di progetto esecutivo sarà utile procedere ad una suddivisione dello stesso in sub-ambiti operativi, in modo da poter organizzare le diverse fasi di cantiere e prevedere aree di intervento tali da garantire la completa o parziale fruibilità dell'area.





C) Illustrazione della soluzione prescelta

La soluzione progettuale prescelta, sia sotto il profilo localizzativo che funzionale, è stata fatta tenendo in considerazione che si tratta di una delle aree più significative del centro di Capaccio Paestum in termini di centralità e di opportunità per la costruzione di una reale ed efficace rete di spazi pubblici. La condizione di centralità però presuppone anche una elevata variabilità delle condizioni al contorno che spesso la qualità dello spazio pubblico registra come condizione insostenibile in termini di adeguatezza prestazionale, in termini economici e in definitiva sociali.

Pertanto la soluzione proposta è stata scelta fra tutte quelle ipotizzate tenendo conto:

1. di garantire l'interconnessione funzionale e percettiva dell'intero sistema;
2. di garantire una generale riorganizzazione del sistema di infrastrutturazione dello spazio pubblico in termini di una parziale ridefinizione del sistema delle reti, e in termini di individuazione di un sistema di arredo adeguato;
3. di minimizzare l'impatto rispetto al contesto ambientale, paesaggistico ed urbano;

4. di garantire la massima sicurezza per gli utenti;
5. di garantire una effettiva cantierabilità dell'opera in termini di gestione delle lavorazioni per sistemi omogenei;
6. di assicurare una efficace e corretta gestione dei flussi di traffico carrabili, pedonali e di ser- vizio adeguati alle condizioni e ai programmi d'uso del centro di Capaccio Paestum;
7. di garantire:
 - una flessibilità tecnico-spaziale
 - una flessibilità organizzativa degli spazi (le fasce di parcheggio utili a riconfigurare gli spazi pubblici in ragione di condizioni ordinarie ed eventuali)
8. di assicurare :
 - una **sostenibilità economico-finanziaria**: attraverso la scelta di materiali adeguati, du- revoli, di facile manutenzione ed il cui costo unitario è tale da garantire l'effettiva realizzazione dell'intervento;
 - una **sostenibilità ambientale**: la proposta progettuale sfrutta le potenzialità insite nei meccanismi di circolarità ed autosufficienza del sistema ambiente per rispondere ad esigenze di comfort ambientale e riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico;
9. di strutturare uno spazio pubblico che possa garantire un notevole livello di comfort ambientale per i cittadini e offra nuovi di incontro per la socialità, nonché nuovi modi d'uso del luogo, con la trasformazione della strada in un vero Corso per la comunità di Capaccio Paestum.

Alla luce di questi criteri la soluzione proposta, così come si può evincere dal progetto, è rispettosa del contesto in cui si inserisce ed anzi lo interpreta divenendo telaio di infrastrutturazione dei programmi pubblici e/o di uso pubblico.

D) Fattibilità dell'intervento

Per quanto riguarda la fattibilità dell'intervento, in questa fase sono state eseguite indagini di prima approssimazione sia sulla cartografia esistente, sia sulla pianificazione vigente - a livello comunale che sovracomunale - sia sulla programmazione in corso, sia sullo stato del sistema dei sottoservizi . Ne è risultato un quadro generale da cui si evince che non vi sono particolari vincoli tali da rendere l'intervento non sostenibile e realizzabile.

E) Disponibilità delle aree

Le aree oggetto di intervento sono di proprietà pubblica e sono state individuate come ambito del PROGETTO di *Messa in sicurezza di infrastrutture stradali: SISTEMAZIONE E MIGLIORA- MENTO "VIA MAGNA GRECIA"*. Pertanto in questa fase si procede alla

progettazione esecutiva di queste secondo le modalità e i contenuti concordati negli incontri preliminari tenutisi con gli uffici tecnici del Comune di Capaccio Paestum.

L'intervento è altresì conforme a tutti gli strumenti urbanistici e paesaggistici vigenti.

F) Indirizzi per la gestione e manutenzione dell'intervento

Il progetto esecutivo ha approfondito gli aspetti relativi al sistema impiantistico in modo da garantirne:

- 1) che il sistema della infrastrutturazione risulti il più organizzato e coerente possibile con quella esistente, anche in ragione di implementazioni future;
- 2) che le soluzioni tecniche assicurino il miglior comfort ambientale;
- 3) gli espedienti, le soluzioni tecniche in grado di assicurare la sicurezza degli utenti in condizioni di ordinarietà e di evento;
- 4) i materiali, i rivestimenti e le soluzioni progettuali che maggiormente valorizzino il sistema contestuale, e permettano gli usi previsti e quelli prevedibili;
- 6) tutte le soluzioni progettuali e l'impiego dei materiali che più garantiscono durata, facilità di gestione e manutenzione dell'opera.

In aggiunta, si precisa che poiché non è stato possibile raccogliere tutti gli elementi relativi a sottoservizi e reti impiantistiche, il progetto si affida a ricognizioni e saggi esplorativi, da effettuare prima dell'inizio dei lavori e dell'effettivo avvio del cantiere, al fine di individuare il tracciato effettivo delle

reti già presenti e porre in evidenza eventuali problematiche correlate a possibili interferenze tra le reti impiantistiche esistenti e quelle di futura installazione, come previste da progetto. Tali ricognizioni e saggi esplorativi, ove si riveleranno particolarmente complesse, potranno essere compensate a parte come quota delle somme a disposizione nel quadro economico.

G) Cronoprogramma delle fasi attuative

Il Cronoprogramma delle fasi attuative, per cui si rimanda al piano di sicurezza e coordinamento, è stato concordato in sede di progetto esecutivo con l'Amministrazione del Comune di Capaccio Paestum e con l'Ufficio Tecnico competente. Si dovrà inoltre individuare, in sede di cantiere, gli ambiti operativi intermedi per la realizzazione dei cinque tratti del presente progetto.

H) Indicazioni necessarie a garantire l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere

Considerata la localizzazione dell'intervento in termini di centralità dello svolgimento della vita cittadina, dei servizi e delle attività commerciali, è necessario predisporre una tempistica degli interventi tale da garantire accessibilità, fruibilità e manutenzione ad opere, impianti e servizi esistenti. Certamente è auspicabile la suddivisione degli interventi in sub-ambiti le cui priorità rispetto ai cinque tratti individuati saranno da concordare con l'Amministrazione Comunale e con l'Ufficio Tecnico competente. Si rimanda altresì al piano di sicurezza e coordinamento.

Accessibilità e utilizzo

In fase di cantiere sarà necessario organizzare gli spazi e i percorsi in modo da consentire un'immediata percezione ed identificazione, da parte degli utenti, delle differenti funzioni ed attività commerciali presenti al piano terra degli edifici prospettanti sullo spazio pubblico in oggetto. Inoltre sarà necessario provvedere alla organizzazione separata e in sicurezza dei percorsi persone e mezzi/merci in modo tale da rendere ciascuna condizione indipendente dalle altre al fine di non generare alcun tipo di interferenza fra i vari flussi di utenza.

Manutenibilità

La scelta progettuale di utilizzare materiali particolarmente durevoli e facili da mantenere, nonché soluzioni tecnico-progettuali ordinarie, è garanzia della longevità dell'opera, pur nella previsione di interventi manutentivi periodici, e permette inoltre di prevedere che l'eventuale sostituzione di parti ammalorate possa avvenire preservando l'accessibilità alle aree interessate.

Il Progettista

