

# RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA E AMBIENTALE ASSE COSTIERO: TRATTA CORSO SAN GIOVANNI. RIFUNZIONALIZZAZIONE SISTEMA FOGNARIO SAN GIOVANNI

REGIONE CAMPANIA

REPORT DI VERIFICA - OTTOBRE 2021



NUVEC - NUCLEO VERIFICA E CONTROLLO - AREA DI ATTIVITÀ 1  
SOSTEGNO E ACCOMPAGNAMENTO PER L'ACCELERAZIONE DI  
PROGRAMMI DELLA POLITICA DI COESIONE E VERIFICA DI EFFICACIA

# INDICE

<b>SINTESI</b>	<b>3</b>	
<b>1.</b>	<b>PRESENTAZIONE DELL'ATTIVITÀ E FINALITÀ DEL PRESENTE REPORT</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO</b>	<b>6</b>
	2.1. ANAGRAFICA .....	6
	2.1. QUADRO FINANZIARIO .....	6
	2.2. NATURA E FINALITÀ DELL'INTERVENTO.....	6
	2.3. STATO DI ATTUAZIONE .....	8
	2.4. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO .....	10
	2.5. LE RISORSE STANZIATE E GLI STRUMENTI PER IL LORO UTILIZZO .....	15
	2.6. LA GOVERNANCE DEL PROGETTO .....	16
<b>3.</b>	<b>VERIFICA DI EFFICACIA: GLI OBIETTIVI DELL'INTERVENTO</b>	<b>17</b>
	3.1. FABBISOGNI CHE HANNO DETERMINATO LA DEFINIZIONE DELL'INTERVENTO .....	17
	3.2. RISULTATI ATTESI .....	17
	3.3. CRITICITÀ RILEVATE E POSSIBILI SOLUZIONI.....	19
<b>4.</b>	<b>CONCLUSIONI</b>	<b>20</b>

## Sintesi

Oggetto del presente Report è la presentazione dei primi risultati di una attività di Verifica di efficacia relativa all'intervento "Riqualificazione urbanistica e ambientale Asse costiero: tratta Corso San Giovanni. rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni", dal costo complessivo di 21.636.921,00 euro, finanziato dal POR FESR Campania 2014-2020. Il beneficiario dell'intervento è il comune di Napoli.

L'intervento nasce come parte integrante del Grande Progetto (GP) Riqualificazione urbana dell'area portuale di Napoli est, nell'ambito della POR Campania FESR 2007/2013<sup>1</sup>. Successivamente, nel 2016, l'Autorità di Gestione ha ritirato il GP dal POR Campania FESR 2007/2013, per cui l'intervento è stato trattato come progetto singolo ed oggetto di finanziamento dalla programmazione 2007/2013 (Fase I), per l'importo di € 85.046,00, alla programmazione 2014/2020 (Fase II) per l'importo di € 21.636.921,00, inserito nella Priorità di investimento 6b - Obiettivo Specifico 6.3 - Azione 6.3.1 del POR Campania 2014-2020.

L'obiettivo iniziale cui risponde l'intervento, ovvero di consentire la rigenerazione di una parte del tessuto urbano della città di Napoli, non è tuttavia mutato rispetto a quanto previsto nell'originario GP. Più nello specifico l'intervento consiste nella rifunzionalizzazione ed il potenziamento del sistema fognario lungo il Corso San Giovanni, insieme ad interventi di recupero e riqualificazione urbanistica di un'area fortemente degradata.

Il progetto riguarda il tratto compreso tra via Pazzigno, a ovest, e via Principe di Sannicandro, ai confini con il Comune di San Giorgio a Cremano, a est, per una lunghezza di circa 1,8 chilometri. Lungo l'intero tratto, la circolazione veicolare avviene a doppio senso di marcia.



Figura 1 – Area oggetto dell'intervento – Corso San Giovanni

Il corso San Giovanni rappresenta, in ambito cittadino, il tratto terminale dell'Asse costiero che parte da piazza Municipio e, assumendo le diverse denominazioni di via Cristoforo Colombo, via Nuova marina, via Amerigo Vespucci, via Alessandro Volta, via Reggia di Portici, via Ponte dei Granili, via Ponte dei Francesi e, appunto, corso San Giovanni, assicura il collegamento con i Comuni limitrofi di Portici e San Giorgio a Cremano.. Il corso San Giovanni, sul quale interviene il progetto, è un agglomerato urbano sette-ottocentesco, delimitato da cortine di edifici residenziali in stile, e, sul lato mare, da una serie di slarghi e

---

<sup>1</sup> Con atto di ammissione a finanziamento di Regione Campania Decreto Dirigenziale UOGP n.24 del 09/05/2013.

piazze. Lungo il corso sono particolarmente diffuse attività commerciali di ogni tipo che determinano una notevole attrazione veicolare e un sostenuto flusso pedonale. L'asse costiero è inoltre percorso da linee tranviarie.

L'intervento risulta avviato e nel Report se ne descrivono più estesamente finalità, governance e modalità attuative, si riportano alcune prime valutazioni sull'efficienza del processo fin qui adottato e si rilevano alcune criticità che hanno determinato ritardi. Rispetto al periodo di redazione del presente report il costo realizzato è ancora nullo e la ridotta spesa sostenuta è fondamentalmente legata ai costi della progettazione, pari a circa 1,8 milioni. Il monitoraggio non risulta avviato in quanto è ancora in corso il processo di istruttoria della progettazione esecutiva.

In sintesi, sotto il profilo dell'efficienza del processo, pur trattandosi di un intervento avviato, l'attività di analisi ha già consentito di verificare la presenza di significativi ritardi nella fase intercorrente tra l'indizione della gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori (agosto 2014) e l'aggiudicazione definitiva dell'appalto al Raggruppamento Temporaneo d'Imprese avvenuta nel novembre 2017, peraltro aggravati da una sentenza di annullamento del TAR che ha determinato l'affidamento ad un diverso soggetto nel giugno 2018.

Sotto il profilo dell'efficacia, lo stato dell'intervento, che non presenta ancora realizzazioni, non consente di formulare delle valutazioni in merito ai risultati fin qui conseguiti.

## 1. Presentazione dell'attività e finalità del presente Report

Il Nucleo di Verifica e Controllo – Area di attività 1 (NUVEC 1) dell'Agenzia per la coesione territoriale (ACT), ha avviato una linea di azione finalizzata alla Verifica dell'efficacia degli interventi attuati dalle politiche di coesione, con la finalità di esaminare lo stato di attuazione di 24 progetti selezionati ed evidenziare i risultati conseguiti, le eventuali criticità o le buone pratiche che potrebbero essere - auspicabilmente - trasferite in analoghi contesti attuativi.

Le attività prevedevano fin dal suo avvio una fase di verifica sul campo, con sopralluoghi nelle aree di intervento e l'interlocuzione diretta con le amministrazioni locali e gli altri stakeholder di rilievo. L'emergenza sanitaria ha costretto a cambiare di passo: l'attività si è svolta finora solo da remoto ed è stata possibile solo grazie alla disponibilità, all'impegno e alla competenza di quelle amministrazioni che fino ad oggi hanno attivamente contribuito.

Tra i 24 interventi selezionati (uno Concluso, uno in Itinere, uno Non avviato per ciascuna delle otto regioni del Mezzogiorno) per la regione Campania è stato individuato, tra l'altro, il progetto "Riqualificazione urbanistica e ambientale asse costiero: tratta corso San Giovanni. Rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni" (B61B11001440006), che allo stato risulta avviato.

Oggetto del presente Report è l'inquadramento dell'intervento con la descrizione delle sue finalità, l'analisi della governance e delle modalità attuative previste, con le prime valutazioni sull'efficacia ed efficienza del processo adottato.

La sua versione definitiva sarà predisposta solo a valle di una fase di contraddittorio con le amministrazioni pubbliche coinvolte, per dare quella voluta robustezza alla fase di verifica che solo l'interlocuzione e il confronto aperto possono fornire.

Per tutte le informazioni di dettaglio si rimanda alla Scheda di rilevazione<sup>2</sup> ([Allegato 1](#)).

Le figure sono estratte dalla documentazione progettuale. I documenti citati e tutta la documentazione esaminata per le finalità del presente Report sono disponibili presso il NUVEC.

---

<sup>2</sup> L'elaborazione della scheda di rilevazione e l'analisi della documentazione è stata effettuata dal Gruppo di Lavoro coinvolto nel progetto "Efficacia ed Efficienza dei progetti di Investimento" finanziato dal PON GOV 2014/2020.

## 2. Inquadramento generale dell'intervento

### 2.1. Anagrafica

Codice scheda NUVEC (ID_DB)	12_NA
Regione	Campania
Titolo progetto	Riqualificazione urbanistica e ambientale asse costiero: tratta corso San Giovanni. Rifunionalizzazione sistema fognario San Giovanni
CUP	B61B11001440006
Localizzazione	Napoli
Programma/Strumento attuativo	POR FESR CAMPANIA 2014-2020
Amministrazione titolare delle risorse	Regione Campania
Beneficiario	Comune di Napoli

### 2.1. Quadro finanziario

Fonte di finanziamento attuale	POR FESR CAMPANIA 2014-2020
Costo complessivo	21.636.921,00 euro
Costo totale ammesso	21.636.921,00 euro

### 2.2. Natura e finalità dell'intervento

Una delle principali motivazioni che sono alla base del progetto consiste nella necessità di risolvere il problema del forte degrado e della marginalizzazione delle aree della periferia napoletana e, in particolare, dei quartieri orientali, favorendone l'accessibilità quale condizione per la qualità urbana.

I beneficiari dell'intervento sono rappresentati prevalentemente dai residenti nei quartieri della zona orientale della città di Napoli, unitamente agli addetti al commercio ed ai servizi che gravitano sul corso San Giovanni che, di fatto, rappresenta l'asse viario urbano principale di raccordo con la città ed i comuni limitrofi, oltre ad essere via di accesso anche per il nuovo polo universitario.

Il progetto prevede un radicale intervento di rifacimento dei sottoservizi fognari per l'intero corso di San Giovanni a Teduccio, a servizio di tutta la zona orientale della città di Napoli. Gli interventi di riqualificazione, in estrema sintesi, si concretizzano nella riconfigurazione e riorganizzazione delle varie componenti della strada, vale a dire corsie veicolari, aree di sosta e spazi ciclo-pedonali, nell'adeguamento della sede tranviaria esistente e nella rifunionalizzazione del sistema fognario.

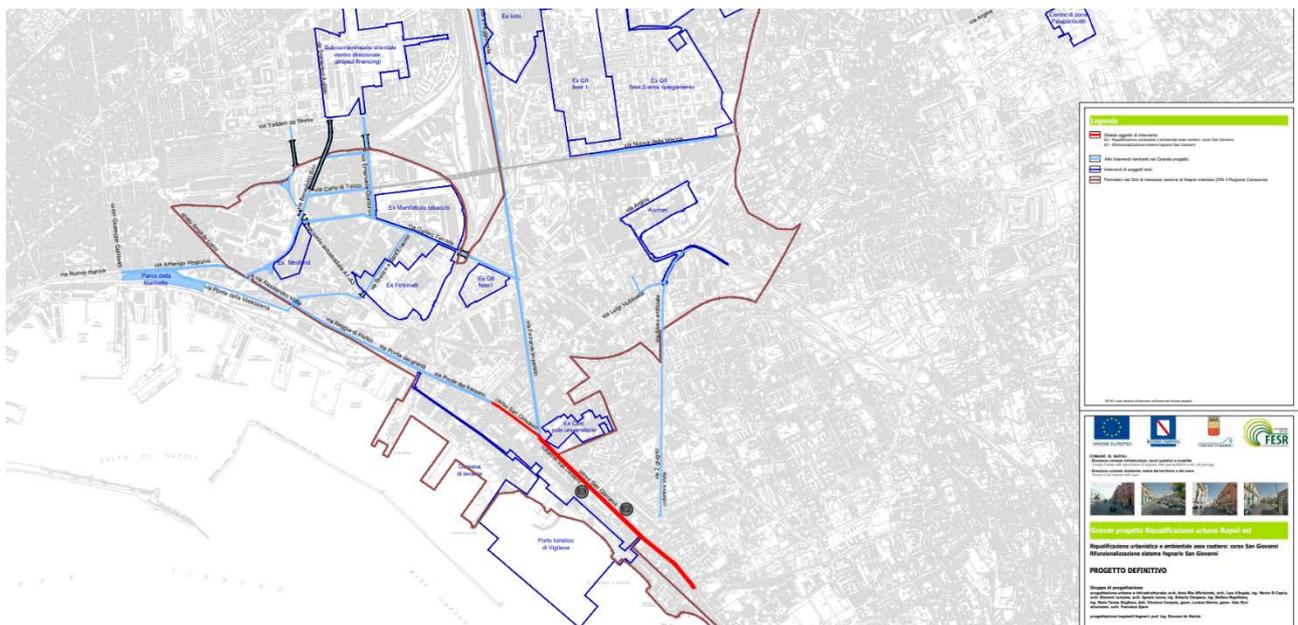


Figura 2 – Planimetria dell'area oggetto di intervento

La riduzione di tali inefficienze, anche favorendo un minore utilizzo del trasporto privato a favore del trasporto pubblico, avrebbe come risultato un conseguente abbassamento dei livelli di inquinamento atmosferico e ambientale cui è fortemente soggetta l'area orientale della città di Napoli.

La **viabilità e la circolazione sicura dei pedoni** costituisce una criticità, cui l'intervento è altresì orientato. Il corso San Giovanni ha, infatti, le caratteristiche di una strada percorsa quotidianamente da intensi flussi di traffico, sulla quale da tempo non vengono eseguiti interventi di manutenzione, se non eccezionalmente e in situazioni di emergenza. La piattaforma stradale, pavimentata in parte in cubetti di porfido e in parte in conglomerato bituminoso, presenta avvallamenti, sconnessioni e buche, che determinano problemi alla circolazione viabilistica. Tali condizioni sono acute in caso di precipitazioni piovose quando, per l'intasamento dei pozzetti di raccolta delle acque, si registrano fenomeni di allagamento. Nel tratto in corrispondenza del largo Robertelli i marciapiedi, a causa del generale restringimento della strada, hanno una dimensione tale da non consentire il transito in sicurezza dei pedoni e soprattutto dei soggetti diversamente abili. Inoltre, nei tratti di maggiore ampiezza, sono presenti alcune attività commerciali che, a causa della occupazione di suolo pubblico, creano ostacolo alla circolazione dei pedoni. Inoltre, è da segnalare anche la presenza, lungo la strada, di un impianto per la distribuzione di carburanti, con tipologia a chiosco e golfo, ricavato nell'ampiezza del marciapiede.

