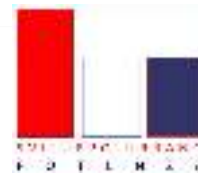




COMUNE DI POTENZA

ASSETTO DEL TERRITORIO



IMPIANTO PEDONALE MECCANIZZATO PER LA RIDUZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE DELLA CITTÀ DI POTENZA DA VIA CAVOUR AL CENTRO STORICO

PROGETTO ESECUTIVO



Responsabile
unico del
Procedimento

ING. DONATELLA ZOTTA

U.D. Assetto del Territorio

Progetto

SYLOS LABINI
INGEGNERI E ARCHITETTI ASSOCIATI

Via Marchese di Montrone 47 - 70122 BARI

www.syloslabiniassociati.com

collaboratori :



ANGIULI E GRECO ARCHITETTI

Maria Cristina Angiuli

Aldo Greco

Arch. Giuseppe Metastasio



Via della Resistenza 48 g2 - 70125 BARI

www.geotecnologie.net

collaboratori : Ing. Rocco Cristiano Abbattista

Geol. Carmela Serafini

Ing. Pietro Paolo Tataranni

Data

GIUGNO 2020_REV1

Scala

Elaborato

RELAZIONE GENERALE

Tavola n.

RG01-RGE



Sommario

1	Premessa	2
2	Inquadramenti.....	3
2.1	Inquadramenti normativo – procedurale.....	3
2.2	Inquadramento urbanistico	4
2.3	Inquadramento progettuale.....	6
2.3.1	Collegamento Piazza A. De Gasperi Via Carlo Bo	6
2.3.2	Collegamento via Carlo Bo Via Vescovado.....	9
2.4	Inquadramento geologico	10
2.5	Inquadramento idrografico	11
3	Conclusioni	13



1 Premessa

Il presente progetto interessa il collegamento pedonale meccanizzato tra via Cavour e via Vescovado nella città di Potenza (fig. 1).



Fig. 1 - Stralcio Ortofoto area

L'intervento in questione si inserisce in un quadro più ampio in cui è stata prevista la realizzazione della Casa dello Studente e di un collegamento pedonale meccanizzato tra la via Cavour e la via Vescovado nel centro storico della Città. Lo sviluppo di tale collegamento, permetterà di ottenere benefici in termini di mobilità urbana e di incremento della capacità di trasporto e consentirà di superare l'isolamento del polo Universitario Potentino.



2 Inquadramenti

2.1 Inquadramenti normativo – procedurale

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 10 del 5/01/1996 veniva individuato e delimitato, ai sensi del D.M. 21.12.94, il Programma di Riqualficazione Urbana (P.Ri.U.) dell'area denominata "ex Fornace Ierace" ricadente in zona F4A di P.R.G..

Con successive deliberazioni di Consiglio Comunale n. 81 del 6/05/1997 e n. 140 del 28/07/1998 veniva definitivamente approvato il suddetto Programma di Riqualficazione Urbana.

In data 15/09/1998 presso il Ministero LL.PP. si sottoscriveva tra il Ministro dei Lavori Pubblici, il Presidente della Regione Basilicata ed il Sindaco del Comune di Potenza, l'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 27 della L. 142/90, con il quale è stato approvato il P.R.U..

L'Accordo di Programma, veniva ratificato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 183 del 13/10/1998 ed approvato dalla Regione Basilicata con D.P.G.R. del 16/12/1998 n. 528.

In ottemperanza a quanto stabilito nel suddetto Accordo di Programma, il Comune, con delibera di Consiglio Comunale n. 138 del 28/07/1998, adottava il Piano Particolareggiato della zona F4A in variante al vigente P.R.G.;

Il Piano Particolareggiato veniva definitivamente approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 137 del 30/04/1999.

Con delibera di Giunta Comunale n. 1 del 12/01/2006, si approvava il progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione del Comparto 2, per un importo complessivo di € 3.339.457,32 ripartito tra Consorzio e Comune.

Con delibera di Giunta Comunale n. 93 del 14/06/2007, veniva autorizzata la cessione, a titolo oneroso, al Consorzio Edilizio Comparto 2 Via Cavour, della volumetria attribuita dal Piano al Comune, con conseguente modifica della ripartizione dei suddetti costi per urbanizzazioni.



