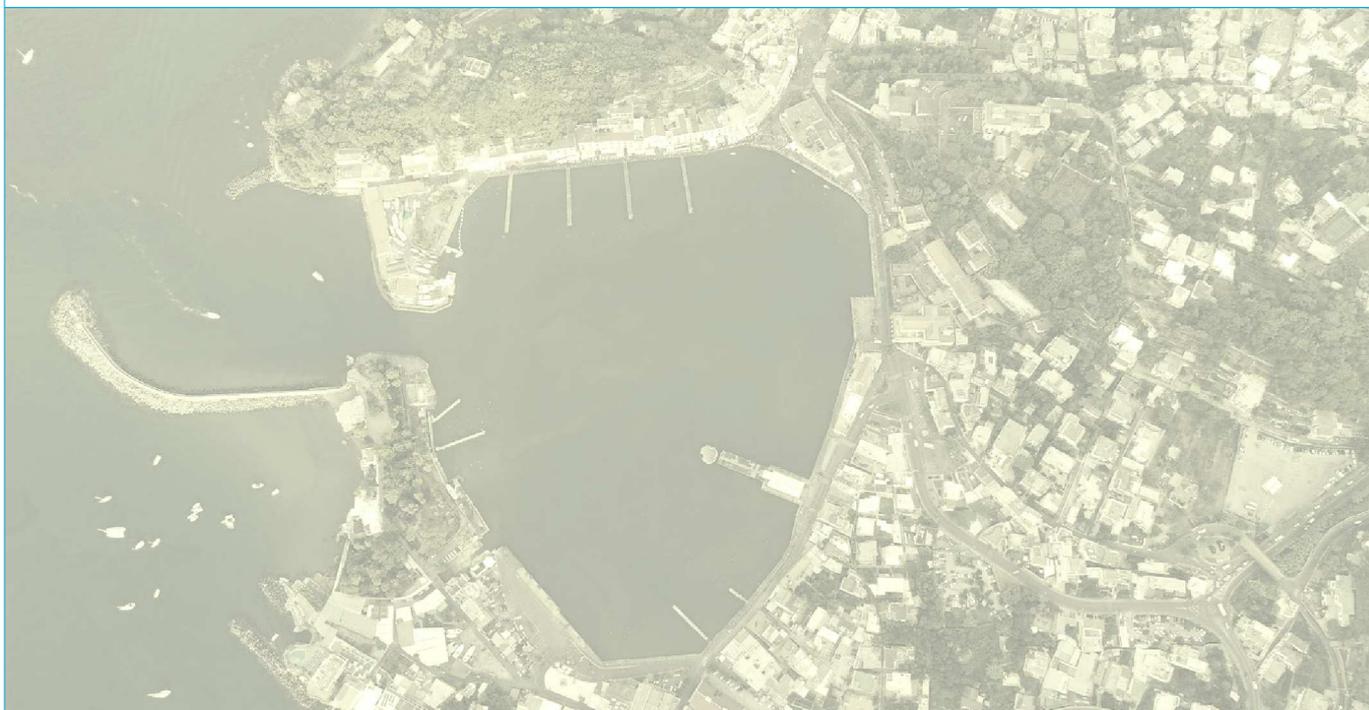




COMUNE DI ISCHIA

PROVINCIA DI NAPOLI

OGGETTO: LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA, POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE E ATTREZZATURE PORTUALI, INTEGRAZIONE CON LE AREE RETRO PORTUALI E RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO DI ISCHIA - I° LOTTO -



PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE TECNICA GENERALE

EL1

ELABORATO	SCALA	EMISSIONE	REVISIONE
		Febbraio 2020	R1

I progettisti
arch. Consiglia Baldino
ing. Francesco Fermo

Il rup
ing. Gaetano Grasso

LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA, POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE E ATTREZZATURE PORTUALI, INTEGRAZIONE CON LE AREE RETRO PORTUALI E RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO DI ISCHIA – 1° LOTTO –

RELAZIONE GENERALE

1. PREMessa

Il porto anticamente era un lago, chiamato lago del Borgo, del Bagno o Pantaniello. Secondo Plinio, nacque probabilmente nel IV- III sec. a.C. da un antico cratere, sprofondato a causa di un terremoto e riempito d'acqua. Era profondo poco più di due metri, misurava 100.000 mq e conteneva all'interno un isolotto abitato, il Tondo (di cui ora non resta che una semplice struttura circolare livellata e rovinata dal tempo). Tra il II e il III sec. d. C. l'antica struttura del lago si modificò in seguito all'eruzione del Montagnone, assumendo in parte l'aspetto che aveva prima dell'apertura.