**Un'altra criticità riguarda il sistema tranviario.** Sul Corso San Giovanni, in particolar modo, le principali criticità sono dovute al fatto che la marcia dei tram avviene in sede promiscua con il traffico veicolare privato, determinando una situazione di pericolo nonché di affidabilità del servizio. Inoltre, nel tratto iniziale, compreso tra via Pazzino e largo Tartarone, la posizione del doppio binario in accosto sul lato monte e l'assenza di un cordolo di separazione tra la sede tranviaria e il resto della carreggiata impediscono la fermata, su tale segmento, dei tram provenienti da via Ponte dei francesi, con conseguenti disagi e livelli di scarsa sicurezza per gli utenti.

Nel tratto successivo al largo Tartarone fino al deposito/officina Anm, le principali criticità sono connesse al posizionamento dei binari, in entrambe le direzioni, lungo i marciapiedi. Infatti, la presenza di numerose attività commerciali e l'assenza di una protezione della sede tranviaria favoriscono la fermata di veicoli privati, anche per il carico e lo scarico delle merci, impedendo il transito dei tram e, quindi, penalizzando

fortemente l'esercizio. Tale problematica in realtà sussiste anche nel tratto precedente, tra via Pazzigno e largo Tartarone, seppur limitatamente ai tram diretti verso via Ponte dei francesi. In definitiva, la promiscuità con il traffico veicolare privato e il posizionamento dei binari, unitamente alle forti interferenze con le attività commerciali, costituiscono cause di notevole turbativa alla regolarità del servizio e ai livelli di sicurezza.

Nell'ambito del più complessivo progetto assume grande rilevanza l'intervento di **rifunzionalizzazione del sistema fognario**. L'intero sistema di drenaggio a servizio della città di Napoli è ripartito in 3 zone distinte: occidentale, centrale e orientale. Tale suddivisione deriva direttamente dallo sviluppo storico del sistema: l'area centrale corrisponde a quella interessata dal progetto del 1889 e a quella che, in fase di espansione della città, è venuta a gravare sui collettori allora previsti; le aree occidentale e orientale corrispondono invece a quelle che, in seguito all'espansione urbana, sono state fognate nei periodi successivi, per lo più tombando i vecchi alvei.

Nella zona orientale, oggetto dell'intervento, la rete fognaria esistente delle acque bianche e nere è realizzata con un sistema di tipo separato ma con numerose immissioni non controllate che, di fatto, rendono le canalizzazioni di tipo misto, ubicato su entrambi i lati della sede viaria, quest'ultima occupata al centro da un cunicolo di sottoservizi a sezione rettangolare in cemento armato. Ne deriva che le canalizzazioni fognarie in sito sono 4 (2 + 2).

L'attuale funzionalità generale della rete risulta insoddisfacente, nonostante i frequenti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria eseguiti dall'Amministrazione comunale. Inoltre, il tratto più a nord è contrassegnato da una situazione caotica per il sovrapporsi di interventi adeguativi successivi che hanno stravolto l'impianto originario fino a renderlo pressoché non riconoscibile, con tutte le conseguenti ricadute negative in termini di razionale controllo e gestione. Più in generale il bacino, nel suo complesso, presenta notevoli ed endemiche difficoltà di deflusso, a causa dell'orografia dei luoghi e delle limitazioni ostative nei riguardi di un agevole collegamento con il naturale recapito ubicato sul versante costiero.

### 2.3. Stato di attuazione

L'intervento era in origine oggetto di ammissione a finanziamento con Decreto Dirigenziale UOGP n. 24 del 09.05.2013 della Regione Campania, a valere sul POR Campania FESR 2007/2013 e parte integrante del *Grande Progetto "Riqualificazione urbana dell'area portuale di Napoli est"*. La sua attuazione è stata prevista nell'ambito della Convenzione tra Regione Campania e Comune di Napoli (beneficiario) del giugno 2013.

Con Atto aggiuntivo alla stessa convenzione l'intervento, individuato dal DD dell'AdG FESR n. 43 del 01.06.2016 nell'elenco dei progetti non conclusi al 31 dicembre 2015, è stato inserito tra gli interventi da completare a valere sulle risorse del POR Campania FESR 2014-2020, Asse VI, Priorità di investimento 6b - Obiettivo Specifico 6.3 - Azione 6.3.1, per un importo fino a 21.636.921,00 euro.

Con D.D. UOGP n. 29 del 07.07.2017 è stato determinato in 85.045,96 euro l'importo definitivo di chiusura, corrispondente all'importo certificato a valere sulle risorse dell'Obiettivo Operativo 1.4 del POR Campania FESR 2007-2013, per dell'intervento "GP Napoli Est. e3.1 Rifunzionalizzazione sistema fognario S. Giovanni", con beneficiario il Comune di Napoli.

A fronte della **progettazione preliminare** approvata dalla Giunta comunale con la deliberazione n. 875 del 28 novembre 2013, il **progetto definitivo** è stato invece approvato, circa un anno dopo, dalla Giunta Comunale con Delibera n. 613 del 13 agosto 2014 per un importo complessivo, comprensivo degli oneri di

sicurezza non soggetti a ribasso e somme a disposizione, di 21.721.967,01 euro. Sull'importo complessivo del quadro economico sono già stati impegnati:

- 33.583,51 euro per l'affidamento alla società TECNO In S.P.A. del rilievo topografico e del censimento dei sottoservizi di Corso San Giovanni, giusta determinazione del Vicedirettore generale - area tecnica n. 4 del 26 luglio 2013;
- 51.462,53 euro per l'affidamento al prof. ing. Giovanni de Marinis dell'adeguamento del progetto definitivo dell'intervento di Razionalizzazione della rete di drenaggio urbana della città di Napoli - San Giovanni nord, giusta determinazione del Vicedirettore generale - area tecnica n.5 del 27 agosto 2013, integrata con nota n.324203 del 20 aprile 2015.

Con determinazione del Direttore Centrale Infrastrutture, LL.PP. e Mobilità n. 40 del 28 agosto 2014 è stata poi indetta la gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori dell'intervento sulla base del progetto definitivo approvato, ai sensi dell'art. 53, comma 2, lettera b), del D.lgs.163/2006.

Si è quindi proceduto con l'aggiudicazione definitiva dell'appalto, con determinazione dirigenziale del Servizio Ciclo Integrato delle Acque n. 42 dell'8 novembre 2017, al raggruppamento temporaneo di imprese costituito da COGEPA Costruzioni Generali Passarelli S.p.A. (mandataria) e PACO Pacifico Costruzioni S.p.A. per l'importo di 11.054.736,00 euro, di cui 10.935.525,76 euro per lavori (comprensivi di oneri per la sicurezza, pari a 470.388,54 euro), ed 119.210,24 euro per progettazione, oltre IVA ed oneri.

Il TAR Campania con sentenza 1002/2018 REG.PROV.COLL., in accoglimento del ricorso presentato dal Consorzio Integra società cooperativa, Consorzio Cooperative Costruzioni e Credendino Costruzioni S.p.A. ha annullato la suddetta determina n. 42 dell'8 novembre 2017, di aggiudicazione definitiva in favore dell'ATI tra COGEPA Costruzioni Generali Passarelli S.p.A. e PACO Pacifico Costruzioni S.p.A.

Peraltro, la stessa prima aggiudicazione fatta con la DD n. 42/2017 (a fronte di una gara indetta nel 2014), è stata caratterizzata da questioni procedurali e ricorsi amministrativi che, in ultimo, sono stati affrontati dal Consiglio di Stato.

Facendo seguito alla sentenza del TAR Campania, con determinazione dirigenziale del Servizio Ciclo Integrato delle Acque n. 22 del 13 giugno 2018 si è proceduto a:

- prendere atto e dare esecuzione alla medesima sentenza TAR Campania n.01002/2018;
- annullare la determinazione dirigenziale n.42 dell'8 novembre 2017, nella parte in cui viene disposta l'aggiudicazione definitiva dell'appalto integrato in favore dell'ATI COGEPA Costruzioni generali Passarelli (mandataria) e PACO Pacifico costruzioni;
- disporre la riapertura dei termini della gara per l'aggiudicazione dei lavori di Riquilificazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni - Rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni;
- disporre l'esclusione dell'ATI COGEPA Costruzioni generali Passarelli spa (mandataria) e PACO Pacifico costruzioni;
- disporre la riconvocazione della commissione di valutazione per procedere alla verifica di congruità delle offerte che seguono in graduatoria.

La nuova aggiudicazione dell'appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori è avvenuta con determinazione dirigenziale del Servizio Ciclo Integrato delle Acque n. 24 del 14 giugno 2018 (con efficacia, esperiti i controlli, a far data dal 18 ottobre 2018) a favore del CONSORZIO INTEGRA SOC. COOP. con sede legale in Bologna, sulla base di un'offerta di x 11.800.694,05 euro per lavori, corrispondente a un ribasso del 17,9432% ed 133.981,79 euro per la progettazione con un ribasso 17,9432% oltre IVA e oneri

previdenziali. Con la medesima determinazione dirigenziale si è proceduto a rimodulare il quadro economico dell'intervento per l'importo complessivo di 18.852.445,35 euro di cui 12.405.064,38 euro per progettazione e lavori (comprensivi di oneri per la sicurezza) ed 6.447.380,97 euro per somme a disposizione.

Le società costituenti l'R.T.I. hanno indicato, quale soggetto esecutore per le attività di progettazione, il Raggruppamento Temporaneo, costituitosi il 7 febbraio 2019, composto da:

- Servizi integrati srl - Società di ingegneria, con sede a Napoli - Capogruppo;
- Italiana sistemi srl - Società di ingegneria, con sede a Napoli – Mandante.

Con verbale del 12 giugno 2019, congiuntamente sottoscritto tra il Direttore dell'esecuzione del contratto e il rappresentante del Consorzio Integra Soc. coop., si è dato avvio alle attività di progettazione esecutiva ricompresa nell'appalto per la "Riqualificazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni – Rifunionalizzazione sistema fognario San Giovanni", i cui elaborati sono stati trasmessi dal Consorzio Integra il 21 novembre 2019.

Con proposta di autorizzazione paesaggistica n. 25 del 18 giugno 2020 del servizio comunale Controlli Ambientali e Attuazione PAES sono stati trasmessi alla Soprintendenza, per il parere di competenza, gli elaborati finalizzati al rilascio della nuova Autorizzazione Paesaggistica (scaduta nel 2019). Con riferimento a questa, il consorzio Integra ha trasmesso, il 30 luglio 2020, gli elaborati progettuali variati a seguito della nuova procedura di Autorizzazione Paesaggistica, in attesa di rilascio, recependo gli adeguamenti inerenti la pavimentazione stradale.

La nuova Autorizzazione Paesaggistica (n. 33) è stata rilasciata il 2 settembre 2020. Successivamente, il 26 novembre 2020, in atti con PG/787940, è stato trasmesso dall'ATI aggiudicataria il progetto esecutivo, verificato favorevolmente dalla società incaricata, giusto il Rapporto Finale di Verifica trasmesso il 30 novembre 2020. Il predetto progetto è stato quindi approvato con la Delibera di G.C. n. 475 del 28 dicembre 2020 e con successivo verbale del 10 febbraio 2021 si è proceduto alla consegna parziale dei lavori.

## 2.4. Descrizione dell'intervento

Il progetto prevede una serie di interventi integrati nell'area orientale della città di Napoli, di rifunionalizzazione del sistema fognario per l'intero corso di San Giovanni a Teduccio, nonché di riqualificazione attraverso la riconfigurazione e riorganizzazione stradale, la realizzazione di aree di sosta e spazi ciclo-pedonali, l'adeguamento della sede tranviaria esistente.

L'asse stradale in questione attraversa tre diversi ambiti urbani, ciascuno con caratteristiche specifiche:

- la zona che va da piazza Municipio fino agli svincoli di accesso al sistema autostradale, che presenta il carattere tipico della frangia costiera, delimitata, sul lato mare, dall'infrastruttura del porto e, verso la città, da una cortina edilizia discontinua e disomogenea in cui si alternano preesistenze storiche, complessi residenziali di epoche diverse, edifici direzionali e impianti produttivi;
- la zona compresa tra i suddetti svincoli e l'insediamento di Pazzigno, che, nel primo tratto, si caratterizza per la presenza, sul fronte meridionale, di edifici residenziali risalenti a epoche diverse e, sul fronte settentrionale, di una cortina edilizia discontinua in cui si alternano aree ed edifici a destinazione residenziale e terziaria, mentre, nel secondo tratto, si configura, dal punto di vista strutturale, come una sorta di viadotto che sovrappassa la linea ferroviaria Fs Napoli-Salerno, con la conseguente assenza di cortine edilizie;

- il nucleo storico del quartiere San Giovanni a Teduccio.

Il **progetto preliminare** interessa parte del primo ambito (dall'intersezione con il corso Giuseppe Garibaldi fino ai viadotti autostradali) e l'intero secondo ambito. Il **progetto definitivo**, invece, interessa esclusivamente il terzo ambito, corrispondente al nucleo storico del quartiere di San Giovanni a Teduccio, che raccoglie in sé gli aspetti propri di un'antica frazione extraurbana, avente in origine completa autonomia dalla città metropolitana

### ***Interventi sul sistema fognario***

Il progetto, nell'ambito di una strategia più generale interessante la zona orientale nel suo complesso, propone una serie di interventi tesi a razionalizzare in termini di efficienza il sistema fognario a servizio del quartiere di San Giovanni a Teduccio e improntati alla creazione di nuovi collettori di tipo separato – fatto salvo alcuni tratti marginali realizzati con sistema misto - in grado di assicurare migliori capacità idro vettrici e assicurare la salvaguardia ambientale dell'intera zona e del litorale orientale.