Nel P.Ri.U. dell'area ex Fornace Ierace veniva prevista la realizzazione di un impianto pubblico di collegamento pedonale con il Centro Storico, costituito da un sistema integrato di ascensori e percorsi pedonali protetti.

Per la realizzazione di tale opera, sul P.Ri.U. si concedeva un finanziamento statale pari a € 1.689.846,97 (contabilità speciale n. 2796), successivamente ridotto, per effetto dell'art. 1 commi 38 e 39 della L. 266/2005, a € 675.938,79 così come evidenziato dalla Ragioneria Territoriale dello Stato di Potenza.

Attualmente il suddetto collegamento pedonale, denominato ***“Impianto pedonale meccanizzato per la riduzione del traffico veicolare della città di Potenza da via Cavour al Centro Storico”***, è stato finanziato per un importo di € **7.800.00,00** nell'ambito del PO FESR Basilicata 2014 – 2020 - ITI Sviluppo Urbano Città di Potenza.

La partenza del Collegamento pedonale, è prevista all'interno del lotto misto pubblico-privato n. 3 del Piano Particolareggiato, pertanto l'attività di progettazione dello stesso si è svolta, come stabilito in convenzione, previo raccordo tra tecnici del Comune e del Consorzio, al fine di consentire un'ottimale integrazione dell'opera con il parcheggio pubblico previsto dal Piano a carico dei privati e con l'intero manufatto da realizzare nel citato lotto n. 3.

Pertanto, tenuto conto delle esigenze tecniche distributive manifestate nel tempo dai privati e delle nuove fonti di finanziamento per l'intervento pubblico, le ipotesi progettuali, oggetto di progressive elaborazioni nel corso degli anni concordate tra Comune e Consorzio, sono state finalizzate a pervenire ad una soluzione definitiva e condivisa di progetto unitario relativo al lotto n. 3 e all'impianto pedonale meccanizzato da via Cavour al Centro Storico.

2.2 Inquadramento urbanistico

L'area oggetto d'intervento ricade totalmente nel PRiU ex Fornace Ierace, così come indicato nelle tavole di accompagnamento del Regolamento urbanistico del Comune di Potenza, approvato in Consiglio Comunale con Delibera n.13 del 31/03/2009 (fig.2)