Nel 1670 fu aperta una piccola apertura per permettere il ricambio dell'acqua all'interno del lago. Sulla collina meridionale a ridosso del lago, nel 1735 dal protomedico di corte dei Borbone Francesco Buonocore fu costruito un casino, che era nello stesso tempo una casa di vacanza per sé e una clinica di lusso per personaggi illustri, che venivano a curarsi con le acque termali delle sorgenti Fornello e Fontana. Per la storia del lago furono determinanti due personaggi: Ferdinando IV e Ferdinando II. Il lago e il casino del Buonocore esercitarono una irresistibile attrazione su Ferdinando IV, che si dedicava a frequenti "battute" di pesca nel piccolo specchio d'acqua. L'entusiasmo per il luogo lo indusse a prendere in affitto il "patrimonio della casa Buonocore", alcuni terreni confinanti, appartenenti al sacerdote D. Pasquale Manso e il lago di proprietà dell'Università d'Ischia. Nel 1815, quando i Borbone riconquistarono il trono, dopo la parentesi rivoluzionaria e napoleonica, Francesco IV rilevò il Casino Buonocore, che insieme al lago e alle zone circostanti entrò a far parte delle "Reali Delizie". L'interesse per questa proprietà e per il lago si rinnovò con Ferdinando II. Varie ragioni lo spinsero ad esprimere il suo parere favorevole all'apertura del porto. Tagliando il lago voleva dare impulso al commercio e risollevare le sorti degli isolani. Nello stesso tempo favoriva anche se stesso che poteva giungere con più facilità alla Casina Reale, evitando di attraccare col piroscampo al molo di Celsa e poi percorrere a piedi, attraverso l'Arso, la stradina che conduceva a Villa dei Bagni. L'Ispettore di Ponti e Strade, D.

Luigi Oberty, e il primo tenente del Genio, Domenico Milo, presentarono il progetto per la costruzione del porto nel lago d'Ischia e il re lo approvò il 19 luglio del 1853. Il 25 luglio di quello stesso anno iniziarono i lavori, diretti dal Cavalier Camillo Quaranta. I lavori, che consistevano tra l'altro nella rimozione di un cordone sabbioso e nello scavo del fondo, procedettero con molta lentezza a causa del caldo e dei miasmi derivanti dalle alghe putride che coprivano la duna sabbiosa. Dati gli strumenti rudimentali e le condizioni tecniche dell'epoca, il lavoro fu molto duro. Finalmente il 31 luglio del 1854 alle 7 p.m. entrò nell'antico lago la prima imbarcazione: il piroscalo reale Delfino. Il 17 settembre del 1854, poi, fu ufficialmente inaugurata l'apertura del porto con una solenne cerimonia, alla presenza di Ferdinando II. I lavori di completamento, però, continuarono ancora per alcuni anni con la costruzione delle scogliere, del faro ed altre strutture.

Oggi rappresenta la più importante infrastruttura portuale dell'isola d'Ischia in termini di traffico commerciale e turistico. Recentemente si è sviluppato anche il settore diportistico attrezzando parte dell'arco portuale, in particolare la cosiddetta Riva Destra, con pontili galleggianti per incremento dei posti barca. Sulla zona centrale è presente un pontile con struttura metallica per l'attracco degli aliscafi, mentre sulla Riva Sinistra la banchina (cosiddetta Banchina Olimpica) è destinata ai traghetti. Sull'estremità nord-orientale dell'arco portuale è ubicato un cantiere navale e aree attrezzate per l'alaggio dei natanti.

Data la sua origine di Porto naturale, le possibilità di ampliamento sono pressoché nulle, pertanto occorre puntare al miglioramento e al potenziamento dei servizi e delle attrezzature, esistenti compatibilmente con le condizioni di sostenibilità ambientale.