L'intervento, più nello specifico, prevede:

- rimozione complessiva della rete di drenaggio esistente;
- spostamento dei sottoservizi esistenti, ove interessati da eventuali interferenze con le opere di progetto;
- realizzazione ex novo dell'intero sistema di drenaggio del settore nord del corso San Giovanni, nell'ambito del più generale intervento di razionalizzazione e sistemazione della rete fognaria afferente all'area orientale urbana, prevedendo un sistema separato di collettamento delle acque meteoriche e di quelle reflue; in particolare, le acque bianche vengono convogliate in parte nel collettore ubicato su via Ottaviano/via Vigliena, in parte nello scarico ubicato lungo via Giuseppe Garibaldi, in parte nel collettore Volla e in parte ancora nel collettore Sannicandro; le acque reflue civili trovano recapito negli esistenti impianti di sollevamento Pollena e di depurazione di San Giovanni (e da qui sollevate all'impianto di depurazione di Napoli est);
- realizzazione di un impianto di sollevamento delle acque nere, con funzione di rilancio, completamente interrato e dotato di gestione automatizzata, in corrispondenza di largo Ferrovia;
- recupero funzionale degli esistenti specchi rettangolari di dimensioni interne 340x110, 320x140 e 160x120, posti rispettivamente lungo via Ottaviano/via Vigliena, via Giuseppe Garibaldi e vicololetto Municipio;
- recupero funzionale dello scatolare esistente, di dimensioni interne 160x110, posto lungo il corso San Giovanni, lato monte, tra via Pazzino e via Ottaviano;
- razionalizzazione e sistemazione dello sbocco a mare delle acque meteoriche in corrispondenza di via Giuseppe Garibaldi, riassegnando allo speco esistente la funzione di convogliamento esclusivo di acque bianche;
- sistemazione dei principali nodi di confluenza in corrispondenza delle intersezioni di corso San Giovanni con via Nuova villa, via Ferrante Imparato, corso Nicolangelo Protopisani, via Ammiraglio Augusto Aubry e via Parrocchia;
- sistemazione del nodo di confluenza in corrispondenza dell'intersezione con il collettore Volla;
- razionalizzazione di tutti gli allacciamenti delle utenze - che, allo stato, non rispettano i corretti dettami previsti per un sistema di tipo separato - in modo da evitare utilizzi impropri del nuovo sistema di scarico.

I collettori di nuovo impianto recepiscono gli scarichi di tutti gli insediamenti abitativi gravitanti sull'arteria di corso San Giovanni, oltre agli apporti derivanti dal drenaggio delle aree prospicienti, ivi compreso quello più ampio del rione Nuova villa. L'intervento si completa con il recupero delle canalizzazioni esistenti

utilizzate. Per tutte le condotte fognarie è prevista la realizzazione dei manufatti di ispezione, di confluenza, ecc., nonché la realizzazione del sistema di drenaggio delle superfici stradali a mezzo di caditoie sifonate.

### ***Interventi di riqualificazione stradale***

Gli interventi prevedono la realizzazione di un insieme sistematico e integrato di interventi pubblici sulla viabilità esistente e sulla tratta tranviaria, orientate ad un miglioramento delle condizioni di accessibilità alle attività esistenti e a quelle di nuovo impianto. Tali interventi, propongono anche un ridisegno delle infrastrutture urbane di base e della dotazione di servizi, a sostegno e a supporto delle numerose iniziative private in corso finalizzate alla riconversione di siti industriali e artigianali dismessi.

La riqualificazione ambientale proposta mira, essenzialmente, a rafforzare il carattere urbano della strada oggetto di intervento, nel rispetto dell'evoluzione storica dell'area. Il progetto stradale, utilizzando soluzioni di pregio e materiali di elevata qualità e creando un ambiente stradale e urbano omogeneo, intende in primo luogo realizzare una rimodulazione degli spazi carrabili e pedonali, al fine di accentuare la valenza urbana del corso San Giovanni, facendone un luogo nel quale convivano mezzi privati e pubblici, pedoni, ciclisti, attività economiche, commerciali e sociali.

Il progetto di riqualificazione della viabilità, peraltro, si raccorda da una parte, in continuità con l'analogo intervento di riqualificazione urbanistica e ambientale che interessa il tratto precedente dell'asse costiero, da via Pazzino fino all'intersezione con il corso Giuseppe Garibaldi, dall'altro con la prevista localizzazione di un nuovo insediamento universitario nell'area ex Cirio, con una radicale riconfigurazione di via Pietro Signorini.



*Figura 3 – Area oggetto dell'intervento - Via Pietro Signorini. Sulla sinistra, strutture dell'ex stabilimento Cirio*



Figura 4 – Area oggetto dell'intervento - Via Pietro Signorini. Sulla destra, strutture dell'ex stabilimento Cirio

In linea generale, il progetto prevede:

- la regolarizzazione della carreggiata stradale attraverso il ridisegno della sezione;
- la riconfigurazione di slarghi e piazze, ripensati in un'ottica prevalentemente pedonale;
- l'ampliamento e la messa a norma dei marciapiedi;
- l'eliminazione delle barriere architettoniche e l'adozione del sistema Loges;
- l'inserimento di stalli per la sosta, laddove compatibile con le dimensioni complessive della strada;
- la realizzazione di percorsi promiscui ciclabili/veicolari;
- la piantumazione di alberi, laddove gli spazi disponibili e la localizzazione dei sottoservizi lo consentano;
- l'inserimento di elementi di arredo urbano;
- la rifunzionalizzazione del sistema di raccolta delle acque di piattaforma e degli impianti fognari;
- lo spostamento dei pali, laddove reso necessario dalla nuova configurazione dei marciapiedi, e l'implementazione dell'impianto di pubblica illuminazione;
- l'innalzamento dei livelli di standard dell'esistente linea tranviaria mediante la riduzione delle interferenze con il traffico su gomma, pubblico e privato.



Figura 5 – Area oggetto dell'intervento – Corso San Giovanni. Sulla sinistra, la Chiesa di San Giovanni Battista

Gli interventi previsti si inseriscono nel quadro del *Grande progetto Riqualificazione urbana area portuale di Napoli est* che, oltre agli interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione del sistema fognario, prevede:

- la riqualificazione di ulteriori strade dell'area orientale (via Galileo Ferraris, via Brecce a Sant'Erasmo, via Emanuele Gianturco, via Carlo di Tocco, via Nuova delle brecce, via Ferrante Imparato/via Traccia a Poggioreale, via Domenico De Roberto, via Nicola Miraglia, via Benedetto Brin e l'asse costiero, nel tratto compreso tra corso Giuseppe Garibaldi e via Pazzino);
- l'adeguamento degli svincoli della strada statale n. 162 su via Domenico De Roberto;
- la realizzazione di tre sottopassi viari, uno dei quali utilizza le strutture esistenti del ponte della Bettina, parzialmente impiegate per il passaggio dei treni della Circumvesuviana e della linea metropolitana 1;
- il completamento del nodo d'interscambio Brin;
- la realizzazione del parco della Marinella;
- la rifunzionalizzazione del sistema fognario Volla;
- la realizzazione di sistemi di videosorveglianza e l'adeguamento della caserma dei Vigili del fuoco situata in prossimità dell'emiciclo di Poggioreale, al fine di aumentare i livelli di sicurezza dell'intera area.

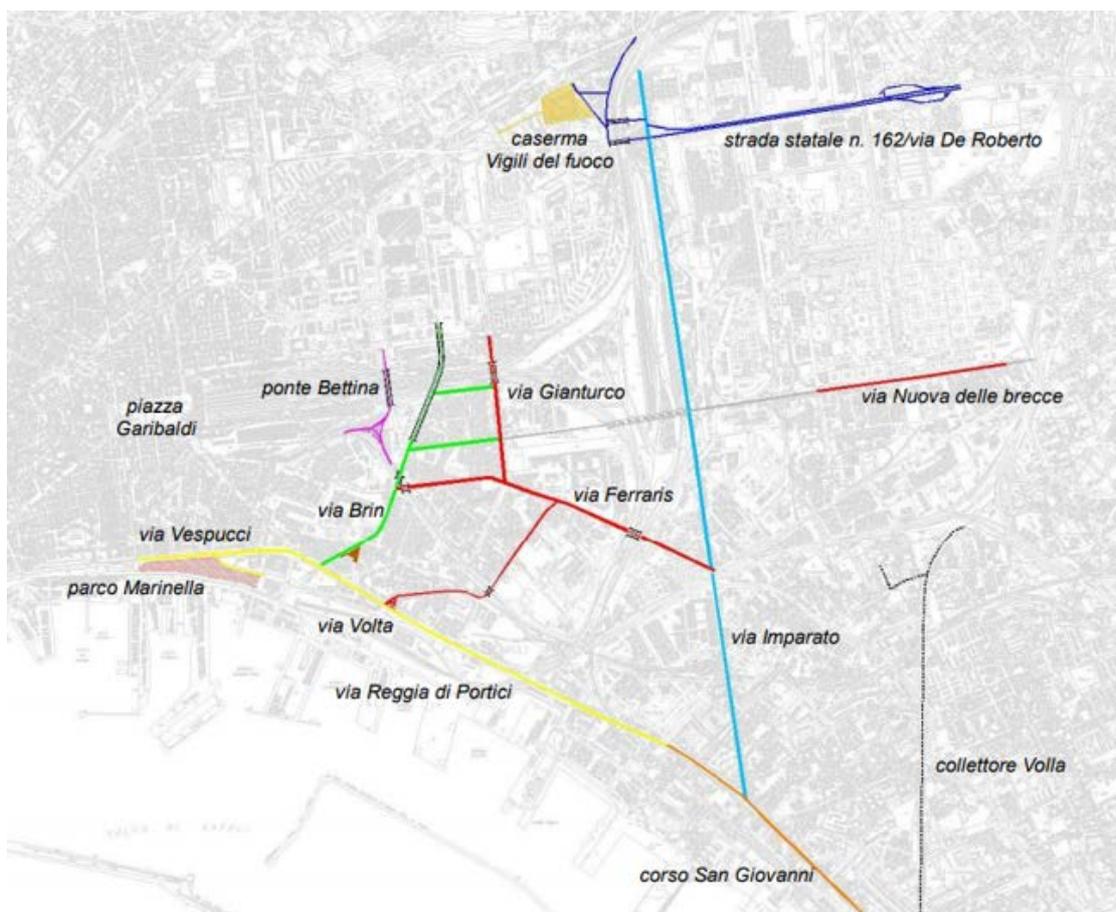


Figura 6 – Schema degli interventi inclusi nel Grande progetto Riqualificazione urbana area portuale di Napoli Est

## 2.5. Le risorse stanziare e gli strumenti per il loro utilizzo

La dotazione dell'intervento ammonta a 21.636.921,00 euro a valere sul POR FESR Campania 2014 – 2020, nell'ambito *Priorità di investimento 6b* "Investire nel settore delle risorse idriche per rispondere agli obblighi imposti dall'aquis dell'Unione in materia ambientale e soddisfare le esigenze, individuate dagli Stati membri, di investimenti che vadano oltre tali obblighi" - *Obiettivo Specifico 6.3* (Miglioramento del servizio idrico integrato per usi civili e riduzione delle perdite di rete di acquedotto) - *Azione 6.3.1.* (Potenziare le infrastrutture con priorità alle reti di distribuzione, fognarie e depurative per usi civili).

L'amministrazione beneficiaria dell'intervento è il comune di Napoli.

La Regione Campania, per dare attuazione all'intervento, ha proceduto alla stipula di una Convenzione con il comune di Napoli, sottoscritta il 13 giugno 2013, relativa al Grande progetto *Riqualificazione urbana area portuale di Napoli Est* in cui si inseriva l'intervento in esame.

## 2.6. La governance del progetto

Le risorse professionali utilizzate per l'attuazione dell'intervento sono tutte interne all'Amministrazione comunale e prevedono, oltre al RUP<sup>3</sup>, una struttura di supporto costituita da 7 figure professionali. Anche la direzione dei lavori è affidata internamente all'amministrazione, il cui ufficio si compone del direttore dei lavori e di 8 figure professionali (ingegneri, architetti, ecc.)

---

<sup>3</sup> In sostituzione dell'arch. Giulio Aurino, posto in quiescenza, il 23 giugno 2020 è stato nominato RUP l'Ing. Angiolina PANICO; dal 1° ottobre 2021 l'incarico di RUP è svolto dal Dirigente del Servizio comunale competente, arch. Salvatore Iervolino, essendo l'Ing. Panico passata ad altra amministrazione.

### 3. Verifica di efficacia: gli obiettivi dell'intervento

#### 3.1. Fabbisogni che hanno determinato la definizione dell'intervento

Il fabbisogno individuato è rappresentato dal miglioramento della qualità urbana, in risposta alle condizioni di degrado e di forte marginalizzazione della zona orientale della città di Napoli nonché dalla riqualificazione igienico-sanitaria del litorale orientale. Il target dei destinatari è rappresentato dai cittadini e dalle attività commerciali.

Più nello specifico, i fabbisogni di tale intervento sono legati all'esigenza di:

- razionalizzare il sistema di drenaggio esistente, caratterizzato da una diffusa situazione di degrado e dalla presenza di numerose immissioni non controllate che rendono le canalizzazioni di tipo misto, sebbene la rete sia stata concepita originariamente come un sistema di tipo separato;
- porre rimedio alla sovrapposizione di interventi adeguativi successivi che hanno stravolto l'impianto originario, rendendolo pressoché irriconoscibile, con conseguenze negative in termini di controllo e gestione;
- riqualificare, dal punto di vista igienico-sanitario, il litorale orientale, fornendo garanzie in ordine alla qualità delle acque sversate direttamente in mare nonché alla vetustà e all'insoddisfacente stato di manutenzione dei manufatti e degli impianti esistenti;
- migliorare la situazione dei continui allagamenti cui è soggetta la zona dovuti alle difficoltà di deflusso connesse all'orografia dei luoghi e al non agevole collegamento con il naturale recapito delle acque, ubicato sul versante costiero;
- predisporre una rete fognaria adeguata alle future esigenze di smaltimento dei reflui connesse ai nuovi insediamenti previsti in zona, tra i quali il porto turistico di Vigliena e il nuovo polo didattico e di ricerca dell'Università degli studi di Napoli Federico II, a seguito della riconversione dell'ex *impianto produttivo Cirio*.