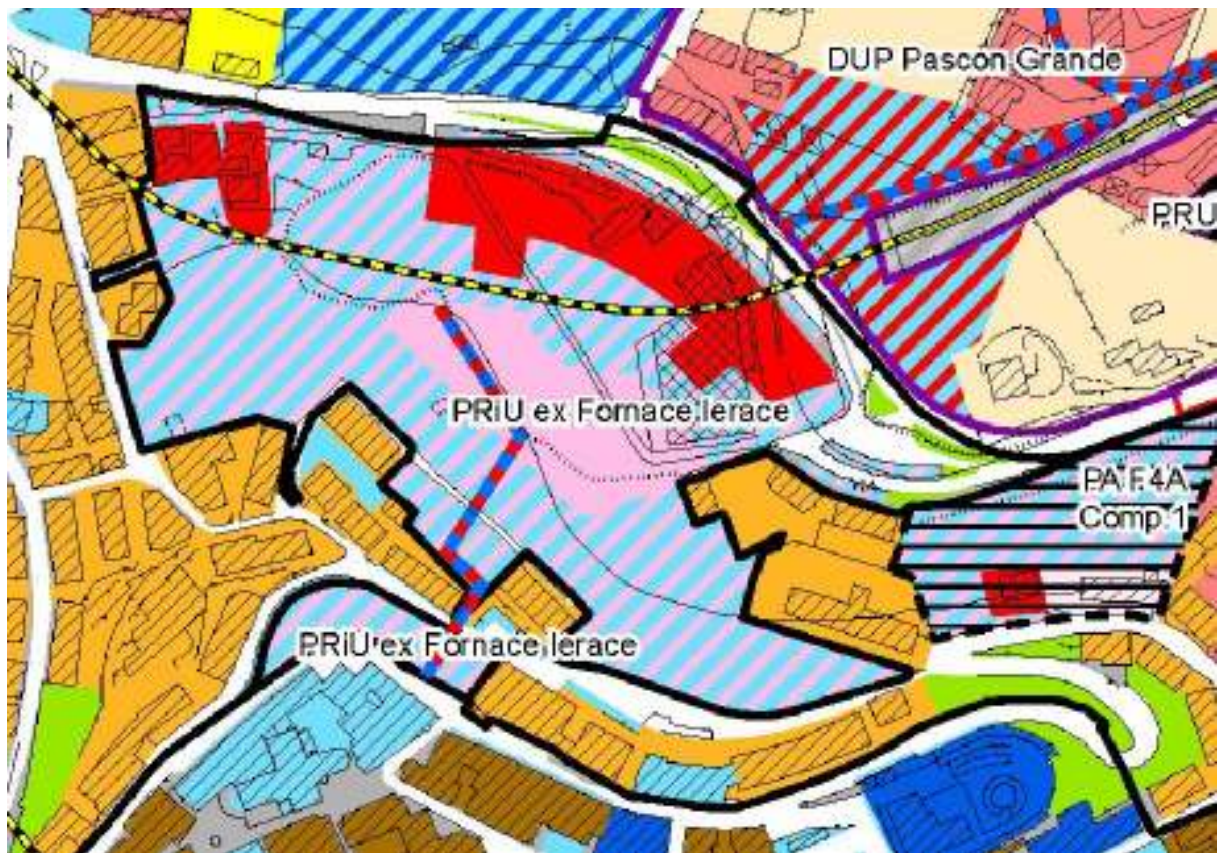


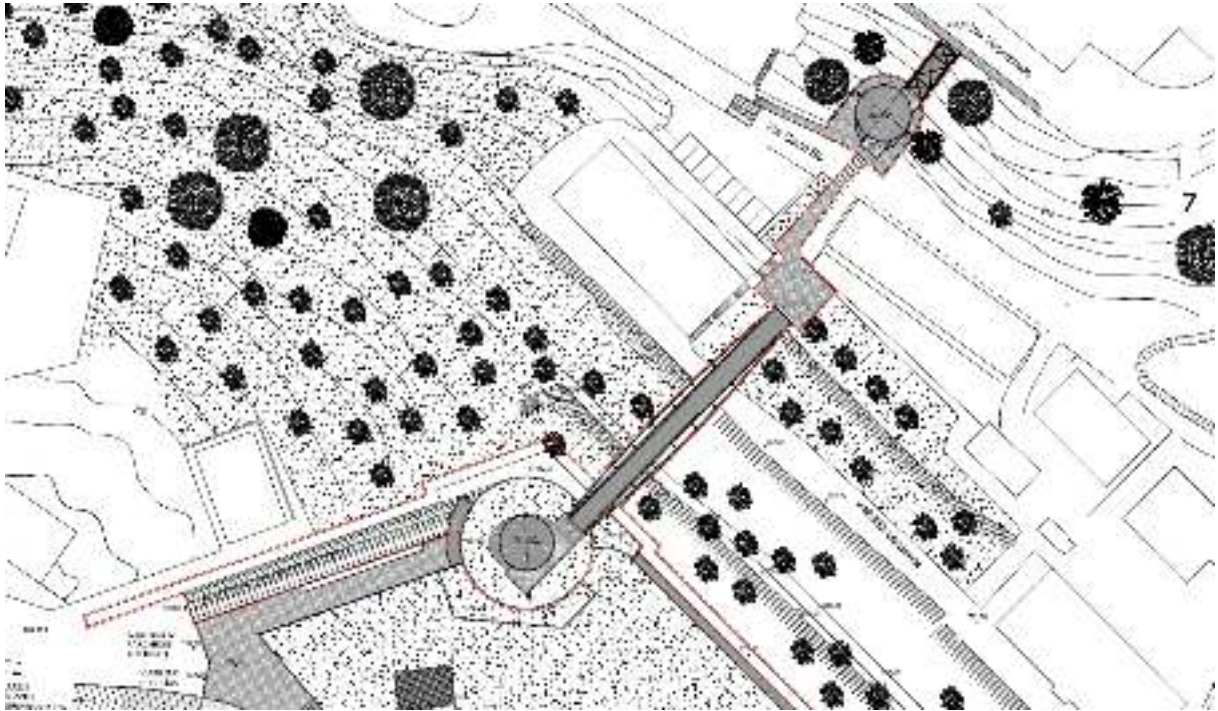
Fig. 2 - Stralcio RU

L'area risulta caratterizzata da suoli Riservati all'Armatura Urbana, destinati alle infrastrutture a rete, servizi, attrezzature e standard in corrispondenza delle relative previsioni non attuate di PA vigenti e nei programmi complessivi.