2. ACCESSO AI FONDI POR FESR 2014/2020

Il Comune di Ischia, con Delibera di G.M. n. 83 del 30/07/2018 approvava il progetto di fattibilità tecnica ed economica avente ad oggetto i “LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA, POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE E ATTREZZATURE PORTUALI, INTEGRAZIONE CON LE AREE RETRO PORTUALI E RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO DI ISCHIA” per l'importo complessivo di € 10'001'310.74, finalizzato alla partecipazione della “Manifestazione di interesse alla presentazione di progetti relativi alla messa in sicurezza e potenziamento dei porti regionali a valere sulle risorse FSC 2014/2020 di cui alla delibera CIPE 54/2016, sul POR/FESR 2014/2020 approvato con DD. 5008 n. 54/2018”. A seguito di istruttoria da parte dell'UOD – Infrastrutture logistiche, portuali e aeroportuali, trasporto merci della Regione Campania, con nota del 14.11.2018 prot. 0718117, si invitava l'ente comunale proponente, a significare la possibilità di suddividere il progetto candidato in lotti funzionali.

Il Comune di Ischia, con nota prot. 35066 del 20.11.2018, in riscontro a quanto richiesto, accoglieva la richiesta della Regione Campania, proponendo un primo lotto funzionale per l'importo complessivo di € 6'286'328.00.

3. FINALITÀ DEL PROGETTO

L'intervento è finalizzato, come macro-obiettivo al miglioramento dell'infrastruttura portuale mediante adeguamento e potenziamento della stessa, nonché, anche attraverso una visione strategica dell'intera area (portuale e retro-portuale) a favorirne uno sviluppo sostenibile.

Il progetto ha come obiettivi puntuali la risoluzione di alcune criticità sia dal punto di vista morfologico che infrastrutturale e organizzativo delle aree attigue, con particolare riferimento alla banchina orientale. Nel dettaglio, si possono individuare tre macroaree oggetto di intervento con una specifica tipologia e finalità di opere a farsi, in funzione delle criticità rilevate:

- 1) Riva Destra
- 2) Area antistante il Cantiere Nautico "Argita"
- 3) Accessibilità alla Riva Destra.
- 4) Banchina Olimpica.

3.1) Riva Destra

Nell'ambito dell'organizzazione di tutto il Porto, la Riva Destra è il punto nevralgico e simbolo del divertimento per la presenza di numerose attività di ristorazione, taverne e bar, che hanno rimpiazzato, a partire dagli anni '60, i locali terranei destinati al deposito di vino e altri generi da imbarcare per la terraferma. Le attività, che pur sospendendo le attività nel periodo invernale, devono far fronte al problema delle alte maree, i cui gestori sono costretti ad attivare presidi talvolta inefficaci a neutralizzare il fenomeno. Difatti, il settore dell'arco portuale conosciuto come Riva Destra, risulta sottoposto di circa 50 cm rispetto al resto delle banchine, e viene pertanto sommerso dall'acqua nei periodi di alta marea, provocando notevoli disagi, sia alle attività di ristorazione presenti ai piani terra, che alle persone per raggiungere le rispettive abitazioni situate ai piani superiori degli edifici che costituiscono la cortina edilizia retrostante la banchina.

Inoltre, la pavimentazione di basoli presenta cedimenti in più punti, con alterazione delle pendenze e dei livelli originari del piano stradale, che va ripristinato e conformato; contestualmente occorre ammodernare ed integrare i sottoservizi presenti.



3.2) *L'area antistante il Cantiere Nautico "Argita"*

L'area situata all'esterno del Cantiere Nautico "Argita", situato sul promontorio nord/est del Porto di Ischia, rappresenta uno spazio marginale e periferico rispetto alla Riva Destra dove si concentrano le attività commerciali e sociali. Attualmente è un'area poco accogliente anche per la presenza di elementi architettonici che ne limitano finanche la percezione spaziale, dissuadendo le persone che percorrono la passeggiata lungo la Riva Destra a oltrepassare quel limite di senso di accoglienza ad oggi rappresentato dai locali di ritrovo. La presenza di un manufatto di proprietà comunale, destinato alla sede dell'Area Marina Protetta "Regno di Nettuno" crea un ostacolo fisico e percettivo di uno spazio attualmente caratterizzato da un emiciclo arretrato rispetto al margine portuale, nascosto dagli arbusti che abitano le aiuole, elementi di separazione tra la banchina vera e propria e la piazza. Anche la scarsa illuminazione rende l'area, in particolare modo nelle ore serali e notturne, luogo di degrado.





