



COMUNE:

CIVITAVECCHIA

PROVINCIA:

ROMA

COMMITTENTE:

CITTA' DI CIVITAVECCHIA

SINDACO:

avv. Ernesto Tedesco

**RIFUNZIONALIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA
POLIFUNZIONALE GIOVANNI MARIA FATTORI**
Località Punta del Pecoraio_via Maratona Civitavecchia

PROGETTO ESECUTIVO

ai sensi D.Lgs. 50/2016 e D.M. 154/2017

CUP: J35D1900015001

CIG: 8501346CA4

DIRIGENTE SERVIZIO 4 LAVORI PUBBLICI E AMBIENTE

Ing. Giulio Iorio

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO (R.U.P.):

Arch. Anthony Marcello Scalise

PROGETTISTI:

CAPOGRUPPO
PROGETTO STRUTTURALE

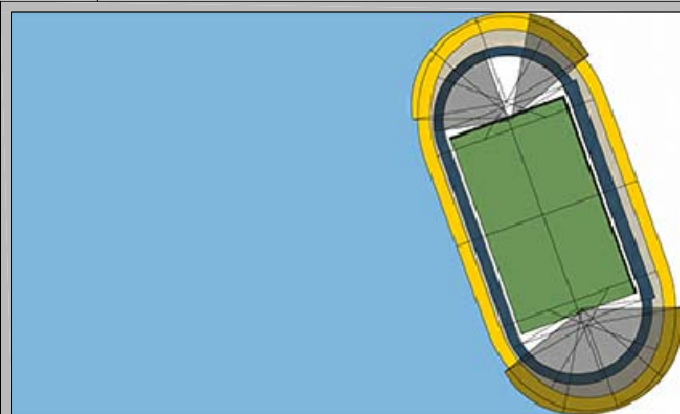
Ing. Roberto De Angelis

PROGETTO ARCHITETTONICO

Studio Associato Emmepiquadroes
arch. Marco Pietrosanto
arch. Alessandro Micucci
arch. Roberto Sica

COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA
TOPOGRAFIA

geom. Daniele Cenci



INT

CENSIMENTO E PROGETTO DI RISOLUZIONE
INTERFERENZE

INTRODUZIONE

L'intervento di riqualificazione dell'infrastruttura polifunzionale "Giovanni Maria Fattori" a punta del Pecoraio rappresenta il limite esemplificativo di un processo e di un percorso di attività che validano, nelle forme e nelle funzioni, il principio secondo il quale la contemporaneità oggi si manifesta attraverso definizione del recupero architettonico e urbano. Questo perché il Fattori rappresenta il potenziale paradigma di quella tensione ambientale ed estetica fatta di flussi, percorrenze, luoghi di sosta paesaggisticamente rilevanti e di attrezzature che caratterizzano la città contemporanea; questo perché il Fattori rappresenta contemporaneamente lo storico paradigma di quella ricerca progettuale legata in maniera indissolubile all'esibizione delle capacità plastiche del cemento armato e della definizione di un codice formale e linguistico che è stato uno dei modelli della ricerca dell'Architettura Italiana almeno fino alla fine degli anni sessanta. Tale presupposto è alla base dell'approccio al progetto di riqualificazione che, nella sua complessità sistemica, si pone l'obiettivo di ricostituire e ricucire il rapporto, superato ed interrotto dall'abbandono e dalla fatiscenza, tra una condizione architettonica potenziale, come derivato delle attività e funzioni da rivitalizzare, ed il paesaggio circostante che funziona sia da spazio da contenitore che da coprotagonista alla fruizione. Nella sua articolazione il percorso metodologico dell'intervento progettuale sarà contenuto all'interno di un sistema di attività per fasi che definiscono e validano, a tappe intermedie, ogni azione volta alla trasformazione e alla riqualificazione del manufatto. Ogni singola azione progettuale per ogni singolo ambito di intervento, prima nel progetto definitivo e poi in forma di aggiornamento nel progetto esecutivo, sarà caratterizzata da una serie di passaggi chiave finalizzati a verificare la fattibilità e la attuazione della proposta specifica. Questo significa proiettare sempre tutte le azioni progettuali attraverso uno strumento di verifica composto da Programmazione, Identificazione, Formulazione, Finanziamento, Implementazione, Valutazione che sono considerati elementi di un unico strumento sistemico circolare. Questo assunto nasce dalla necessità di pensare come il processo di RIFUNZIONALIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA POLIFUNZIONALE "GIOVANNI MARIA FATTORI" DI CIVITAVECCHIA possa essere caratterizzato da due strade di intervento complementari e parallele: la prima che attiene alla verifica e all'attuazione del programma di fattibilità; la seconda che, considerando il valore intrinseco dell'opera architettonica, proietta questa verifica sulla necessità di definire uno spazio sportivo contemporaneo attraverso una successione di interventi a completamento. La nostra proposta di recupero si definisce pertanto come sintesi di due linee progettuali cui si sottintendono due attività programmatiche: la prima linea riguarda la salvaguardia del bene nel suo complesso e si sviluppa attorno al concetto di intervento volto alla conservazione del valore BENE ARCHITETTONICO e che chiameremo VALORE STORICO; la seconda riguarda la sua rifunionalizzazione, a tutto tondo e in alcuni tratti con veemenza, delle sue singole parti, dei suoi elementi, delle sue aree, dei suoi ambiti disponibili e indisponibili, che chiameremo VALORE D'USO. La sintesi dei due valori ha portato, almeno nelle intenzioni, alla presentazione e alla concezione di un progetto definitivo inteso come strumento di vincolo, di controllo, di verifica e di azione per ricondurre l'impianto sportivo alla collettività.