2.3 Inquadramento progettuale

Il progetto prevede un sistema di torri e passerelle che metteranno in collegamento piazza De Gasperi con Via Vescovado passando per Via Carlo Bo.



2.3.1 Consolidamento versanti

Le operazioni di scavo delle due strutture saranno precedute dal consolidamento preventivo dei versanti.

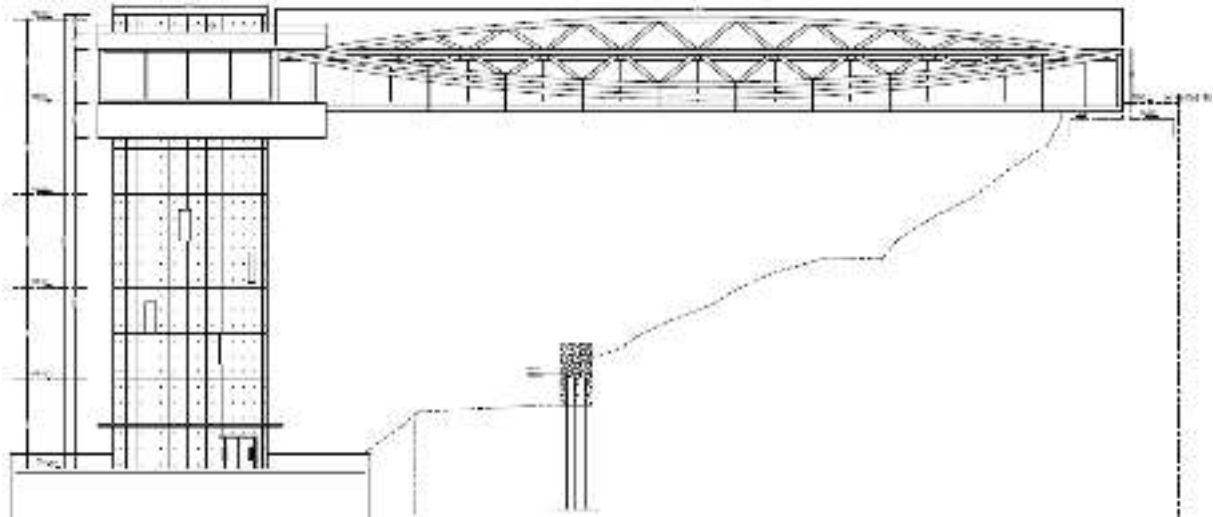
La realizzazione delle due cortine di pali, su pendio, servirà a fare aumentare la resistenza al taglio su determinate superfici di scorrimento. L'intervento può essere conseguente ad una stabilità già accertata, per la quale si conosce la superficie di scorrimento oppure, agendo preventivamente, viene progettato in relazione alle ipotetiche superfici di rottura che responsabilmente possono essere assunte come quelle più probabili. In ogni caso si opera considerando una massa di terreno in movimento su un ammasso stabile sul quale attestare, per una certa lunghezza, l'allineamento di pali.

Il terreno, nelle due zone, ha una influenza diversa sull'elemento monoassiale (palo): di tipo sollecitativi nella parte superiore (palo passivo – terreno attivo) e di tipo resistivo nella zona



2.3.2 Collegamento Piazza A. De Gasperi Via Carlo Bo

Il progetto prevede di un sistema composto di una torre ascensori e di una passerella pedonale che consentiranno il collegamento diretto dalla piazza A. De Gasperi, al piazzale nelle adiacenze di via Carlo Bo.



Il collegamento permetterà di superare quindi un dislivello complessivo per le utenze di circa trentasei metri. In particolare la torre ascensori si innesta all'interno della rampa elicoidale di accesso al parcheggio multipiano pubblico previsto nel Lotto 3 del Comparto 2 della Zona di F4A di PRG.

Si è prevista inoltre la realizzazione di una passerella pedonale della lunghezza di 55m circa.