3.3) Accessibilità alla Riva Destra

Un gap caratterizzante la parte terminale della Riva Destra sul margine nord, è il “cul de sac” che la rende una strada senza uscita. Difatti la via pubblica termina, nella parte nord-orientale dell’arco portuale, in prossimità dell’accesso alla stazione zoologica “Anton Dohrn”. Quindi l’unico accesso possibile è quello da Piazza Antica Reggia, condizione favorevole agli esercizi di ristorazione ubicati nella parte iniziale e che penalizza quelli situati nella parte terminale. Inoltre, la piazzola ivi presente che consente l’affaccio sul mare, è spesso occupata dai tavoli delle attività di ristorazione e, pertanto, poco fruibile per le passeggiate e la sosta.



3.4) Banchina Olimpica

La cosiddetta Banchina Olimpica, destinata all’ormeggio dei traghetti, presenta alcune criticità, sia per quanto riguarda il molo che la scarsa esistenza di servizi. In particolare, il molo destinato all’attracco dei traghetti presenta una pavimentazione in calcestruzzo in cui sono annegati profilati metallici, atti ad attutire le sollecitazioni dovute ai portelloni delle navi e che, che sono oggetto di usura e dissesti. Inoltre, manca un percorso pedonale protetto ed agevole per gli utenti diretti all’imbarco e uno spazio di sosta riparato. Infine, nei pressi della bocca del Porto, sul lato sinistro, la recinzione dell’immobile di proprietà demaniale in uso alla Capitaneria di Porto presenta una recinzione in ringhiera metallica modulare, dissestata in diversi punti, compreso i cancelli di accesso.



4. INTERVENTI DI PROGETTO

Il presente progetto si articola attraverso una serie di interventi volti a risolvere le criticità sopra individuate. Pertanto, per le aree suindicate, sono previste una serie di opere volte alla messa in sicurezza, al potenziamento e alla riqualificazione dell'ambito orientale del Porto di Ischia.

4.1) Riva Destra

Per affrontare la problematica principale che investe la Riva Destra, è il verificarsi dei fenomeni di alta marea con sempre maggiore frequenza nelle stagioni invernali. Quest'area del Porto è particolarmente vulnerabile in quanto è depressa all'incirca di 50 cm rispetto al resto arco portuale. Nel dettaglio l'intervento prevede una serie coordinate di opere di seguito descritte:

- realizzazione un argine in pietra naturale, rialzato mediamente tra i 40 e i 50 cm rispetto a piano stradale, che protegga i locali al piano terra e garantisca ai ristoratori e ai residenti di raggiungere le attività e le abitazioni senza disagi; per non stravolgere le caratteristiche materiche e morfologiche del sito, di ipotizza di realizzare l'argine utilizzando i cordoni di bordo banchina in pietra lavica, di sezione pari a 60 x 30 cm; il completamento del rivestimento dell'argine sarà realizzato con lastre di pietra lavica;
- realizzazione di una paratia di micropali accostati a formazione di un diaframma continuo, a protezione della risalita capillare. I pali saranno di tipo trivellati, di diametro pari a 25 cm,

armati con anima in tubolari in acciaio senza camicia. In sommità sarà realizzata la trave di coronamento e solidarizzazione di sezione 55x50 cm;