IL VINCOLO PROGETTUALE

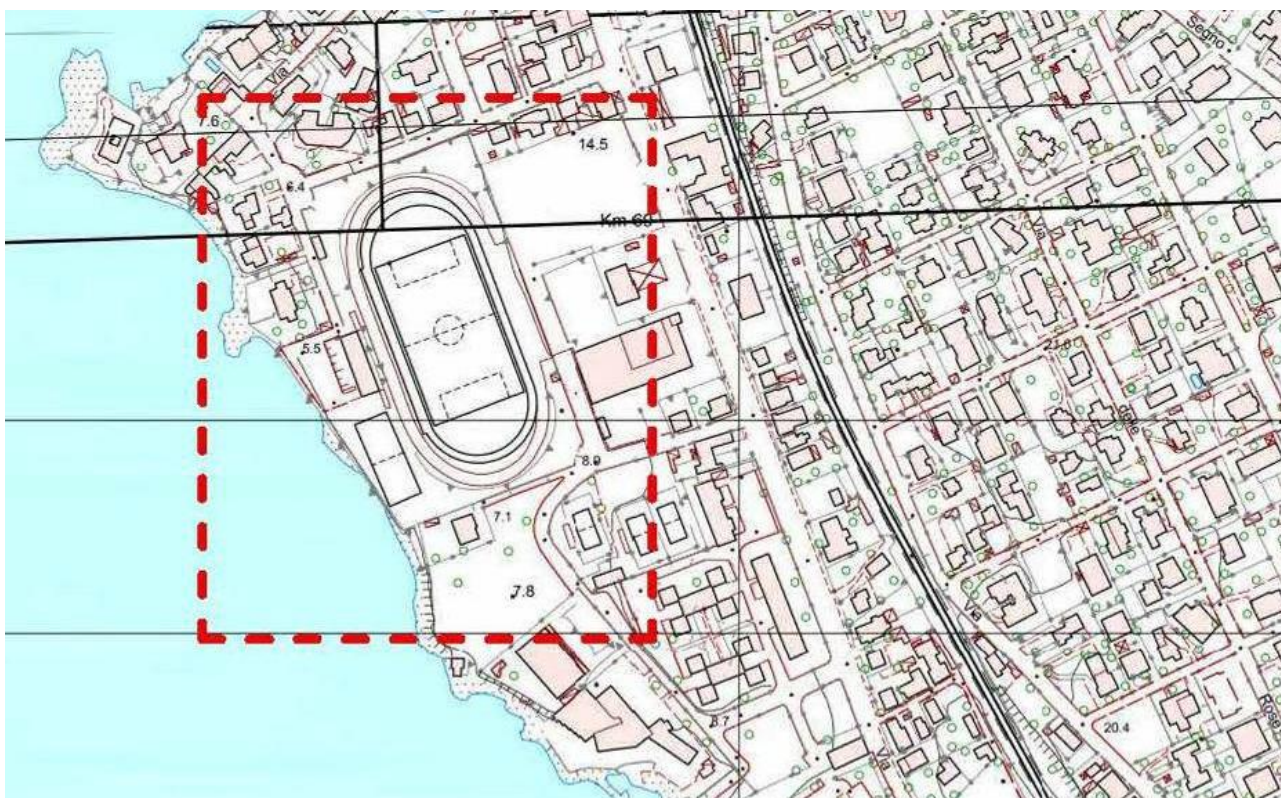
Questo processo, provocatoriamente inteso come provvedimento di vincolo progettuale, ha costituito nelle intenzioni del fare, il limite alla trasformazione perché si è stabilito che vincolare nuovamente il Fattori alla sua intrinseca qualità architettonica avrebbe inevitabilmente contribuito a rivitalizzare la sua eccezionale qualità ambientale e la sua speciale ed unica condizione naturalistica. La prima considerazione sugli aspetti legati alla trasformazione infatti insiste sulla sua posizione, sul mare, a pochi metri della costa. Tale condizione presuppone chiaramente come la strategia progettuale generale di intervento è stata indirizzata verso il raggiungimento di un equilibrio marcato in cui la componente ambientale (brezza marina, acqua, paesaggio, orizzonte) sia elemento primario nella fruizione del nuovo impianto e come la fruizione del nuovo impianto non possa essere vissuta, al contrario di quanto sia accaduto nel tempo, senza la compartecipazione della componente ambientale. In termini sintetici si è cercato di stabilire e di formalizzare che il Fattori è parte integrante del contesto paesaggistico e che il contesto paesaggistico di questo brano di costa non può essere letto e inteso senza il Fattori.

ANALISI DELLA COMPONENTE URBANA

Lo Stadio Giovanni Maria Fattori può essere definito come la vera l'infrastruttura di ingresso alla città di Civitavecchia provenendo da SUD e percorrendo la via Aurelia. Il dato vale perché, a differenza del porticciolo turistico di Riva di Traiano, il sistema sportivo si identifica come emergenza significativa strettamente legata alla urbanità del contesto.



Lo Stadio pertanto rappresenta un caposaldo dell'area metropolitana perché costituisce contemporaneamente un'emergenza architettonica ed ambientale, consolidata e storicizzata nel tempo, e perché costituisce un punto di radicale sospensione del paesaggio urbano che la viabilità automobilistica della strada consolare ammette in quel tratto. Tale condizione di pregio si qualifica attraverso la doppia lettura della componente urbana: una di tipo planoaltimetrico, che analizza la stessa componente con valutazioni che fanno riferimento agli aspetti legati alla struttura edilizia, al consumo di suolo, alla densità, alla articolazione tra strade di attraversamento e strade di impianto; una di tipo percettivo e di tipo immersivo che analizza la stessa struttura urbana attraverso le valutazioni sulle componenti morfologico percettive e le relative alterazioni che caratterizzano il paesaggio in quell'area. Il tessuto urbano all'interno del quale il sistema Fattori si innesta è caratterizzato da un duopolio che ha come limite complementare via Aurelia e la linea ferroviaria che le corre parallelamente al fianco: a ovest dell'Aurelia la realtà urbana parla di costa mare e strutture puntiformi con funzioni urbane, ricettive, turistico ricreative; ad est la realtà urbana si caratterizza per essere il risultato di una pianificazione serrata sulla residenza unifamiliare e bifamiliare, con basso consumo di suolo che, attraverso il disegno della struttura di tipo cardodecumanico, manifesta un chiaro rapporto tra morfologia urbana e tipologia edilizia come risultato della compiuta pianificazione del tempo.