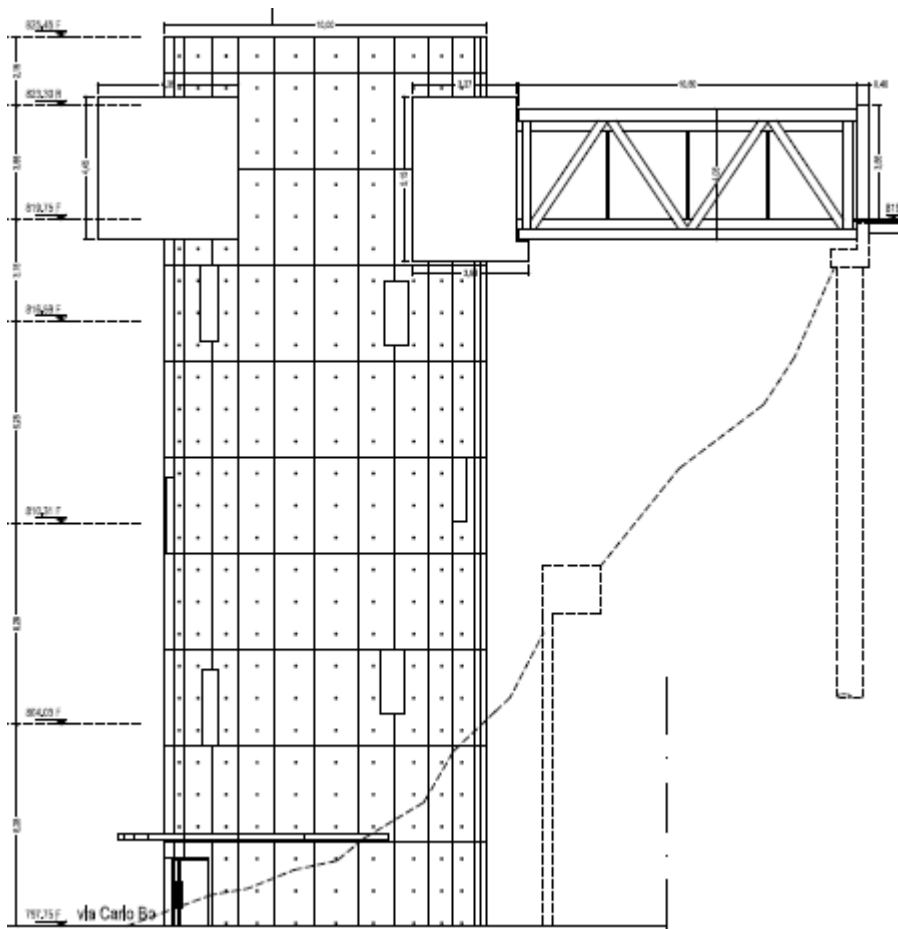


Essa sarà realizzata con una struttura reticolare in acciaio, costituita da tubi cavi di idoneo spessore, prevalentemente giuntati tramite bullonatura. Detta struttura poggerà su una spalla fondata su pali trivellati.



2.3.3 Collegamento via Carlo Bo Via Vescovado

Il progetto prevede la realizzazione di una torre ascensori e di una passerella pedonale che consentiranno il collegamento diretto dalla via Carlo Bo a quota di 797,75m, alla via Vescovado a quota di 819,75m, superando quindi un dislivello complessivo per le utenze di ventidue metri.



In particolare la torre ascensori si innesta, fino alla quota di 808,75m, all'interno del muro perimetrale di contenimento del terreno e successivamente fino alla quota di 823,75m.

E' prevista inoltre la realizzazione di una passerella pedonale della lunghezza di 12m circa. Essa sarà realizzata con una struttura reticolare in acciaio, costituita da tubi cavi di idoneo spessore, prevalentemente giuntati tramite bullonatura. Detta struttura poggerà su una spalla fondata su pali trivellati e sulla soletta della torre ascensori, adeguatamente irrigidita