- realizzazione di un tunnel tecnologico che possa ospitare parte dei sottoservizi esistenti ed integrarne di nuovi, come i cavi elettrici di media tensione, cavidotti per la fibra, cavidotti per l'alimentazione della pubblica illuminazione, condotte idriche in pressione;
- regimentazione delle acque meteoriche che insistono sulla Riva Destra mediante un sistema a doppia configurazione a secondo della presenza o meno dell'alta marea:
 - in caso di bassa marea lo smaltimento delle acque avviene superficialmente, con un sistema di pendenze dirette verso il mare; alla base dell'argine a farsi, è prevista una zanella concava che indirizza le acque verso apposite bocche di deflusso create nella barriera a bordo banchina, dotate di valvole antireflusso con apertura basculante;
 - in caso di alta marea, le valvole antireflusso si chiudono impedendo l'entrata del mare; le acque ruscellanti sul selciato saranno convogliate, sempre mediante le zanelle concave, nelle caditoie poste a intervalli regolari, e allontanate sottotraccia per gravità, verso una vasca di raccolta a farsi da posizionare nello slargo in prossimità dell'Hotel Aragona, dotato di impianto di sollevamento e la condotta premente che si andrà ad immettere del canale preesistente di smaltimento delle acque;
- ammodernamento del sistema di smaltimento delle acque nere provenienti dalle abitazioni e attività di ristorazione e modifica del sistema di allontanamento verso gli impianti di depurazione, come meglio specificato nella relativa relazione specialistica;
- rifacimento della pavimentazione con le vecchie basole, rilavorate laddove necessario negli assetti, posate in opera su letto di sabbia e sottostante soletta in conglomerato cementizio armato;
- realizzazione di nuovi plinti e pozzetti al piede per l'alloggiamento dei corpi illuminanti che sono esclusi dalla presente progettazione;
- sostituzione delle bitte preesistenti dimensionate per navi di grossa stazza (traghetti e aliscafi) con bitte in ghisa di minori dimensioni, idonee all'ormeggio di natanti da diporto; saranno lasciate le bitte preesistenti solo nella zona di ormeggio corrispondente alla banchina retrostante il fabbricato sede del Comune di Ischia e delle Antiche Terme Comunali.

4.2) Area antistante il Cantiere Nautico “Argita”

L'intervento prevede una riqualificazione dell'area che attualmente risulta marginale rispetto alla Riva Destra propriamente detta, corrispondente alla passeggiata che si svolge lungo i locali ubicati ai piani terra degli edifici che compongono la cortina edilizia continua di via Porto.

L'intervento consiste nelle seguenti opere:

- creazione di una piccola tribuna con tre gradonate per accogliere attività e manifestazioni pubbliche, con sfondo l'area portuale e retroportuale, coperta con una tendostruttura per garantire l'ombreggiamento; il rifacimento della pavimentazione con lastre di pietra lavica in sostituzione delle attuali lastre di porfido;
- la demolizione del fabbricato attuale sede dell'Area Marina Protetta “Regno di Nettuno”, con spostamento del volume verso il margine nord della tribuna. Il fabbricato sarà realizzato in conglomerato cementizio armato e rivestito in pietra lavica a facciavista e vetro;
- la modifica del corpo di fabbrica di proprietà comunale attuale sede dell'Area Marina Protetta “Regno di Nettuno”, per la creazione di servizi igienici per disabili; nella parte posteriore del volume, sarà realizzata un'area riservata per la sistemazione dei cassonetti per la raccolta dei rifiuti indifferenziati a servizio delle attività di ristorazione della Riva Destra.

4.3) Accessibilità alla Riva Destra.

Nell'ambito del potenziamento delle condizioni di accessibilità alla Riva Destra, è prevista la realizzazione di un camminamento di collegamento con via F. Buonocore, attraverso la spiaggia di San Pietro. Esso sarà realizzato con due tipologie differenti, per la parte che insiste sulla scogliera e quella sulla spiaggia. Per la parte a farsi sulla scogliera è prevista:

- la realizzazione di plinti in c.a. su cui saranno ancorati degli elementi preassemblati a T (elemento verticale a sezione circolare e orizzontale a doppio C) su cui sarà montata la struttura metallica a sostegno dell'impalcato, secondo una maglia modulare di 5.40 x 1.80 m, sovrastante tavolato in legno essenza teak di spessore 4 cm, delimitato da ringhiera. In alcuni punti, è prevista la realizzazione di piazzole di sosta dotate di panchine.

Per la parte a farsi sulla spiaggia:

- la realizzazione di una struttura composta da travi in legno lamellare su pali infissi nel suolo sabbioso, con tavolato in legno essenza teak di spessore 4 cm, senza ringhiere o corrimano.

La struttura sarà attrezzata con panchine, cestini per i rifiuti e corpi illuminanti dotati di pannellini fotovoltaici.