CENSIMENTO E PROGETTO DI RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE

Premessa

Per **interferenza** si intende la **sovrapposizione di due elementi, fenomeni o attività lavorativa o cantieristica con relativa possibilità di sommarsi o di elidersi**. Lo studio, redatto secondo la disciplina del Codice dei Contratti Pubblici vigente, individua e sviluppa le criticità dell'intervento in relazione alle interferenze delle attività costruttive che potrebbero verificarsi durante l'andamento dei lavori.

Per ciò che attiene la specificità delle interferenze stesse va chiarito e specificato che possono essere ricondotte a tre tipologie principali:

- *Interferenze aeree: fanno parte di questo gruppo tutte le linee elettriche ad alta tensione, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione, l'illuminazione pubblica e parte delle linee telefoniche;*
- *Interferenze superficiali. fanno parte di questo gruppo le linee ferroviarie e i canali e i fossi irrigui a cielo aperto come pure i canali, i fossi a cielo aperto e la viabilità pedonale e carrabile;*
- *Interferenze interrato; fanno parte di questo gruppo i gasdotti, le fognature, gli acquedotti, le condotte di irrigazione a pressione, parte delle linee elettriche a media e bassa tensione e parte delle linee telefoniche.*

Sono pertanto stati valutati aspetti riguardanti la presenza di impiantistiche interne ed esterne alle opere oggettivamente o potenzialmente interferenti, che sono:

- la presenza di linee elettriche in rilievo o interrato con conseguente rischio di elettrocuzione/folgorazione per contatto diretto o indiretto;
- il rischio di intercettazione (specie nelle operazioni di scavo) di linee o condotte e di interruzione del servizio idrico, di scarico, telefonico, ecc;
- l'intercettazione di impianti gas con rischio di esplosione o incendio;

- l'eventuale adozione, a seconda del caso, di idonee misure preventive, protettive e/o operative, quali la richiesta all'ente erogatore di interruzione momentanea del servizio, qualora possibile.

Ne deriva la necessità, se rilevata la presenza di impianti elettrici, idrici e di scarico di rete, di:

- installare gruppi elettrogeni per la produzione di energia elettrica per l'alimentazione degli impianti, attrezzature e servizi di cantiere;
- utilizzare, in assenza di energia elettrica, attrezzature ad alimentazione a combustibile liquido e pneumatica;
- approvvigionarsi di acqua con autocisterne e con stoccaggio su serbatoi;
- utilizzare, in mancanza di condotte di scarico fognario, servizi igienici del tipo chimico, o posare impianti disperdenti per sub-irrigazione.

Sopralluogo

Durante le fasi di rilievo, sopralluogo e durante le attività delle indagini preliminari, avvenute nel corso del 2021, sono stati già valutati preventivamente gli aspetti legati alle interferenze aeree, superficiali ed interrato che avrebbero potuto condizionare sia la realizzazione dei lavori che le attività di indagini archeologiche e ordigni bellici. Nel dettaglio e come regola base sono state valutate:

A_ il posizionamento dell'area di cantiere rispetto a sistemi o nodi viari critici (strade ad alta densità di traffico come la via Aurelia SUD SS1 in corrispondenza delle intersezioni con via Maratona e via Olimpia), in relazione:

- al rischio di interferenza del traffico pesante dei mezzi di cantiere con il normale traffico veicolare urbano o extraurbano;
- alla necessità di regolamentazione del traffico, in particolari situazioni (ad esempio per l'ingresso o uscita dei mezzi pesanti) da parte di personale preposto;