#### 3.2. Risultati attesi

L'intervento risponde sia all'esigenza del miglioramento dell'efficienza del servizio di raccolta e trattamento delle acque reflue urbane mediante il potenziamento e l'adeguamento funzionale delle infrastrutture esistenti sia alla riqualificazione e riorganizzazione urbana per adeguarla alle esigenze di accessibilità e viabilità dell'area.

L'obiettivo di risultato legato al miglioramento dell'efficienza del servizio di raccolta e trattamento delle acque reflue urbane è l'incremento della porzione aggiuntiva di popolazione raggiunta da un miglior servizio di trattamento delle acque reflue, misurato attraverso la popolazione equivalente urbana servita da depurazione.

Il suddetto riassetto del sistema di drenaggio urbano consentirà di conseguire i seguenti obiettivi:

- riqualificazione igienico-sanitaria di gran parte del litorale orientale della città di Napoli, fornendo garanzie in ordine alla qualità delle acque sversate direttamente in mare;
- contenimento degli allagamenti cui è soggetta la zona;
- adeguato collettamento degli scarichi provenienti dal rione Nuova villa, oggetto di un ulteriore, specifico intervento progettuale, e, più in generale, da tutte le aree poste a monte del corso San Giovanni;

- predisposizione della rete alle future esigenze di smaltimento dei reflui connesse all'insediamento, nell'area dell'ex stabilimento Cirio, di un nuovo polo didattico e di ricerca dell'Università degli studi di Napoli Federico II, per una utenza presunta di circa 18.000 unità;
- predisposizione della rete alle future esigenze di smaltimento dei reflui connesse alle nuove attività previste in zona, quali la realizzazione del porto turistico di Vigliena e il recupero delle aree manifatturiere;
- razionalizzazione e risanamento igienico dell'intero sistema di drenaggio, attualmente caratterizzato da una diffusa situazione di degrado, in uno con la razionalizzazione di tutti i sottoservizi presenti lungo il corso San Giovanni;
- razionalizzazione e risanamento igienico degli specchi esistenti di cui si prevede l'utilizzo nell'ambito dell'intervento in questione;
- razionalizzazione del funzionamento degli esistenti impianti di sollevamento, attesa la variata organizzazione del sistema degli scarichi in loco.

In particolare, nell'ambito dell'intervento sono individuati degli indicatori di realizzazione e di output finalizzati a misurare il grado di raggiungimento dei risultati attesi. Tali indicatori – rappresentati nella tavola seguente – al momento riportano solo il valore previsto al 2023 mentre lo stato di avvio dell'intervento non restituisce ancora indicazioni in merito ai valori attualmente rilevabili. Più nel dettaglio, con riferimento a:

- la popolazione equivalente urbana servita da depurazione, l'intervento prevede il raggiungimento di un livello di copertura totale (100%);
- la porzione aggiuntiva di popolazione raggiunta da un miglior servizio di trattamento delle acque reflue, il valore obiettivo è di una copertura di circa 3 milioni di popolazione equivalente;
- la porzione aggiuntiva di popolazione raggiunta da un miglior servizio di approvvigionamento idrico, il valore obiettivo è di una copertura di circa 67 mila persone.

<b>Indicatore di Risultato</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Valore previsto (al 2023)</b>	<b>Valore realizzato</b>
<b>Popolazione equivalente urbana servita da depurazione</b>	Percentuale	100,00	-
<b>Indicatore di Output</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Valore previsto (al 2023)</b>	<b>Valore realizzato</b>
<b>Trattamento delle acque reflue: Porzione aggiuntiva di popolazione raggiunta da un miglior servizio di trattamento delle acque reflue</b>	Popolazione equivalente	3.020.090,00	-
<b>Approvvigionamento idrico: Porzione aggiuntiva di popolazione raggiunta da un miglior servizio di approvvigionamento idrico</b>	Persone	66.941,00	-

*Tavola 1 – Indicatori di realizzazione e di output dell'intervento*

*Fonte: Nostra elaborazione su dati forniti dal RUP*

Con riferimento alla riqualificazione e riorganizzazione urbana, gli interventi consentiranno la riqualificazione urbanistica e ambientale della viabilità esistente, corrispondente al tratto del corso San Giovanni compreso tra via Pazzigno e via Principe di Sannicandro, prevedendo una generale riconfigurazione del paesaggio urbano dell'area e la sua integrazione con il resto della città, attraverso il ripensamento del sistema viabilistico esistente in termini di una migliore accessibilità e vivibilità dell'area.

Infine, pur non essendo stato previsto un indicatore specifico sull'impatto occupazionale, l'interlocuzione con il RUP di progetto ha consentito di ottenere una stima del numero di posti di lavoro che si prevede di creare con l'attuazione dell'intervento in relazione alle risorse impiegate in fase di realizzazione dell'opera. In particolare, il numero di posti di lavoro che si prevede di creare [in termini di equivalenti a tempo pieno (ETP)] è pari a 21 uomini/anno.

Secondo quanto risulta dal monitoraggio BDU la progettazione esecutiva si è conclusa nel novembre 2020, mentre non risultano avviati i lavori. Per tale ragione, allo stato l'intervento ancora non esprime risultati di tipo realizzativo.

### 3.3. Criticità rilevate e possibili soluzioni

Le criticità rilevate sono finora ascrivibili alla tempistica impiegata per l'avviamento dell'intervento. La procedura di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori ha subito un notevole ritardo a causa di un ricorso al TAR che ha determinato l'annullamento del primo esito della gara (avviata il 28 agosto 2014 e affidata l'8 novembre 2017). La progettazione esecutiva è stata affidata esternamente con appalto integrato il 14 giugno 2018 e si è conclusa il 20/11/2020.

Ulteriori ritardi sono stati determinati dalla procedura richiesta dal vincolo paesaggistico, in quanto l'autorizzazione paesaggistica rilasciata sul progetto definitivo è scaduta nel 2019. A tale proposito, erano state avviate interlocuzioni preventive con la Soprintendenza finalizzate ad accelerare il processo di rilascio del parere funzionale all'iter previsto per l'ottenimento di tale titolo abilitativo, rilasciato poi il 2 settembre 2020. Come sopra detto, il 26 novembre 2020, è stato trasmesso dall'ATI aggiudicataria il progetto esecutivo, approvato con la Delibera di G.C. n. 475 del 28 dicembre 2020. In esito alla consegna parziale del 10 febbraio 2021, l'impresa esecutrice ha effettuato alcune lavorazioni sul primo tratto di c.so San Giovanni riguardanti il sistema fognario che è oggetto di rifunzionalizzazione e la riqualificazione dello stesso tratto di strada, nonché la riqualificazione di due piazzette previste in progetto. In merito ai lavori fognari, appare il caso di segnalare le difficoltà di esecuzione che stanno emergendo in relazione alle interferenze con sottoservizi non preventivamente segnalati dai gestori e, comunque, collocati in maniera impropria sulle aree di sedime interessate dai nuovi manufatti fognari previsti in progetto.

## 4. Conclusioni

Sotto il profilo dell'efficacia, dato lo stato di attuazione dell'intervento, non è possibile effettuare valutazioni in merito agli obiettivi conseguiti dal momento che i lavori sono stati avviati nei primi mesi del 2021. Peraltro, l'intervento, che si fonda su azioni di rifunzionalizzazione del sistema fognario, di riqualificazione urbana e di riassetto del sistema viario, si presenta come un intervento complesso e fortemente integrato. Ragion per cui i profili di valutazione di efficacia potranno essere compiutamente evidenziati in una fase avanzata delle stesse realizzazioni.

Sotto il profilo dell'efficienza, l'analisi ha riscontrato **forti ritardi dovuti ai contenziosi** che hanno caratterizzato e penalizzato la tempistica prevista per l'avvio dell'intervento. Tali difficoltà sono scaturite sia nelle fasi legate alla procedura iniziale di gara (**tre anni intercorsi dalla pubblicazione del bando e la prima aggiudicazione**), sia nelle fasi successive, con l'annullamento della prima aggiudicazione e l'affidamento ad un nuovo raggruppamento di imprese per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori.

Altri ritardi sono scaturiti da difficoltà operative in fase di esecuzione dei lavori fognari, dal momento che sussistono diverse interferenze con i sottoservizi già esistenti e collocati in maniera impropria sulle aree di sedime interessate dai lavori, che sembrerebbero non essere stati preventivamente segnalati dai gestori in fase progettuale.

Atteso che, in base anche ai dati di monitoraggio (BDU) l'intervento era previsto concludersi a maggio 2020, mentre i lavori sono stati avviati soltanto ad inizio 2021, è richiesta una notevole accelerazione da parte dell'amministrazione titolare dell'intervento, tenuto conto sia della complessità degli obiettivi realizzativi ma anche dei vincoli derivanti dall'ammissibilità della spesa.



# RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA E AMBIENTALE ASSE COSTIERO: CORSO SAN GIOVANNI RIFUNZIONALIZZAZIONE SISTEMA FOGNARIO SAN GIOVANNI

REGIONE CAMPANIA  
REPORT DI VERIFICA

## ALLEGATO 1 - LA SCHEDA DI RILEVAZIONE



NUVEC - NUCLEO VERIFICA E CONTROLLO - AREA DI ATTIVITÀ 1  
SOSTEGNO E ACCOMPAGNAMENTO PER L'ACCELERAZIONE DI  
PROGRAMMI DELLA POLITICA DI COESIONE E VERIFICA DI EFFICACIA



ANAGRAFICA.....	3
<i>Dati anagrafici</i> .....	3
<i>Stato dell'intervento</i> .....	3
<i>Tipologia dell'intervento</i> .....	3
QUADRO ECONOMICO-FINANZIARIO .....	4
<i>Quadro finanziario</i> .....	4
<i>Quadro economico (in euro)</i> .....	4
DESCRIZIONE E MATURITÀ PROGETTUALE.....	4
<i>Descrizione</i> .....	4
<i>Connessione con altri interventi</i> .....	13
<i>Inquadramento Territoriale dell'intervento su cartografia alla scala di rappresentazione adeguata</i> .....	14
<i>Rilevanza dell'intervento rispetto al contesto</i> .....	17
<i>Maturità progettuale</i> .....	17
OBIETTIVI E INDICATORI .....	18
<i>Utilità dell'intervento</i> .....	18
<i>Indicatori di realizzazione e di risultato connessi all'intervento</i> .....	20
<i>Fonte: Questionario RUP</i> .....	20
<i>Indicatori occupazionali</i> .....	20
<i>Il contributo dell'intervento al programma</i> .....	21
SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA, ECONOMICA E SOCIALE.....	21
<i>Analisi della domanda attuale e potenziale</i> .....	21
<i>Analisi dell'offerta attuale e potenziale</i> .....	21
<i>Convenienza dell'intervento per il territorio</i> .....	21
GOVERNANCE E CAPACITÀ ISTITUZIONALE .....	22
<i>Soggetti coinvolti</i> .....	22
<i>Governance - soggetto proponente</i> .....	22
<i>Governance - soggetto attuatore</i> .....	22
<i>Capacità tecnico-amministrativa del soggetto attuatore</i> .....	23
CONFORMITÀ URBANISTICA E AMBIENTALE.....	24
<i>Conformità agli strumenti urbanistici, di programmazione e aspetti ambientali</i> .....	24
<i>Quadro dei vincoli</i> .....	24
<i>Sensibilità ambientale del territorio su cui insiste l'infrastruttura</i> .....	25
<i>Effetti ambientali connessi all'intervento</i> .....	25
<i>Azioni volte a ridurre le emissioni</i> .....	26
CRONOPROGRAMMA CONSOLIDATO E CRITICO.....	26
<i>Studio di fattibilità</i> .....	26
<i>Preliminare</i> .....	26
<i>Definitivo</i> .....	26
<i>Esecutivo</i> .....	27
<i>Aggiudicazione - Appalto di forniture e/o servizi Informazioni da acquisire dagli atti di esecuzione della gara d'appalto</i> .....	27
<i>Esecuzione lavori</i> .....	27
<i>Sospensione lavori Informazioni da acquisire dagli atti di esecuzione della gara d'appalto</i> .....	27
<i>Collaudo</i> .....	27
<i>Variazioni complessive rispetto al cronogramma originale</i> .....	28
<i>Ritardi nell'attuazione dell'intervento</i> .....	28
IMPLEMENTAZIONE E GESTIONE DELL'INTERVENTO .....	28
<i>Azioni gestionali interne</i> .....	28
<i>Azioni gestionali esterne</i> .....	28
<i>Descrizione del modello di gestione prescelto</i> .....	28
<i>Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto</i> .....	28
PRESENZA DI CRITICITÀ ED EVENTUALI AZIONI CORRETTIVE DA INTRAPRENDERE .....	28
ELENCO DELLA DOCUMENTAZIONE RICEVUTA .....	30
ALTRA DOCUMENTAZIONE REPERITA .....	31



## ANAGRAFICA

### Dati anagrafici

Codice scheda NUVEC (ID_DB)	12_NA
Programma/Strumento attuativo	P.O.R. FESR Campania 2014 – 2020
Titolo progetto	EX GP Napoli Est E3.1 Rifunzionalizzazione sistema fognario S. Giovanni
CUP	B61B11001440006
Localizzazione	Comune di Napoli
Regione	Regione Campania
Provincia	Napoli
Comune	Napoli
Obiettivo specifico	6.3 – Miglioramento del servizio idrico integrato per usi civili e riduzione delle perdite di rete di acquedotto
Azione	6.3.1 – Potenziare le infrastrutture con priorità alle reti di distribuzione, fognarie e depurative per usi civili
Settore CUP	Infrastrutture di trasporto
Sotto-settore CUP	Stradali
Categoria CUP	Strade regionali, provinciali e comunali

### Stato dell'intervento

(specificare la condizione in cui si trova l'intervento al momento della rilevazione e l'atto normativo di riferimento)

Stato dell'intervento		Atto di riferimento
<input type="checkbox"/>	Programmato	
<input type="checkbox"/>	Ammesso a finanziamento	
<input checked="" type="checkbox"/>	Avviato	
<input type="checkbox"/>	Concluso	
<input type="checkbox"/>	Rendicontato	

### Tipologia dell'intervento

(nel caso di lotto funzionale deve trattarsi di lotto funzionalmente autonomo ex art. 51 comma 1 del d.lgs. n. 50/2016)

Materiale  Immateriale

<input checked="" type="checkbox"/>	Nuova realizzazione	<input checked="" type="checkbox"/>	Intervento completo
			Lotto Funzionale
<input type="checkbox"/>	Ampliamento		Intervento completo
			Lotto Funzionale
<input type="checkbox"/>	Rifunzionalizzazione		Intervento completo
			Lotto Funzionale
	Altro		



## QUADRO ECONOMICO-FINANZIARIO

### Quadro finanziario

<b>Costo complessivo</b>	21.636.921,00 euro
<b>Costo totale ammesso</b>	21.636.921,00 euro
<b>Fonte di finanziamento</b>	P.O.R. FESR Campania 2014 – 2020

<b>Finanziamento Totale</b>	21.636.921,00 euro
Finanziamento UE	16.227.690,75 euro
Finanziamento Stato Fondo di Rotazione	5.409.230,25 euro

Fonte: Open Coesione

### Quadro economico (in euro)<sup>1</sup>

	<b>Preliminare-fattibilità</b>	<b>Base di gara</b>	<b>Post gara</b>	<b>Aggiornato (ultimo)</b>
Lavori incluso oneri di sicurezza e progettazione				12.405.064,38
Somme a disposizione				6.447.380,97
<b>TOTALE</b>				18.852.445,35
Economie				

Importi in Euro

Percentuale ribasso di gara:  
17,9432%

Costo realizzato<sup>2</sup>

0 euro

Avanzamento fisico

0 %

## DESCRIZIONE E MATURITÀ PROGETTUALE

### Descrizione

(fornire una descrizione del progetto in base alla sua tipologia e settore di appartenenza; indicare se si tratta di parte di un progetto più grande e, in questo caso, descrivere i criteri utilizzati per la sua suddivisione - max 1.000 caratteri)

L'intervento "Riqualficazione urbanistica e ambientale asse costiero: tratta corso San Giovanni. Rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni", nasce come parte integrante del Grande Progetto Riqualficazione urbana dell'area portuale di Napoli est, nell'ambito della POR Campania FESR 2007/2013, con atto di ammissione a finanziamento di Regione Campania Decreto Dirigenziale UOGP n.24 del

<sup>1</sup> QE rimodulato a seguito dell'aggiudicazione della gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori del 14 giugno 2018.