Il camminamento descritto avrà carattere di stagionalità, in quanto sarà fruibile solo nella stagione primaverile ed estiva. Il tavolato ligneo sarà rimosso nella stagione autunnale per evitare probabili danneggiamenti dovuti alle mareggiate.

4.4) Banchina Olimpica

Gli interventi previsti per la Banchina Olimpica, pur marginali rispetto alla globalità del progetto, sono indifferibili per risolvere le criticità evidenziate nel paragrafo 3.4). Nel dettaglio gli interventi prevedono:

- la sostituzione della pavimentazione in basoli all'interno del percorso pedonale protetto esistente, con lastre di pietra lavica bocciardata per garantire una superficie meno sconnessa e più regolare;
- la posa in opera di lamiera di acciaio a protezione della banchina in calcestruzzo e profilati metallici contro il deterioramento da urti e usura dovuta ai portelloni dei traghetti;
- la realizzazione di due pensiline, mediante tendostrutture, per il riparo dei passeggeri in attesa dell'imbarco, della stessa tipologia di quella prevista per la copertura dell'anfiteatro nei pressi del cantiere Argita;
- la sistemazione della ringhiera e relativa scartavetratura e tinteggiatura della ringhiera metallica di delimitazione dell'immobile di proprietà demaniale in uso alla Capitaneria di Porto.

5. COMPATIBILITA' URBANISTICA, AMBIENTALE, IDROGEOLOGICA

5.1) Inquadramento urbanistico e paesaggistico

Vengono qui di seguito riportati i contenuti degli strumenti urbanistici relativamente alle aree interessate dal progetto.

- P.T.P.

Il Piano Territoriale Paesistico dell'Isola d'Ischia è stato Approvato dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali con D.M. dell' 8 febbraio 1999, pubblicato sulla G.U. n. 94 del 23 aprile 1999.

L'area oggetto d'intervento della seguente relazione ricade nella zona P.I. (protezione integrale), in tale zona sono ritenuti ammissibili (art. 11, punto 3): *interventi volti alla conservazione e al miglioramento del verde...interventi di sistemazione della viabilità pedonale e*

carrabile attraverso l'utilizzazione di quella esistente per consentire una migliore fruizione dei valori paesistici e panoramici.

L'intervento risulta altresì compatibile con le prescrizioni dell' Art.9 – Interventi consentiti per tutte le zone, che prevede l'ammissibilità di determinati interventi di scarso impatto ambientale, in deroga alle prescrizione delle singole zone.

L'estensore del piano ha inteso, tramite prescrizioni sull'uso dei materiali, effettuare una tutela paesistica valutabile ex - ante su interventi di modesta portata da consentire in deroga alle previsioni delle singole zone, l'art. 9 del PTP recita testualmente:

Per tutte le zone comprese nel presente piano, sono ammessi, anche in deroga alle norme e prescrizioni delle singole zone (Titolo II), nel rispetto delle prescrizioni di cui agli artt. 6,7 e 8 della presente normativa e comunque sempre che non si arrechino danni alle essenze arboree di alto e medio fusto, i seguenti interventi:

....omissis

i) interventi di sistemazione della viabilità pedonale e carrabile, attraverso l'utilizzazione di quella esistente per consentire una migliore fruizione dei valori paesistici e panoramici.

l) interventi per la riqualificazione dell'aspetto delle pubbliche strade, piazze e marciapiedi, scale e luoghi di sosta, con: l'impiego di materiali lapidei e tecniche tradizionali; aiuole ed alberature; elementi di arredo urbano quali panchine, sedili, muretti, corpi illuminanti.

- P.R.G.

Il Piano Regolatore Generale del Comune d'Ischia è stato Approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale della Campania n. 5071 del 22.06.1983.

Le aree oggetto di intervento ricadono nelle seguenti zone:

- zona omogenea A di rilevante interesse ambientale.

E' ammesso in tale zona “.....restauro conservativo-lettera a, art. 31 della legge 457/78, che si attua mediante interventi volti a preservare il patrimonio edilizio ed urbanistico esistente ivi comprese le strade...”

- P.S.A.I.