B_ la presenza, nelle immediate vicinanze dell'area di cantiere, di attività produttive o di altri cantieri operativi, in relazione:

- al rischio di interferenza dei reciproci flussi di traffico pesante dei mezzi e alla necessità di convogliamento o spartizione dei flussi stessi;
- al rischio di interferenza tra apparecchi di sollevamento di cantiere ed alla necessità di predisposizione di idonee misure preventive o adozione di specifiche procedure operative;

C_ la presenza, nelle immediate vicinanze dell'area di cantiere, di asili, scuole, università, ospedali, case di riposo, caserme, stazioni di polizia, edifici pubblici o altre attività aperte al pubblico, in funzione:

- del rischio di interferenza del traffico pesante dei mezzi di cantiere con il normale flusso carrabile o pedonale urbano;
- del rischio di interferenza del traffico pesante dei mezzi di cantiere con il traffico speciale (quali autoambulanze, mezzi di soccorso o pronto intervento, mezzi pubblici di servizio sociale o scolastico).

Indagini preliminari

Durante le fasi di progettazione definitiva ed esecutiva sono state individuate le indagini preliminari e di verifica alla realizzazione del progetto (Bonifica Ordigni Bellici e Indagini Archeologiche). Questo perché l'intervento di rifunionalizzazione dello stadio, nella sua articolazione complessiva, prevede, anche se in porzioni ridotte, l'attività di scavo funzionale a sistematizzare collegamenti tra percorsi e attività differenti.

Inoltre la natura vincolistica del contesto, definita attraverso limitazioni alla trasformazione che tutelano il bene architettonico, il paesaggio ed il sottosuolo archeologico, ammette la necessità di operare secondo il principio dell'indagine e della verifica preliminare all'attività edilizia finalizzata al controllo e alla verifica della trasformazione.

Delle tre individuate, indagini archeologiche, geologiche e indagini di verifica esistenza di ordigni bellici nel sottosuolo, solo la geologica è stata espletata anche perché funzionale alla richiesta di Autorizzazione Sismica. Le altre due indagini, da espletare nell'area a sud ovest che si trova a ridosso della tribuna coperta, varranno come verifica sulla presenza di eventuali emergenze nel sottosuolo ed potranno essere da linea guida circa la necessità di aggiornamento dell'articolazione del Coordinamento della Sicurezza e del Progetto nel suo complesso.

Analisi dello stato di fatto del contesto ambientale _individuazione delle emergenze e dei flussi

Gli aspetti legati alle caratteristiche specifiche del contesto in esame e pertanto della realtà da trasformare, costituiscono il sistema di variabili che, in una successione di attività, condizionano le attività stesse. Il principio secondo il quale l'analisi della realtà debba essere effettuata riguarda l'individuazione delle singolari realtà territoriali e urbane che potrebbero compromettere o condizionare il regolare svolgimento delle attività di cantiere. Pertanto è opportuno già da ora precisare che:

- La condizione ambientale del sistema edilizio è decisamente fatiscente; il sistema edilizio è abbandonato da diversi anni e versa in generali condizioni di degrado;
- L'area di intervento costituisce un sistema singolare autonomo e indipendente; risulta essere completamente perimetrato e contenuto all'interno di muri di cinta. Gli accessi sono facilmente individuabili, sono e possono essere controllati facilmente ma vanno sicuramente aggiornati;
- Le due strade di penetrazione alla struttura, via Maratona e via Olimpia, costituiscono e rappresentano strade di accesso non solo alla Struttura Fattori ma anche a realtà residenziali e sportive che si attestano in quel tratto di costa;
- La Consolare Aurelia SUD rappresenta in corrispondenza del Fattori un elemento di forte criticità perché costituisce contemporaneamente la strada di raccordo tra l'uscita autostradale Civitavecchia SUD e la città, la strada di attraversamento dell'area residenziale che caratterizza la realtà urbana a EST dello stadio Fattori, la strada di collegamento tra gli elementi e le emergenze che caratterizzano la costa nel tratto in esame.
- Parallelamente alla Consolare Aurelia SUD si sviluppa la mobilità su ferro che collega Civitavecchia con le altre cittadine della costa e con la Roma; apparentemente la presenza del tratto ferroviario non incide in maniera rilevante sul attività dei flussi della mobilità su gomma.
- La presenza di emergenze funzionali come il Porto Turistico Riva di Traiano, i circoli sportivi e gli stabilimenti balneari condizionano il traffico veicolare in maniera rilevante. La concentrazione delle attività dedicate allo sport, alla balneazione e al diporto può compromettere in maniera rilevante la gestione dei traffici veicolari di cantiere se non preventivamente, soprattutto gli speciali, programmati.