<sup>2</sup> La definizione di "costo realizzato" è riportata nel "Manuale del Sistema di Monitoraggio SGP"; in estrema sintesi, coincide con la somma degli importi degli atti amministrativi di liquidazione secondo i rispettivi ordinamenti.

Nel caso di realizzazione di opere e lavori pubblici, coincide con la somma degli importi degli atti amministrativi di liquidazione delle seguenti due categorie di voci:

- per i lavori, con l'importo del SAL liquidato;
- per le somme a disposizione, con l'importo riconosciuto dall'atto amministrativo di liquidazione previsto da ciascun ordinamento



09/05/2013. Successivamente, con nota 0687603 del 21.10.2016 l'Autorità di Gestione ha provveduto a ritirare il Grande Progetto "Riqualificazione urbana area portuale Napoli Est" dal POR Campania FESR 2007/2013, per cui l'intervento de quo è stato trattato come progetto singolo, oggetto di fasizzazione dalla programmazione 2007/2013 (Fase I), per l'importo di € 85.046, alla programmazione 2014/2020 (Fase II) per l'importo di € 21.636.921, Priorità di investimento 6b - Obiettivo Specifico 6.3 - Azione 6.3.1. Nella prima fase la spesa sostenuta è pressoché irrisoria.

Tuttavia, i fabbisogni di riferimento non risultano essere immutati rispetto a quanto previsto nell'originario Grande Progetto, in quanto l'intervento de quo in ogni caso ha l'obiettivo di rigenerare una parte del tessuto urbano della città di Napoli, fortemente degradata e disagiata. Più nello specifico l'intervento in questione riguarda la rifunzionalizzazione ed il potenziamento del sistema fognario lungo il Corso San Giovanni nel tratto compreso tra Via Pazzino e Via Principe di Sannicandro unitamente ad interventi di recupero e riqualificazione urbanistica.

I beneficiari sono rappresentati prevalentemente dai residenti nei quartieri della zona orientale della città di Napoli, unitamente agli addetti al commercio ed ai servizi che gravitano sul corso San Giovanni che, di fatto, rappresenta l'asse viario urbano principale di raccordo con la città ed i comuni limitrofi, oltre ad essere via di accesso anche per il nuovo polo universitario.

Il progetto prevede un radicale intervento di rifacimento dei sottoservizi fognari per l'intero corso di San Giovanni a Teduccio, a servizio di tutta la zona orientale della città di Napoli. Gli interventi di riqualificazione proposti, in estrema sintesi, si concretizzano nella riconfigurazione e riorganizzazione delle varie componenti della strada, vale a dire corsie veicolari, aree di sosta e spazi ciclo-pedonali, nell'adeguamento della sede tranviaria esistente e nella rifunzionalizzazione del sistema fognario.

Una delle principali motivazioni che sono alla base del progetto consiste nella volontà di proporre una soluzione al problema del forte degrado e della marginalizzazione nelle aree della periferia napoletana e, in particolare, nei quartieri orientali, individuando nella accessibilità alle varie parti e funzioni della città un requisito fondamentale per il recupero della qualità urbana.

Ulteriori obiettivi che il progetto intende conseguire consistono nella riduzione del trasporto privato a favore del trasporto pubblico e nella riduzione dell'inquinamento atmosferico e ambientale.

Alle suddette motivazioni generali si aggiungono alcune considerazioni contingenti, relative all'esigenza di porre rimedio alle condizioni di dissesto in cui versa la strada oggetto di intervento, alla inefficienza del servizio tranviario, dovuto prevalentemente al posizionamento della sede e alle conseguenti interferenze con il traffico veicolare privato, e allo stato di inadeguatezza del sistema fognario.

Ulteriori considerazioni vanno fatte in ordine alla grande opportunità rappresentata dalle numerose iniziative pubbliche e private in corso nella zona est e, in particolare, nel quartiere di San Giovanni a Teduccio, orientate, prevalentemente, alla riconversione di siti industriali dismessi. Al riguardo, assumono particolare rilevanza la riconversione dell'*ex impianto produttivo Cirio*, destinato a nuova sede delle **facoltà di Giurisprudenza e di Ingegneria dell'Università degli studi di Napoli Federico II** e la realizzazione del **nuovo porto turistico di Vigliena**, secondo le modalità del project financing.

In tale ottica, il progetto individua un insieme sistematico e integrato di interventi da realizzare a sostegno e a supporto delle iniziative in corso, in modo da contribuire all'incremento della dotazione dei servizi e al ridisegno delle infrastrutture urbane di base, intese quali elementi ordinatori del nuovo sviluppo.

Nell'ambito del progetto, come già sopra evidenziato, assume grande rilevanza l'intervento di **rifunzionalizzazione del sistema fognario**. L'intero sistema di drenaggio a servizio della città di Napoli è ripartito in 3 zone distinte: occidentale, centrale e orientale. Tale suddivisione deriva direttamente dallo sviluppo storico del sistema: l'area centrale corrisponde a quella interessata dal progetto del 1889 e a quella che, in fase di espansione della città, è venuta a gravare sui collettori allora previsti; le aree occidentale e orientale corrispondono, invece, a quelle che, in seguito all'espansione urbana, sono state fognate nei periodi successivi, per lo più tombando i vecchi alvei.

Più specificamente, per quanto concerne l'area orientale, alla quale afferisce l'intervento in oggetto, i bacini di competenza sono i seguenti:



Collettore	Area interna al Comune di Napoli (in ettari)	Area esterna al Comune di Napoli (in ettari)	Area totale (in ettari)
Sperone	600,00	44,00	644,00
Via Nuova delle breccie	110,00		110,00
Volla	2.652,00	1.348,00	4.000,00
Sbauzone	279,00		279,00
Gianturco	166,00		166,00
Levante	106,00	1.327,00	1.433,00
Argine	92,00		92,00
<b>Totale</b>	<b>12.035,00</b>	<b>2.719,00</b>	<b>14.754,00</b>

Fonte: Progetto definitivo (giugno 2014)

Nella zona di cui si tratta, la rete fognaria esistente delle acque bianche e nere è realizzata, in generale, con un sistema di tipo separato (con numerose immissioni non controllate che, di fatto, rendono le canalizzazioni di tipo misto) ubicato su entrambi i lati della sede viaria, quest'ultima occupata al centro da un cunicolo di sottoservizi a sezione rettangolare in cemento armato. Ne deriva che le canalizzazioni fognarie in sito sono in numero di 4 (2 + 2). L'attuale funzionalità generale della rete risulta insoddisfacente, nonostante i frequenti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria eseguiti dall'Amministrazione comunale. Inoltre, il tratto più a nord è contrassegnato da una situazione caotica per il sovrapporsi di interventi adeguativi successivi che hanno stravolto l'impianto originario fino a renderlo pressoché non riconoscibile, con tutte le conseguenti ricadute negative in termini di razionale controllo e gestione. Va altresì rilevato che il bacino, nel suo complesso, presenta notevoli ed endemiche difficoltà di deflusso, a causa dell'orografia dei luoghi e delle limitazioni ostative nei riguardi di un agevole collegamento con il naturale recapito ubicato sul versante costiero. Le motivazioni di tale intervento sono dunque legate all'esigenza di:

- razionalizzare il sistema di drenaggio esistente, caratterizzato da una diffusa situazione di degrado;
- riqualificare, dal punto di vista igienico-sanitario, il litorale orientale, fornendo garanzie in ordine alla qualità delle acque sversate direttamente in mare;
- porre rimedio ai continui allagamenti cui è soggetta la zona;
- predisporre una rete fognaria adeguata alle future esigenze di smaltimento dei reflui connesse ai nuovi insediamenti previsti in zona, tra i quali il porto turistico di Vigliena e il nuovo polo didattico e di ricerca dell'Università degli studi di Napoli Federico II.

### **Criticità principali**

**Viabilità.** Il corso San Giovanni ha le caratteristiche di una strada percorsa quotidianamente da intensi flussi di traffico, sulla quale da tempo non vengono eseguiti interventi di manutenzione, se non eccezionalmente e in situazioni di emergenza. La piattaforma stradale, pavimentata in parte in cubetti di porfido e in parte in conglomerato bituminoso, presenta avvallamenti, sconnessioni e buche, che determinano problemi alla circolazione viabilistica. Tali condizioni sono acuite in caso di precipitazioni piovose, quando, per l'intasamento dei pozzetti di raccolta delle acque, si registrano fenomeni di allagamento. Anche i marciapiedi ai lati della strada appaiono in cattive condizioni di manutenzione. La pavimentazione, in cubetti di porfido, è in più punti sconnessa, rialzata o sostituita con tappetino in conglomerato bituminoso, a causa delle radici degli alberi o di interventi eseguiti localmente sui sottoservizi. Gli episodi di verde urbano e le aiuole presenti lungo la strada - in particolare, al largo Tartarone, in corrispondenza del deposito/officina Anm e al largo Robertelli - sono caratterizzati da analoghe condizioni di incuria. I filari di alberi sono caratterizzati da numerose fallanze, dovute sia alla presenza di sottoservizi che al



sottodimensionamento dei riquadri. Altre criticità riguardano la circolazione sicura dei pedoni. Al riguardo, nel tratto in corrispondenza del largo Robertelli, i marciapiedi, a causa del generale restringimento della strada, hanno una dimensione tale da non consentire il transito in sicurezza dei pedoni e soprattutto dei soggetti diversamente abili. Inoltre, nei tratti di maggiore ampiezza, sono presenti alcune attività commerciali che, a causa della occupazione di suolo pubblico, creano ostacolo alla circolazione dei pedoni. Una ulteriore criticità è rappresentata dalla presenza, lungo la strada, di un impianto per la distribuzione di carburanti, con tipologia a chiosco e golfo ricavato nell'ampiezza del marciapiede.

**Sistema tranviario.** Sul corso San Giovanni, le principali criticità sono dovute al fatto che la marcia dei tram avviene in sede promiscua con il traffico veicolare privato, con conseguente riduzione della velocità commerciale e dell'affidabilità del servizio. Inoltre, nel tratto iniziale, compreso tra via Pazzino e largo Tartarone, la posizione del doppio binario in accosto sul lato monte e l'assenza di un cordolo di separazione tra la sede tranviaria e il resto della carreggiata impediscono la fermata, su tale segmento, dei tram provenienti da via Ponte dei francesi, con conseguenti disagi per gli utenti.

All'altezza del largo Tartarone, il doppio binario in accosto sul lato monte si sposta al centro della carreggiata, per poi dividersi in due fasci laterali tagliando il flusso veicolare proveniente da est: ciò è causa di una forte riduzione della velocità commerciale, nonché di situazioni di scarsa sicurezza. Nel tratto successivo al largo Tartarone, fino al deposito/officina Anm, le principali criticità sono connesse al posizionamento dei binari, in entrambe le direzioni, lungo i marciapiedi. Infatti, la presenza di numerose attività commerciali e l'assenza di una protezione della sede tranviaria favoriscono la fermata di veicoli privati, anche per il carico e lo scarico delle merci, impedendo il transito dei tram e, quindi, penalizzando fortemente l'esercizio. Tale problematica, in realtà sussiste anche nel tratto precedente, tra via Pazzino e largo Tartarone, seppur limitatamente ai tram diretti verso via Ponte dei francesi. In definitiva, la promiscuità con il traffico veicolare privato e il posizionamento dei binari, unitamente alle forti interferenze con le attività commerciali costituiscono cause di notevole turbativa alla regolarità dell'esercizio.

**Sistema fognario.** Le principali criticità della rete fognaria esistente sono da imputarsi:

- alla vetustà e all'insoddisfacente stato di manutenzione dei manufatti e degli impianti esistenti;
- alla presenza di numerose immissioni non controllate che rendono le canalizzazioni di tipo misto, sebbene la rete sia stata concepita originariamente come un sistema di tipo separato;
- alla sovrapposizione di interventi adeguativi successivi che hanno stravolto l'impianto originario, rendendolo pressoché irriconoscibile, con conseguenze negative in termini di controllo e gestione;
- alle difficoltà di deflusso connesse all'orografia dei luoghi e al non agevole collegamento con il naturale recapito delle acque, ubicato sul versante costiero.