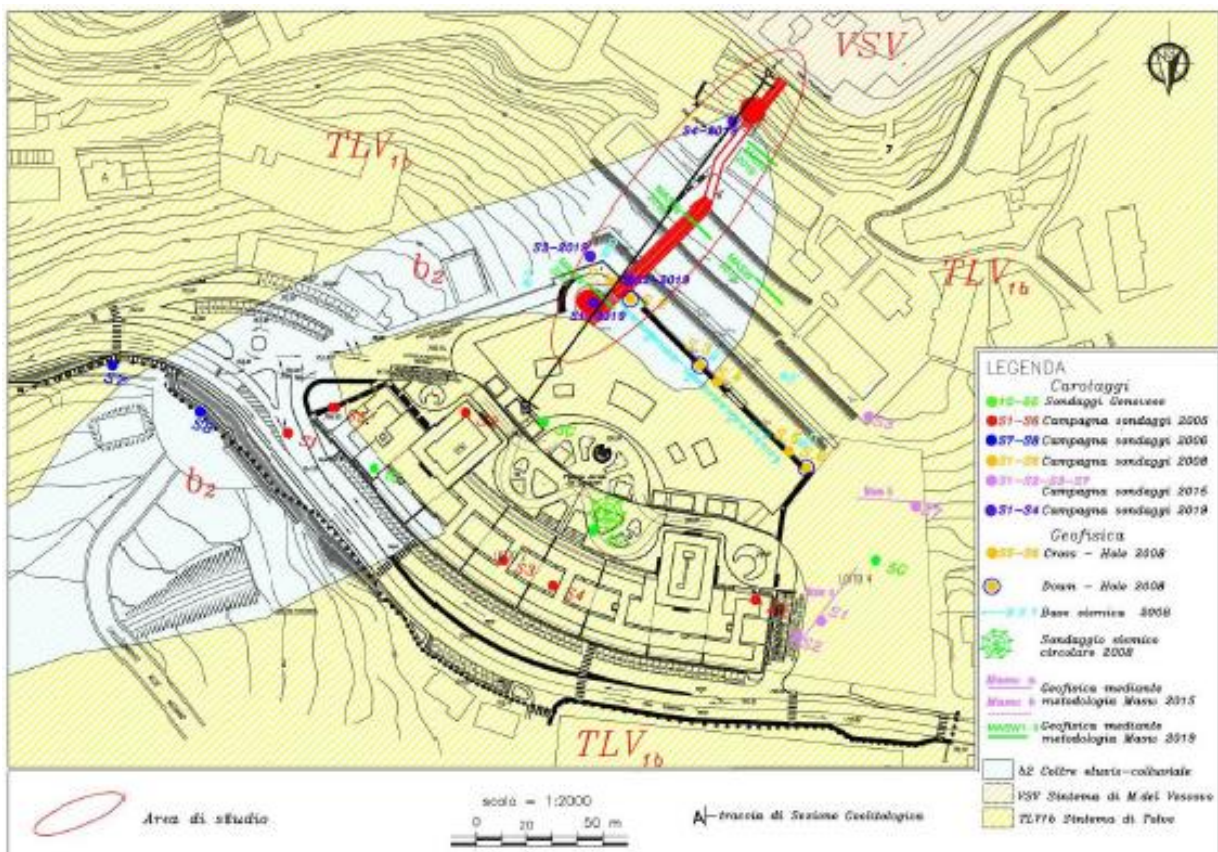
2.4 Inquadramento geologico

La determinazione della successione stratigrafica nell'area in cui saranno realizzate le opere in oggetto e la ricostruzione del modello geologico, sono stati determinati tramite indagini dirette: quattro sondaggi a carotaggio continuo spinti due a 40 m, gli altri due 30 m e 15 m di profondità dai quali è stato possibile prelevare dei campioni da sottoporre ad analisi di



laboratorio e indagini indirette a carattere geofisico: quattro profili sismici con la tecnica Masw, per la determinazione della $V_{s,eq}$ per la definizione della categoria di sottosuolo.

Dal punto di vista litostratigrafico, oltre ad accumuli di terreno vegetale, nell'area impegnata dall'opera in titolo, affiorano limi sabbiosi - argillosi, per uno spessore variabile tra i 3 e 10 m di profondità dal p.c. come riscontrato dai carotaggi eseguiti, sovrapposte alle argille grigio azzurre.