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI) dell'Autorità di Bacino Regionale della Campania Centrale, adottato con Delibera Comitato Istituzionale n. 1 del 23/02/2015, per la sola area interessata dalla realizzazione della passerella pedonale stagionale, evidenzia quanto segue:

- la carta del Rischio idraulico indica che l'area di studio non è cartografata a rischio idraulico;

- la carta del Rischio da Frana indica che l'area di intervento è cartografata come area a Rischio da Frana medio ed elevato.

A tale riguardo, le norme di attuazione del P.S.A.I. all'art. 22 "Interventi consentiti nelle aree a rischio elevato da frana", sanciscono che:

"1. Nelle aree a rischio elevato da frana, di cui al presente Piano, sono consentiti esclusivamente tutti gli interventi e le attività espressamente ammessi ai sensi del presente capo la cui attuazione non comporti incremento del carico insediativo".

"2. Nelle aree a rischio elevato da frana sono consentiti tutti gli interventi e le attività possibili nelle aree a rischio molto elevato".

L'art. 21, tra gli "Interventi consentiti in materia di opere e infrastrutture a rete pubbliche e di interesse pubblico", include:

a) gli interventi necessari per la manutenzione ordinaria e straordinaria di opere di urbanizzazione primaria e secondaria ed infrastrutture a rete o puntuali, pubbliche e di interesse pubblico; gli interventi di manutenzione straordinaria relativi ad opere di urbanizzazione secondaria sono consentiti senza aumento del carico insediativo;

b) la realizzazione, l'ampliamento o la ristrutturazione delle opere di urbanizzazione primaria pubbliche o di interesse pubblico, riferite a servizi pubblici essenziali che non siano delocalizzabili o per le quali il progetto sottoposto all'approvazione degli Enti competenti dimostri l'assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili e a condizione che siano realizzate idonee opere di mitigazione del rischio. Le nuove infrastrutture devono essere finalizzate a servire insediamenti già esistenti e non possono riguardare opere a rete a servizio di nuovi insediamenti, ancorché previsti da strumenti urbanistici generali o attuativi, la cui ubicazione sia in contrasto con le norme del presente piano stralcio".

Nel caso specifico trattasi della realizzazione di opere di interesse pubblico che non sono delocalizzabili, non rappresentano incremento di carico insediativo, sono a carattere stagionale, a servizio di insediamenti già esistenti, pertanto compatibili con quanto disposto dal citato Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico.

Ischia, febbraio 2020

Il Responsabile dell'Area Tecnica
Arch. Consiglia Baldino

PROGETTO ESECUTIVO						
Lavori di messa in sicurezza, potenziamento delle infrastrutture e attrezzature portuali, integrazione con le aree retro portuali e riqualificazione del Porto di Ischia – 1° Lotto						
ELENCO ELABORATI						
N°	Tipo	Codice elaborato	Titolo	File	Scala	Emis.
		EE				
0	Relazione	EE.01	Elenco elaborati	.doc		feb-20
ELABORATI DESCRITTIVI						
N°	Tipo	Codice elaborato	Titolo	File	Scala	Emis.
		EL				
1	Relazione	EL1	Relazione Tecnica Generale	.doc		feb-20
2	Relazione	EL2	Relazione Paesaggistica	.doc		feb-20
3	Relazione	EL3	Relazione Idraulica	.doc		feb-20
4	Relazione	EL4	Relazione Impianti Elettrici	.doc		feb-20
5	Relazione	EL5	Computo Metrico	.doc		feb-20
6	Relazione	EL6	Stima Incidenza Manodopera	.doc		feb-20
7	Relazione	EL7.1	Elenco Prezzi	.doc		feb-20
8	Relazione	EL7.2	Analisi Prezzi	.doc		feb-20
9	Relazione	EL8	Quadro Economico	.xls		feb-20
10	Relazione	EL9	Cronoprogramma	.xls		feb-20
11	Relazione	EL10	Capitolato Speciale Appalto	.doc		feb-20
12	Relazione	EL11	Schema Contratto	.doc		feb-20
13	Relazione	EL12	PSC	.doc		feb-20
14	Relazione	EL 12.1	PSC Analisi dei Rischi	.doc		feb-20
15	Relazione	EL 12.2	PSC Incidenza della sicurezza	.doc		feb-20
16	Relazione	EL 12.3	PSC Fascicolo dell'opera	.doc		feb-20
17	Relazione	EL13	Relazione Calcolo Strutturale	.doc		feb-20
18	Relazione	EL14.1	Tabulato Calcolo "Riva Destra"	.doc		feb-20
19	Relazione	EL14.2	Tabulato Calcolo "Cantiere Argita"	.doc		feb-20
20	Relazione	EL14.3	Tabulato Calcolo "Accessibilità"	.doc		feb-20
21	Relazione	EL15	Piano Manutenzione Strutturale	.doc		feb-20
22	Relazione	EL16	Piano Manutenzione Opera	.doc		feb-20
ELABORATI GRAFICI						
N°	Tipo	Codice elaborato	Titolo	File	Scala	Emis.
		T.1				
1	Grafico	T.1.1	Inquadramento Territoriale	.dwg		feb-20
2	Grafico	T.1.2	Inquadramento Territoriale	.dwg		feb-20
		T.2.1				
3	Grafico	T.2.1.1	Rilievo Celerimetrico set1	.dwg		feb-20
4	Grafico	T.2.1.2	Rilievo Celerimetrico set2	.dwg		feb-20
5	Grafico	T.2.1.3	Rilievo Celerimetrico set3	.dwg		feb-20