### **Interventi previsti**

**Interventi di riqualificazione stradale.** Gli interventi previsti, si inseriscono nel quadro del *Grande progetto Riqualificazione urbana area portuale di Napoli est*, che propone la realizzazione di un insieme sistematico e integrato di interventi pubblici sulla viabilità esistente, a sostegno e a supporto delle numerose iniziative private in corso, finalizzate alla riconversione di siti industriali e artigianali dismessi, contribuendo al ridisegno delle infrastrutture urbane di base e alla dotazione di servizi quali elementi ordinatori del nuovo sviluppo. In quest'ottica, il progetto in questione propone, per il corso San Giovanni, un intervento di riqualificazione e di potenziamento - da intendersi come miglioramento delle condizioni di accessibilità alle attività esistenti e a quelle di nuovo impianto -, la rifunzionalizzazione del sistema dei sottoservizi e il miglioramento della tranvia esistente.

La riqualificazione ambientale proposta mira, essenzialmente, a rafforzare il carattere urbano della strada oggetto di intervento, nel rispetto dell'evoluzione storica dell'area, utilizzando soluzioni di pregio e materiali di elevata qualità e creando un ambiente stradale e urbano omogeneo. Il progetto stradale in questione propone, in primis, una rimodulazione degli spazi carrabili e pedonali, al fine di accentuare la valenza urbana del corso San Giovanni. Quindi, non una strada per le sole automobili private, ma un luogo nel quale convivano mezzi privati e pubblici, pedoni, ciclisti, attività economiche, commerciali e sociali.

Il progetto, in considerazione della prevista localizzazione di un nuovo insediamento universitario nell'area



ex Cirio, propone, inoltre, una radicale riconfigurazione di via Pietro Signorini. Tale strada, infatti, viene configurata come strada pedonale, percorribile anche dai veicoli in situazioni di emergenza, oltre che, ovviamente, dai mezzi di soccorso.

Il progetto si pone in continuità con l'analogo intervento di riqualificazione urbanistica e ambientale che interessa il tratto precedente dell'asse costiero, da via Pazzigno fino all'intersezione con il corso Giuseppe Garibaldi, comprendente, procedendo da est verso ovest, via Ponte dei francesi, via Ponte dei granili, via Reggia di Portici, via Alessandro Volta e via Amerigo Vespucci. Per tale tratto, caratterizzato da una lunghezza di circa 2,7 chilometri, l'Amministrazione comunale ha predisposto un progetto preliminare, approvato con deliberazione di Giunta n. 875 del 28 novembre 2013, sulla base del quale, successivamente, ha bandito una gara per l'affidamento, previa acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta, della progettazione esecutiva e della esecuzione dei lavori.

In linea generale, il progetto che si illustra prevede:

- la regolarizzazione della carreggiata stradale attraverso il ridisegno della sezione;
- la riconfigurazione di slarghi e piazze, ripensati in un'ottica prevalentemente pedonale;
- l'ampliamento e la messa a norma dei marciapiedi;
- l'eliminazione delle barriere architettoniche e l'adozione del sistema Loges;
- l'inserimento di stalli per la sosta, laddove compatibile con le dimensioni complessive della strada; la realizzazione di percorsi promiscui ciclabili/veicolari;
- la piantumazione di alberi, laddove gli spazi disponibili e la localizzazione dei sottoservizi lo consentano;
- l'inserimento di elementi di arredo urbano;
- la rifunzionalizzazione del sistema di raccolta delle acque di piattaforma e degli impianti fognari; lo spostamento dei pali, laddove reso necessario dalla nuova configurazione dei marciapiedi, e l'implementazione dell'impianto di pubblica illuminazione;
- l'innalzamento dei livelli di standard dell'esistente linea tranviaria mediante la riduzione delle interferenze con il traffico su gomma, pubblico e privato.

**Interventi sul sistema fognario.** Il progetto, nell'ambito di una strategia più generale interessante la zona orientale nel suo complesso, propone una serie di interventi tesi a razionalizzare in termini di efficienza il sistema fognario a servizio del quartiere di San Giovanni a Teduccio e improntati alla creazione di nuovi collettori di tipo separato - a meno di tratti marginali realizzati con sistema misto - in grado di assicurare migliori capacità idrovetriche e assicurare la salvaguardia ambientale dell'intera zona e del litorale orientale.

L'intervento si articola come illustrato di seguito:

- rimozione complessiva della rete di drenaggio esistente;
- spostamento dei sottoservizi esistenti, ove interessati da eventuali interferenze con le opere di progetto;
- realizzazione ex novo dell'intero sistema di drenaggio del settore nord del corso San Giovanni, nell'ambito del più generale intervento di razionalizzazione e sistemazione della rete fognaria afferente all'area orientale urbana, prevedendo un sistema separato di collettamento delle acque meteoriche e di quelle reflue; in particolare, le acque bianche vengono convogliate in parte nel collettore ubicato su via Ottaviano/via Vigliena, in parte nello scarico ubicato lungo via Giuseppe Garibaldi, in parte nel collettore Volla e in parte ancora nel collettore Sannicandro; le acque reflue civili trovano recapito negli esistenti impianti di sollevamento Pollena e di depurazione di San Giovanni (e da qui sollevate all'impianto di depurazione di Napoli est);
- realizzazione di un impianto di sollevamento delle acque nere, con funzione di rilancio, completamente interrato e dotato di gestione automatizzata, in corrispondenza di largo Ferrovia;
- recupero funzionale degli esistenti specchi rettangolari di dimensioni interne 340x110, 320x140 e 160x120, posti rispettivamente lungo via Ottaviano/via Vigliena, via Giuseppe Garibaldi e vicoletto Municipio;
- recupero funzionale dello scatolare esistente, di dimensioni interne 160x110, posto lungo il corso San Giovanni, lato monte, tra via Pazzigno e via Ottaviano;
- razionalizzazione e sistemazione dello sbocco a mare delle acque meteoriche in corrispondenza di via Giuseppe Garibaldi, riassegnando allo speco esistente la funzione di convogliamento esclusivo di



acque bianche;

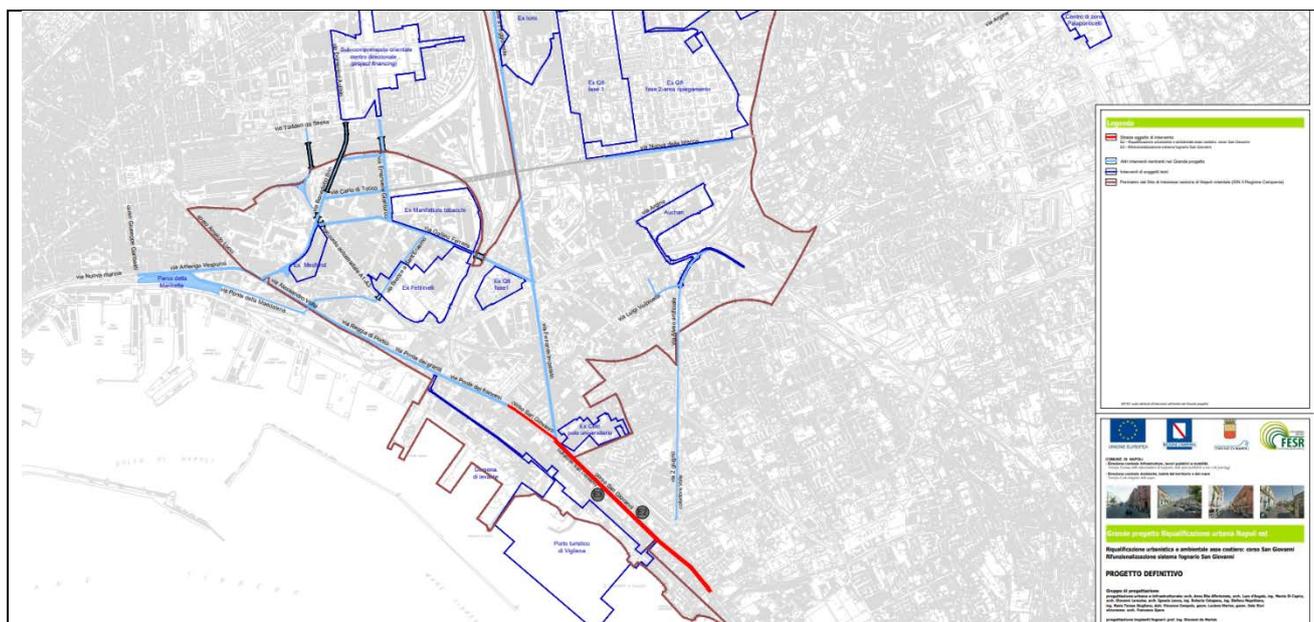
- sistemazione dei principali nodi di confluenza in corrispondenza delle intersezioni di corso San Giovanni con via Nuova villa, via Ferrante Imparato, corso Nicolangelo Protopisani, via Ammiraglio Augusto Aubry e via Parrocchia;
- sistemazione del nodo di confluenza in corrispondenza dell'intersezione con il collettore Volla;
- razionalizzazione di tutti gli allacciamenti delle utenze - che, allo stato, non rispettano i corretti dettami previsti per un sistema di tipo separato - in modo da evitare utilizzi impropri del nuovo sistema di scarico.

I collettori di nuovo impianto recepiscono gli scarichi di tutti gli insediamenti abitativi gravitanti sull'arteria di corso San Giovanni, oltre agli apporti derivanti dal drenaggio delle aree prospicienti, ivi compreso quello più ampio del rione Nuova villa. L'intervento si completa con il recupero delle canalizzazioni esistenti utilizzate. Per tutte le condotte fognarie è prevista la realizzazione dei manufatti di ispezione, di confluenza, ecc., nonché la realizzazione del sistema di drenaggio delle superfici stradali a mezzo di caditoie sifonate.

Il suddetto riassetto del sistema di drenaggio urbano consente di conseguire i seguenti obiettivi:

- riqualificazione igienico-sanitaria di gran parte del litorale orientale della città di Napoli, fornendo garanzie in ordine alla qualità delle acque sversate direttamente in mare;
- contenimento degli allagamenti cui è soggetta la zona;
- adeguato collettamento degli scarichi provenienti dal rione Nuova villa, oggetto di un ulteriore, specifico intervento progettuale, e, più in generale, da tutte le aree poste a monte del corso San Giovanni;
- predisposizione della rete alle future esigenze di smaltimento dei reflui connesse all'insediamento, nell'area dell'ex stabilimento Cirio, di un nuovo polo didattico e di ricerca dell'Università degli studi di Napoli Federico II, per una utenza presunta di circa 18.000 unità;
- predisposizione della rete alle future esigenze di smaltimento dei reflui connesse alle nuove attività previste in zona, quali la realizzazione del porto turistico di Vigliena e il recupero delle aree manifatturiere;
- razionalizzazione e risanamento igienico dell'intero sistema di drenaggio, attualmente caratterizzato da una diffusa situazione di degrado, in uno con la razionalizzazione di tutti i sottoservizi presenti lungo il corso San Giovanni;
- razionalizzazione e risanamento igienico degli specchi esistenti di cui si prevede l'utilizzo nell'ambito dell'intervento in questione;
- razionalizzazione del funzionamento degli esistenti impianti di sollevamento, attesa la variata organizzazione del sistema degli scarichi in loco.

**Area oggetto di intervento**



### Cronistoria dell'intervento

- con Delibera n.613 del 13 agosto 2014, la Giunta Comunale ha approvato il progetto definitivo dell'intervento "Riqualficazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni – Rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni" - validato dal Responsabile unico del procedimento con verbale del 18 luglio 2014 - per un importo complessivo, comprensivo degli oneri di sicurezza non soggetti a ribasso, e somme a disposizione di € 21.721.967,01.
- sull'importo complessivo del quadro economico, pari a € 21.721.967,01 sono già stati impegnati:
  - l'importo di € 33.583,51 (compreso tra le somme a disposizione al punto B11) per l'affidamento alla società TECNO In S.P.A. del rilievo topografico e del censimento dei sottoservizi di corso San Giovanni, giusta determinazione del Vice direttore generale - area tecnica n.4 del 26 luglio 2013, registrata all'indice generale il 26 agosto 2013 al n. 1103;
  - l'importo di € 51.462,53 (compreso tra le somme a disposizione al punto B9, per € 48.280,13 e al punto B18 per € 3.182,40) per l'affidamento al prof. ing. Giovanni de MARINIS dell'adeguamento del progetto definitivo dell'intervento di Razionalizzazione della rete di drenaggio urbana della città di Napoli - San Giovanni nord, giusta determinazione del Vice direttore generale - area tecnica n.5 del 27 agosto 2013, registrata all'indice generale il 10 settembre 2013 al n.1175, integrata con nota n.324203 del 20 aprile 2015.
- con determinazione del Direttore Centrale Infrastrutture, LL.PP. e Mobilità n.40 del 28 agosto 2014, registrata all'indice generale il 16 settembre 2014 al n.1247, è stata indetta la gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori dell'intervento di Riqualficazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni - Rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni, sulla base del progetto definitivo approvato, ai sensi dell'art.53, comma 2, lettera b), del D.lgs.163/2006, prenotando l'importo complessivo di € 21.637.342,80 (€ 21.721.967,01 - € 33.583,51 - € 51.040,70) sull'intervento 2.09.04.01, capitolo 200116/4, bilancio 2013, per € 12.037.342,80, e sull'intervento 2.09.01.01, capitolo 200116/5, bilancio 2013, per € 9.600.000,00.

Quali sono le cause del lasso di tempo intercorso tra la gara e la "prima" aggiudicazione?

- con determinazione dirigenziale del Servizio Ciclo Integrato delle Acque n.42 dell'8 novembre 2017, registrata all'indice generale al n.1403 del 22 novembre 2017, si è proceduto all'aggiudicazione



definitiva dell'appalto di Riqualficazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni - Rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni (CUP MASTER B64E11000540006-CUP B61B11001440006, CIG 5902801979) al raggruppamento temporaneo di imprese costituito da COGEPA Costruzioni Generali Passarelli S.p.A. (mandataria) e PACO Pacifico Costruzioni S.p.A. per l'importo di € 11.054.736,00, di cui € 10.935.525,76 per lavori (comprensivi di oneri per la sicurezza, pari a € 470.388,54), ed € 119.210, 24 per progettazione, oltre IVA ed oneri.