Censimento delle interferenze

Il paragrafo sviluppa il tema della presenza di interferenze durante i processi di lavorazione finalizzati alla trasformazione della realtà edilizia attualmente in disuso. Il primo dato da considerare riguarda una generale analisi da effettuare sull'intero sistema urbano di prossimità, con un approfondimento in dettaglio nei confronti della realtà del contesto ambientale esistente.

Appare abbastanza evidente come il significativo approccio alla trasformazione e all'aggiornamento del sistema Fattori determinerà una ricaduta positiva sul generale stato di fatiscenza del contesto.

E' stato già evidenziato come la componente infrastrutturale relativa ai flussi della mobilità su gomma possa condizionare le attività di cantiere . Non persistono sull'area, altresì, linee su pali elettriche eccetto che per una relativa presenza su via Maratona. Esiste un linea interrata, presumibilmente sempre elettrica. Appare evidente come la presenza e la sussistenza di tale realtà abbia una ricaduta sullo svolgimento delle attività di cantiere.

Infine, proprio per ciò che concerne i flussi di traffico veicolare degli automezzi e delle macchine industriali appare importante sottolineare come la condizione favorevole dal punto di vista ambientale, si opera in totale isolamento dal contesto urbano, va in realtà approfondita quando si tratterà di gestire contemporaneamente i flussi veicolari e la realizzazione dei sottoservizi su via delle Calandrelle.

Infine c'è da segnalare quanto espresso nel parere ACEA che accompagna la conferenza dei servizi a conclusione del progetto Definitivo: (...) ***Dal punto di vista fognario***, la presenza di sottoservizi interferenti con le opere che si intendono realizzare. Nello specifico trattasi della stazione di sollevamento e relative condotte denominata "S25 Campo Sportivo" per la quale è in corso un intervento da parte della scrivente e di una condotta di scarico del sollevamento "S3 Via Aurelia Agip" che in prima ipotesi attraversa il campo sportivo.

Progetto di risoluzione delle interferenze

Appare evidente come il progetto di risoluzione debba costituire una parte complementare delle attività da considerare nella redazione del Piano della sicurezza. A prescindere per ciò che attiene agli aspetti e alle operazioni da eseguire per la risoluzione delle interferenze, in ordine a quanto specificato nella fase di censimento, si specifica che soprattutto per ciò che attiene ai flussi di traffico veicolare è bene tenere in considerazione che la posizione dei cancelli di cantiere debba sempre verificare la possibilità di sosta degli automezzi provenienti da via Aurelia evitare intralci al traffico veicolare. E' fondamentale segnalare inoltre con pali e nastri segnalatori le disponibilità di carreggiata durante le operazioni di ispezioni scavi e reinterri.

Infine per ciò che attiene gli interventi che si renderanno necessari per risolvere i casi di interferenza durante la fase di indagine, verifica e allacciamento alle reti infrastrutturali (acqua, gas, fognatura comunale), come le necessarie interazioni con l'ente ACEA e come le eventuali interruzioni parziali del traffico veicolare, saranno eseguiti in conformità alle disposizioni delle aziende di gestione del servizio ed alle loro specifiche richieste sulle particolari esigenze costruttive