La campagna geognostica eseguita nel 2019 ha previsto l'esecuzione di quattro sondaggi a carotaggio continuo spinti due a 40 m, gli altri due 30 m e 15 m di profondità dal quale è stato possibile prelevare dei campioni da sottoporre ad analisi di laboratorio, oltre a quattro profili sismici con la tecnica Masw, per la determinazione della $V_{s,eq}$ per la definizione della categoria di sottosuolo; la taratura è stata impostata su dati stratigrafici derivanti dai carotaggi continui eseguiti in sito(Fig.10).



Dal 2005 al 2015, nell'area di interesse, sono state eseguite indagini sia di tipo diretto (carotaggi) che indiretto (di tipo sismico Base Sismica a Rifrazione di Superficie (B.S.), con elaborazione tomografica, Prove Sismiche a Rifrazione in Foro del tipo Down-Hole (D.H.), Prove Sismiche in Foro del tipo Cross-Hole (C.H.), Sondaggio Sismico Circolare (S.S.C.), Indagine geofisica mediante tecnica Masw (Fig.10)). Anche le operazioni di sbancamento nel cantiere di realizzazione dei lotti precedenti hanno permesso di acquisire informazioni e conferme circa la stratigrafia del sito ed il comportamento tenso-deformativo dei terreni.

2.5 Inquadramento idrografico

L'area oggetto d'intervento non risulta interessata da nessun reticolo idrografico principale o secondario.





3 Conclusioni

In conclusione si può affermare che l'opera progettata permetterà di ottenere i seguenti benefici:

- a) riduzione del traffico veicolare all'interno del Centro Storico, con conseguente riduzione delle emissioni nocive in atmosfera e decongestionamento di un'area vitale della città, affinché possa essere aumentata la sua capacità resiliente e possa riappropriarsi di funzioni più sostenibili anche mediante ampliamento delle esistenti aree pedonali;
- b) completamento del sistema di percorsi pedonali meccanizzati verso il Centro Storico, come previsto dai vigenti strumenti urbanistici e della mobilità;
- c) completamento del processo di riqualificazione dell'area della ex fornace Ierace, nel quale, mediante un nuovo complessivo sistema di infrastrutture per la mobilità, si intende collegare al Centro Storico: il campus universitario di Macchia Romana, il quartiere di Santa Maria; il nuovo complesso edilizio sorto in via Cavour (tra cui a breve la nuova Casa dello Studente);
- d) rafforzamento della mobilità sostenibile e dell'intermodalità del trasporto, in quanto nell'area della ex fornace verranno realizzati parcheggi multipiano.

Il previsto collegamento meccanizzato risponde alle evidenziate esigenze di mobilità collettiva così come delineate nel vigente PUM, completando l'intero sistema di arroccamento al Centro Storico mediante impianti meccanizzati. Oggi, difatti, è possibile raggiungere il centro di Potenza, mediante trasporto pubblico meccanizzato, da sud (scale mobili "Prima" e ascensori di Piazza Vittorio Emanuele), da ovest (scale mobili "Santa Lucia"), da nordovest (scale mobili e ascensori "via Armellini").

Con il nuovo impianto saranno soddisfatte le esigenze di trasporto della zona urbana nord-est (dove si concentrano importanti servizi a carattere sovracomunale, alcuni di prossima attuazione: Università - Ospedale - nuova Caserma dei Carabinieri, nuova Casa dello Studente), con possibilità di raggiungere più agevolmente il centro da parte di ogni utenza: lavoratori, studenti, turisti, cittadinanza.



Con il collegamento diretto dell'area del Campus universitario di Macchia Romana con il Centro Storico, inoltre, sarà rivitalizzata una complessiva porzione urbana con evidenti ricadute positive nel settore del commercio, dei servizi alla persona, dell'istruzione e della residenzialità.

L'impianto di collegamento pedonale meccanizzato tra via Cavour e il Centro Storico consisterà in un sistema integrato di ascensori e passerelle che permetterà di superare il dislivello di circa 60 ml esistente tra l'area della ex fornace Ierace e via Vescovado, nei pressi della cattedrale. La partenza a valle, mediante ascensore verticale, sarà integrata con il complesso edilizio terziario al cui interno sarà realizzato un parcheggio multipiano. L'intervento proposto, pertanto, si configura come un impianto pedonale meccanizzato per la riduzione del traffico veicolare della città di Potenza da via Cavour al Centro Storico.