- il TAR Campania con sentenza 1002/2018 REG.PROV.COLL., in accoglimento del ricorso presentato dal Consorzio Integra società cooperativa, Consorzio Cooperative Costruzioni e Credendino Costruzioni S.p.A. ha annullato la suddetta determina n.42 dell'8 novembre 2017, registrata all'indice generale al n.1403 del 22 novembre 2017, di aggiudicazione definitiva in favore dell'ATI tra COGEPA Costruzioni Generali Passarelli S.p.A. e PACO Pacifico Costruzioni S.p.A.
- con nota PG/259612 del 15 marzo 2018 il servizio Auton. Avvocatura, Area Legale Amministrativa ha espresso il proprio parere in relazione alla sentenza TAR Campania (Sezione I) n.1002/2018, ritenendo non opportuno proporre appello tenuto conto che lo stesso potrebbe avere un esito incerto.
- l'ATI CO.GE.PA. Costruzioni Generali Passarelli S.p.A., avverso alla suddetta sentenza 1002/2018, ha proposto Ricorso al Consiglio di Stato, ove nella Camera di Consiglio tenutasi in data 8 maggio 2018, il suddetto ricorso è stato cancellato dal ruolo delle cautelari ed è stato abbinato al merito, per la cui trattazione è stata fissata l'udienza del 08 novembre 2018.
- con determinazione dirigenziale del Servizio Ciclo Integrato delle Acque n.22 del 13 giugno 2018 si è proceduto a:
  - prendere atto e dare esecuzione alla sentenza TAR Campania n.01002/2018;
  - annullare la determinazione dirigenziale n.42 dell'8 novembre 2017, registrata all'indice generale al n.1403 del 22 novembre 2017, nella parte in cui viene disposta l'aggiudicazione definitiva dell'appalto integrato per la Riqualficazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni- Rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni in favore dell'ATI COGEPA Costruzioni generali Passarelli (mandataria) e PACO Pacifico costruzioni;
  - disporre la riapertura dei termini della gara per l'aggiudicazione dei lavori di Riqualficazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni - Rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni;
  - disporre l'esclusione dell'ATI COGEPA Costruzioni generali Passarelli spa (mandataria) e PACO Pacifico costruzioni;
  - disporre la riconvocazione della commissione di valutazione per procedere alla verifica di congruità delle offerte che seguono in graduatoria.
- con determinazione dirigenziale del Servizio Ciclo Integrato delle Acque n.24 del 14 giugno 2018 si è proceduto a:
  - aggiudicare la gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, sulla base del progetto definitivo, dell'intervento Riqualficazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni - Rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni (CUP MASTER, B64E11000540006, CUP B61B11001440006, CIG 5902801979) al CONSORZIO INTEGRA SOC. COOP. con sede legale in Bologna, Via Marco Emilio Lepido n. 182/2 Codice Fiscale e Partita IVA 03530851207, che ha offerto € 11.800.694,05 per lavori, corrispondente a un ribasso del 17,9432% ed € 133.981,79 per la progettazione con un ribasso 17,9432% oltre IVA e oneri previdenziali;
  - Rimodulare il quadro economico dell'intervento per l'importo complessivo di € 18.852.445,35 di cui €12.405.064,38 per progettazione e lavori (comprensivi di oneri per la sicurezza) ed €6.447.380,97 per somme a disposizione.
- con Determinazione Dirigenziale del Servizio Ciclo Integrato delle Acque n. 45 del 18 ottobre 2018,



esperiti tutti i controlli previsti dall'art.38 del D. lgs. 163/2006, si è preso atto dell'avvenuta efficacia dell'aggiudicazione definitiva della gara per l'affidamento di cui trattasi all'R.T.I. Consorzio Integra Società Cooperativa/Credendino Costruzioni S.p.a.

- le società costituenti l'R.T.I. di cui sopra hanno indicato, quale soggetto esecutore per le attività di progettazione, il costituendo Raggruppamento Temporaneo composto da:
  - Servizi integrati srl - Società di ingegneria, con sede in Napoli alla Via Riviera di Chiaia n. 105, C.F. e P.IVA 05508400636 - Capogruppo;
  - Italiana sistemi srl - Società di ingegneria, con sede in Napoli alla Via G.Porzio n. 4 - Centro Direzionale G7 - C.F. e P.IVA 06613950630 – Mandante.
- con nota PG/2018/920996 del 23 ottobre 2018 si è effettuata la comunicazione ex art.79 del DLgs.163/2006 dell'avvenuta aggiudicazione dell'appalto in questione.
- con scrittura privata del 6 febbraio 2019, autenticata dalla dott.ssa Angela Caputo notaio in Caivano (NA), Rep. n. 6583 Racc. n. 5135 e registrato all'Agenzia delle Entrate Ufficio di Casoria (NA) il 07 febbraio 2019 al n. 380/IT, le società Servizi integrati srl e Italiana sistemi srl si sono riunite in Raggruppamento Temporaneo di Imprese ai fini dello svolgimento dell'attività di progettazione ricompresa nell'appalto de quo, indicando la società Servizi integrati srl quale capogruppo.
- il 22 maggio 2019, Rep. n. 86305, è stato sottoscritto il contratto per la Progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, sulla base del progetto definitivo, dell'intervento di "Riqualificazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni – Rifunionalizzazione sistema fognario San Giovanni".
- con verbale del 12 giugno 2019, congiuntamente sottoscritto tra il Direttore dell'esecuzione del contratto e il rappresentante del Consorzio Integra Soc. coop., si è dato avvio alle attività di progettazione esecutiva ricompresa nell'appalto per la "Riqualificazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni – Rifunionalizzazione sistema fognario San Giovanni".
- con pec del 21 novembre 2019, giusta l'allegata nota prot. C-7813 del 20 novembre 2019, il consorzio Integra trasmetteva gli elaborati del progetto esecutivo, così come aggiornato in esito a quanto concordato giusto verbale dell'11 novembre 2019, in cui erano state discusse alcune proposte di ingegnerizzazione formulate dall'RTI e alcune integrazioni richieste dalla Stazione Appaltante.
- nelle more di approvare il progetto esecutivo, è stata avviata con la Soprintendenza un'interlocuzione finalizzata alla possibilità di sostituire i cubetti di porfido con una pavimentazione in asfalto atteso, peraltro, che l'Autorizzazione Paesaggistica n. 154 del 22 settembre 2014 - in ordine alla quale la Soprintendenza aveva rilasciato il preventivo parere di competenza, prot. 22206 del 15 settembre 2014- era nel frattempo scaduta (nel 2019) e, in ogni caso, andava richiesta ex-novo, non essendo previsto nella fattispecie il suo "rinnovo".
- con proposta di autorizzazione paesaggistica n. 25 del 18 giugno 2020 del servizio comunale Controlli Ambientali e Attuazione PAES, sono stati trasmessi alla Soprintendenza, per il parere di competenza, gli elaborati finalizzati al rilascio della nuova Autorizzazione Paesaggistica, in cui è stato inserito l'intervento di sostituzione materica per la pavimentazione stradale.
- con pec del 30 luglio 2020, acquisita agli atti dell'ufficio il 31 luglio 2020 con PG/522908, il consorzio Integra ha trasmesso gli elaborati progettuali variati a seguito della nuova procedura di Autorizzazione Paesaggistica, in attesa di rilascio, recependo gli adeguamenti inerenti la pavimentazione stradale.
- il giorno 06 agosto 2020 viene sottoscritto, in modalità telematica, il verbale con cui si dispone il



formale inizio delle attività relative alla verifica della progettazione esecutiva dell'intervento dei lavori di "Riqualificazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni – Rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni" redatto e presentato dai progettisti incaricati dal consorzio Integra.

- il giorno 2 settembre 2020 viene rilasciata la nuova Autorizzazione Paesaggistica n°33 per l'intervento di "Riqualificazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni – Rifunzionalizzazione sistema fognario San Giovanni".
- il 26 novembre 2020, in atti con PG/787940, è stato trasmesso dall'ATI aggiudicataria il progetto esecutivo, verificato favorevolmente dalla società incaricata, giusto il Rapporto Finale di Verifica trasmesso il 30 novembre 2020.
- Il predetto progetto è stato quindi approvato con la Delibera di G.C. n. 475 del 28 dicembre 2020 e con successivo verbale del 10 febbraio 2021 si è proceduto alla consegna parziale dei lavori.

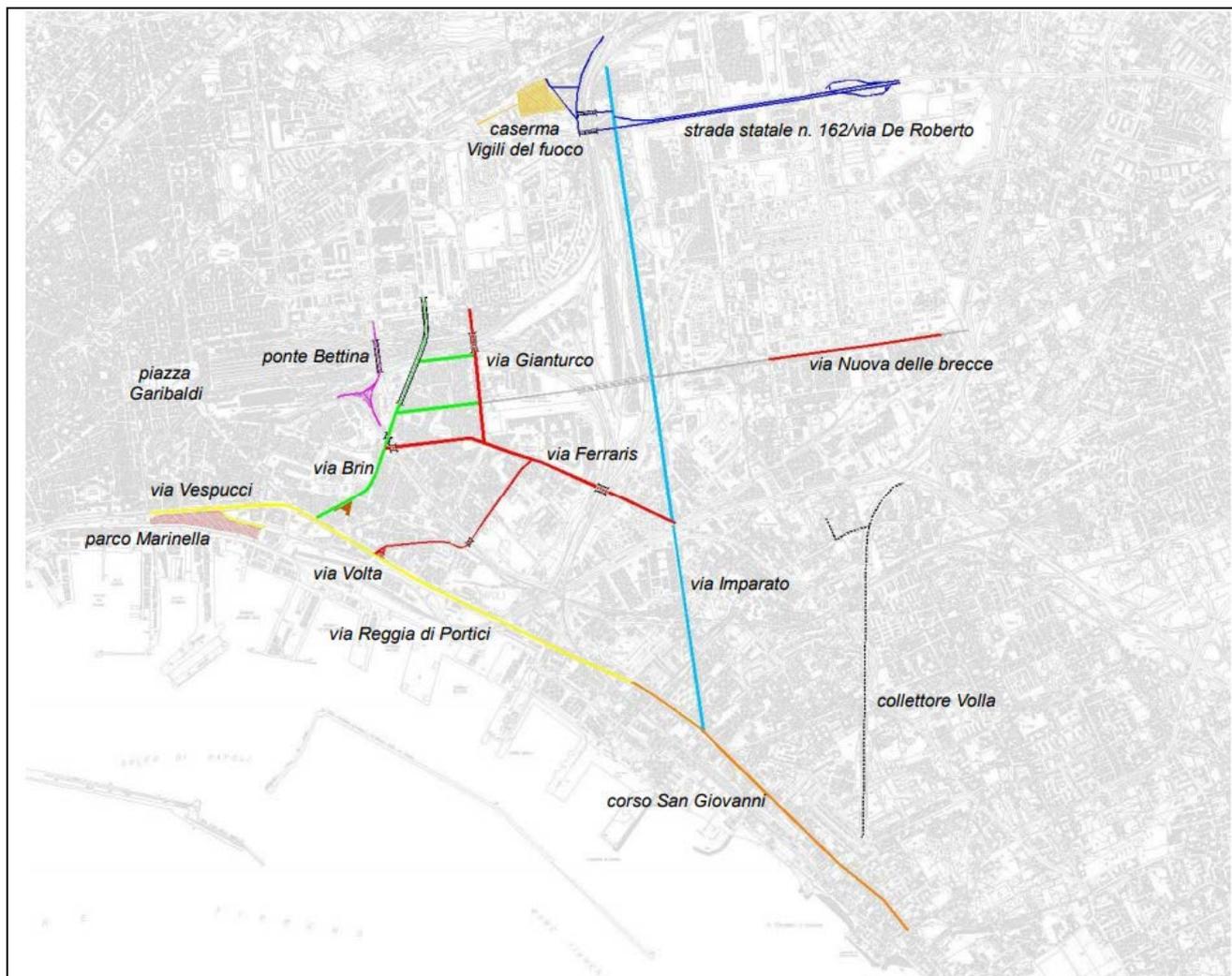
### Connessione con altri interventi

*(specificare se si tratta di un intervento incluso in un intervento complesso e indicare la tipologia di connessione – strategica, operativa, funzionale)*

Le opere previste sono parte del sistema di infrastrutture e trasporto dell'area orientale della città di Napoli.

Tali interventi vanno inquadrati in un più ampio progetto, denominato Grande Progetto *Riqualificazione urbana area portuale di Napoli est*, che, oltre agli interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione del sistema fognario, prevede:

- la riqualificazione di ulteriori strade dell'area orientale (via Galileo Ferraris, via Breccie a Sant'Erasmo, via Emanuele Gianturco, via Carlo di Tocco, via Nuova delle breccie, via Ferrante Imperato/via Traccia a Poggioreale, via Domenico De Roberto, via Nicola Miraglia, via Benedetto Brin e l'asse costiero, nel tratto compreso tra corso Giuseppe Garibaldi e via Pazzino);
- l'adeguamento degli svincoli della strada statale n. 162 su via Domenico De Roberto;
- la realizzazione di tre sottopassi viari, uno dei quali utilizza le strutture esistenti del ponte della Bettina, parzialmente impiegate per il passaggio dei treni della Circumvesuviana e della linea metropolitana 1;
- il completamento del nodo d'interscambio Brin;
- la realizzazione del parco della Marinella;
- la rifunzionalizzazione del sistema fognario Volla;
- la realizzazione di sistemi di videosorveglianza e l'adeguamento della caserma dei Vigili del fuoco situata in prossimità dell'emiciclo di Poggioreale, al fine di aumentare i livelli di sicurezza dell'intera area.



*Schema degli interventi inclusi nel Grande progetto Riquilificazione urbana area portuale di Napoli est*

L'intervento di riqualificazione del corso San Giovanni - nell'ambito del quale assume un'importanza fondamentale il rifacimento del sistema fognario - si pone in continuità con l'intervento di riconfigurazione del tratto di asse costiero che va dal corso Giuseppe Garibaldi fino a via Pazzino, comprendente via Amerigo Vespucci, via Alessandro Volta, via Reggia di Portici, via Ponte dei granili e via Ponte dei francesi. Per tale tratto, caratterizzato da una lunghezza di circa 2,7 chilometri, l'Amministrazione comunale ha predisposto un progetto preliminare, approvato con deliberazione di Giunta n. 875 del 28 novembre 2013, sulla base del quale, successivamente, ha bandito una gara per l'affidamento, previa acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta, della progettazione esecutiva e della esecuzione dei lavori.