6	Grafico	T.2.1.4	Rilievo Celerimetrico set4	.dwg	feb-20
7	Grafico	T.2.1.5	Rilievo Celerimetrico set5	.dwg	feb-20
8	Grafico	T.2.1.6	Rilievo Celerimetrico set6	.dwg	feb-20
9	Grafico	T.2.1.7	Rilievo Celerimetrico set7	.dwg	feb-20
		T.3			
10	Grafico	T.3.1	Rilievo sottoservizi	.dwg	feb-20
		T.4.1			
11	Grafico	T.4.1.1	Riva Destra TR1	.dwg	feb-20
12	Grafico	T.4.1.2	Riva Destra TR2	.dwg	feb-20
13	Grafico	T.4.1.3	Riva Destra TR3	.dwg	feb-20
14	Grafico	T.4.1.4	Riva Destra TR4	.dwg	feb-20
15	Grafico	T.4.1.5	Riva Destra TR5	.dwg	feb-20
16	Grafico	T.4.1.6	Riva Destra TR6	.dwg	feb-20
17	Grafico	T.4.1.7	Riva Destra TR7	.dwg	feb-20
		T.4.2			
18	Grafico	T.4.2.1	Progetto Architettonico "Argita"	.dwg	feb-20
19	Grafico	T.4.2.2	Stralci e Sezioni "Argita"	.dwg	feb-20
20	Grafico	T.4.2.3	Tavola Quotata "Argita"	.dwg	feb-20
		T.4.3			
21	Grafico	T.4.3.1	Planimetria Collegamento	.dwg	feb-20
22	Grafico	T.4.3.2	Stralcio Struttura Metallica	.dwg	feb-20
23	Grafico	T.4.3.3	Stralcio Struttura Legno	.dwg	feb-20
		T.4.4			
24	Grafico	T.4.4.1	Interventi Banchina Olimpica	.dwg	feb-20
		T.5			
25	Grafico	T.5.1	Planimetria Inquadramento Idraulico	.dwg	feb-20
26	Grafico	T.5.2	Planimetria di Dettaglio Sotto Servizi	.dwg	feb-20
27	Grafico	T.5.3	Profili AB/AN	.dwg	feb-20
28	Grafico	T.5.4	Particolari Costruttivi Idraulici	.dwg	feb-20
		T.6			
29	Grafico	T.6.1	Strutture sottoservizi e palificate	.dwg	feb-20
30	Grafico	T.6.2	Strutture Fabbricato Servizi "Argita"	.dwg	feb-20
31	Grafico	T.6.3	Strutture Fabbricato Uffici "Argita"	.dwg	feb-20
32	Grafico	T.6.4	Strutture Attacco collegamento	.dwg	feb-20
33	Grafico	T.6.5.1	Strutturale Acciaio	.dwg	feb-20
34	Grafico	T.6.5.2	Strutturale Legno	.dwg	feb-20
		T.7			
35	Grafico	T.7.1	Pianta impianto elettrico	.dwg	feb-20