#### **Inquadramento Territoriale dell'intervento su cartografia alla scala di rappresentazione adeguata**

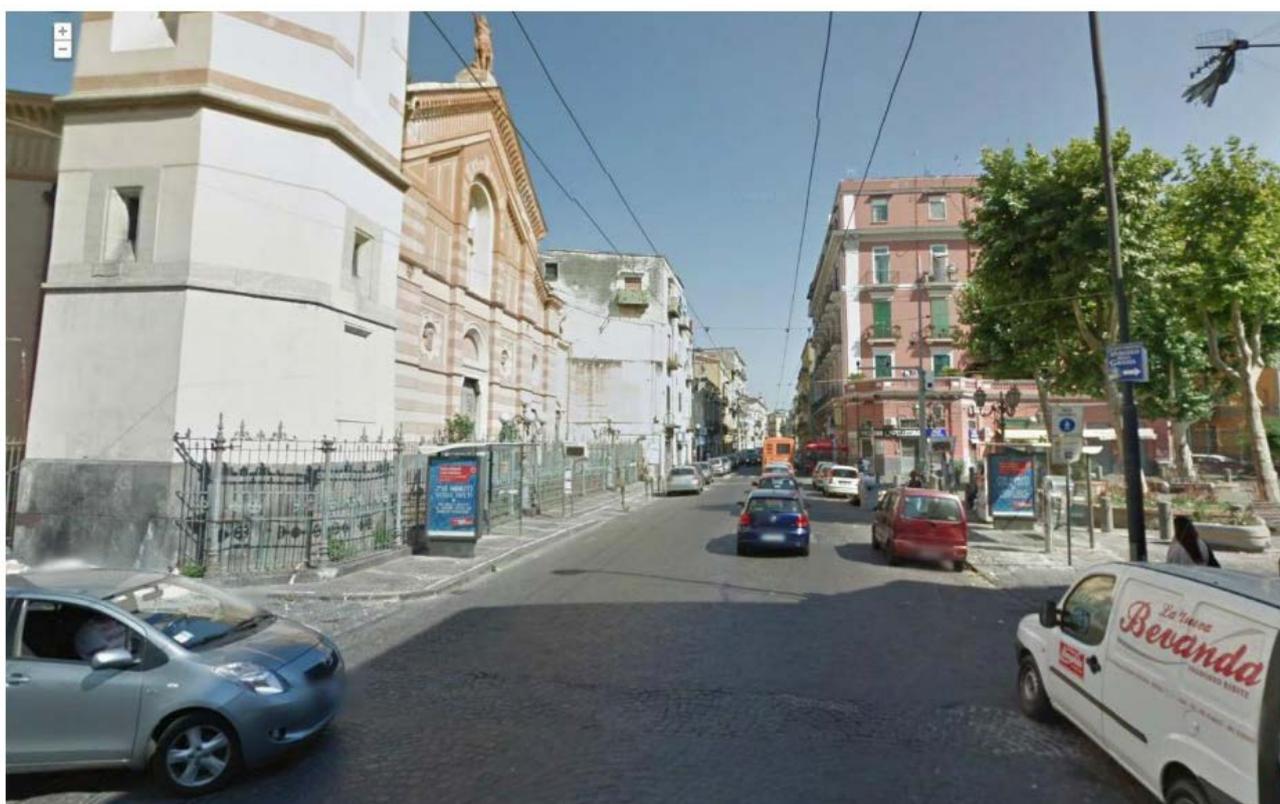
*(indicare in una mappa le principali vie di comunicazione, le eventuali emergenze territoriali dal punto di vista paesaggistico e delle funzioni urbane e territoriali che hanno attinenza con l'intervento)*

Il progetto ha come ambito territoriale di riferimento la zona orientale della città di Napoli e riguarda la riqualificazione del corso San Giovanni, nel tratto compreso tra via Pazzino, a ovest, e via Principe di Sannicandro, ai confini con il Comune di San Giorgio a Cremano, a est, per una lunghezza di circa 1,8 chilometri.

Lungo l'intero tratto, la circolazione veicolare avviene a doppio senso di marcia.



*Corso San Giovanni*



*Corso San Giovanni. Sulla sinistra, la chiesa di San Giovanni Battista*

Una ulteriore strada sulla quale si interviene è via Pietro Signorini, strada a senso unico di marcia di collegamento tra via Nicolangelo Protopisani e corso San Giovanni/largo Tartarone.



*Via Pietro Signorini. Sulla sinistra, le strutture dell'ex stabilimento Cirio*



*Via Pietro Signorini. Sulla destra, le strutture dell'ex stabilimento Cirio*

Il corso San Giovanni rappresenta, in ambito cittadino, il tratto terminale dell'asse costiero che parte da piazza Municipio e, assumendo le diverse denominazioni di via Cristoforo Colombo, via Nuova marina, via Amerigo Vespucci, via Alessandro Volta, via Reggia di Portici, via Ponte dei Granili, via Ponte dei Francesi e, appunto, corso San Giovanni, assicura il collegamento con i Comuni limitrofi di Portici e San Giorgio a Cremano. Sostanzialmente l'asse stradale in questione attraversa tre diversi ambiti urbani, ciascuno con caratteristiche specifiche:

- la zona che va da piazza Municipio fino agli svincoli di accesso al sistema autostradale, che presenta il carattere tipico della frangia costiera, delimitata, sul lato mare, dall'infrastruttura del porto e, verso la città, da una cortina edilizia discontinua e disomogenea in cui si alternano preesistenze storiche, complessi residenziali di epoche diverse, edifici direzionali e impianti produttivi;



- la zona compresa tra i suddetti svincoli e l'insediamento di Pazzigno, che, nel primo tratto, si caratterizza per la presenza, sul fronte meridionale, di edifici residenziali risalenti a epoche diverse e, sul fronte settentrionale, di una cortina edilizia discontinua in cui si alternano aree ed edifici a destinazione residenziale e terziaria, mentre, nel secondo tratto, si configura, dal punto di vista strutturale, come una sorta di viadotto che sovrappassa la linea ferroviaria Fs Napoli-Salerno, con la conseguente assenza di cortine edilizie;
- il nucleo storico del quartiere San Giovanni a Teduccio.

Il **progetto preliminare** approvato dalla Giunta comunale con la deliberazione n. 875 del 28 novembre 2013 interessa parte del primo ambito (dall'intersezione con il corso Giuseppe Garibaldi fino ai viadotti autostradali) e l'intero secondo ambito.

Il **progetto definitivo**, invece, interessa esclusivamente il terzo ambito, corrispondente al nucleo storico del quartiere di San Giovanni a Teduccio, che raccoglie in sé gli aspetti propri di un'antica frazione extraurbana, avente in origine completa autonomia dalla città metropolitana.

Il corso San Giovanni, sul quale interviene il presente progetto, rappresenta l'asse principale del quartiere, un agglomerato urbano sette-ottocentesco, delimitato da cortine di edifici residenziali in stile, cadenzato, sul lato mare, da una serie di slarghi e piazze. Lungo il corso sono particolarmente diffuse attività commerciali di ogni tipo che determinano una notevole attrazione veicolare e un sostenuto flusso pedonale. La già forte attrattività dell'area è destinata a incrementarsi in conseguenza della realizzazione del porto turistico di Vigliena e del nuovo polo universitario negli edifici dismessi, di valenza storica, dell'ex impianto produttivo Cirio.

L'asse costiero è attualmente percorso da linee tranviarie. Al riguardo, va detto che l'odierna rete tranviaria di Napoli è il residuo di un impianto di ben più vaste proporzioni che in passato assicurava quasi da solo il trasporto pubblico nell'intero territorio cittadino, con diramazioni verso alcuni comuni contermini. Nel corso del tempo sono stati operati gradualmente dei ridimensionamenti, attraverso lo spostamento del carico di servizio dal vettore su ferro a quello su gomma (autobus e filobus).

Con riferimento all'area d'intervento, il tratto interessato dal transito dei tram e, pertanto, caratterizzato dalla presenza delle relative infrastrutture (binari e rete aerea) è quello che, da via Ponte dei francesi, all'intersezione con via Pazzigno, giunge fino al deposito/officina di corso San Giovanni, passando per il largo Tartarone, per una lunghezza di circa 800 metri. In tale tratta, la circolazione dei tram avviene in sede promiscua libera. In particolare, fino al largo Tartarone, per un tratto di circa 350 metri, la marcia dei tram avviene in sede promiscua con il traffico veicolare privato, con doppio binario in accosto al marciapiede sul lato monte. A partire dal largo Tartarone, i binari del tram si spostano al centro della carreggiata, per poi dividersi in due fasci laterali tagliando il flusso veicolare proveniente da est: ciò è causa di una forte riduzione della velocità commerciale, nonché di situazioni di riduzione di sicurezza. La rete aerea di contatto è presente sull'intero tratto del corso San Giovanni sul quale si interviene.

#### Rilevanza dell'intervento rispetto al contesto

*(illustrare l'incidenza dell'intervento rispetto allo stato attuale di dotazione infrastrutturale relativamente al settore di riferimento dell'opera, confrontandola con il fabbisogno rilevato. Indicare inoltre se la rilevanza è connessa all'attuazione di altri interventi connessi.)*

#### Maturità progettuale

Livello di progettazione disponibile	ex D.Lgs 163/2006: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Studio di fattibilità <b>X</b></li> <li>• Preliminare <b>X</b></li> <li>• Definitiva <b>X</b></li> </ul>
--------------------------------------	--



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Esecutiva <input type="checkbox"/></li></ul> ex D.Lgs. 50/2016: <ul style="list-style-type: none"><li>• Fattibilità <input type="checkbox"/></li><li>• Definitiva <input type="checkbox"/></li><li>• Esecutiva <input type="checkbox"/></li></ul>
Riferimenti atto di approvazione	
Disponibilità del sito	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Il cantiere è aperto?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
I lavori sono ultimati?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>
Le opere realizzate sono in esercizio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>

## OBIETTIVI E INDICATORI

### Utilità dell'intervento

(Informazioni da acquisire dall'esame della documentazione descrittiva del progetto, allegata alla richiesta di finanziamento e da interlocuzioni in loco con il responsabile della realizzazione del progetto)

Quesiti	Note
L'intervento risponde ad una necessità derivante da obbligo di legge?  <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<i>Se sì, Indicare riferimento normativo</i>
Qual è il contesto strategico/pianificatorio di riferimento per l'intervento?	<p>Gli interventi previsti, come sopra detto, vanno inquadrati nel più ampio progetto denominato <i>Riqualificazione urbana area portuale di Napoli est</i>.</p> <p>Nell'area interessata dal progetto, lo strumento urbanistico generale vigente è rappresentato dalla <i>Variante al piano regolatore generale</i> per il centro storico, la zona orientale e la zona nordoccidentale del Comune di Napoli, approvata con decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania n. 323 dell'11 giugno 2004, pubblicato sul Bollettino ufficiale della Regione Campania n. 29 del 14 giugno 2004. Ai sensi dell'art. 3 delle norme tecniche di attuazione della Variante al piano regolatore generale, a quest'ultima sono allegati, quali parti integranti, il <i>Piano comunale dei trasporti</i>, come approvato con deliberazioni del Consiglio comunale nn. 90 e 91 del 18 marzo 1997, e il <i>Piano della rete stradale primaria</i>, come approvato con deliberazione consiliare n. 244 del 19 luglio 2002. Al fine di contribuire all'obiettivo della qualità urbana, intesa quale preconditione allo sviluppo economico della città, il <i>Piano della rete stradale primaria</i>, approfondimento tematico del precedente <i>Piano comunale dei trasporti</i>, con riferimento alla zona orientale della città, stante l'inadeguatezza dell'attuale sistema infrastrutturale, prevede la riconfigurazione del paesaggio urbano</p>



Quesiti	Note
	<p>dell'area, con l'obiettivo principale della sua integrazione con il resto della città, attraverso il ripensamento del sistema viabilistico esistente e il superamento della barriera infrastrutturale rappresentata dal fascio ferroviario Fs. A tal fine, il <i>Piano della rete stradale primaria</i> delinea un'ampia manovra in base alla quale sono previste la riqualificazione della viabilità ordinaria esistente, la realizzazione di alcuni sottopassi viari e la demolizione di parte degli svincoli autostradali della zona orientale, resa possibile dalla realizzazione, in sostituzione di essi, di una rete stradale urbana e dal completamento della rete autostradale cittadina.</p> <p>Gli interventi previsti nel progetto in esame, configurandosi come interventi di riqualificazione urbanistica e ambientale della viabilità esistente, corrispondente al tratto del corso San Giovanni compreso tra via Pazzino e via Principe di Sannicandro, con la contestuale rifunzionalizzazione del sistema fognario, sono pienamente congruenti con le previsioni del <i>Piano della rete stradale primaria</i>.</p>
<p>È stata effettuata un'analisi dei fabbisogni inerenti l'intervento?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p><i>Quantificare fabbisogni e target di destinatari</i> <i>Indicare fonte</i></p> <p>Il fabbisogno individuato è rappresentato dal miglioramento della qualità urbana, in risposta alle condizioni di degrado e di forte marginalizzazione della zona orientale della città nonché dalla riqualificazione igienico-sanitaria del litorale orientale.</p> <p>Il target dei destinatari è rappresentato dai cittadini e dalle attività commerciali.</p> <p><b>Fonte:</b> <i>nostra elaborazione delle informazioni contenute nel Progetto definitivo</i></p>
<p>È disponibile una quantificazione degli utenti destinatari dell'intervento?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p><i>Quantificare il bacino di utenza</i> <i>Indicare fonte</i></p>
<p>Sono individuati gli obiettivi di realizzazione e i relativi target attesi?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p><i>Descrivere l'indicatore utilizzato e quantificarlo nella tabella successiva</i></p> <p>L'indicatore di realizzazione utilizzato è la popolazione equivalente urbana servita da depurazione.</p> <p>Al momento non viene quantificato il relativo target atteso</p>
<p>Sono individuati gli obiettivi di risultato e i relativi target attesi?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p><i>Descrivere l'indicatore utilizzato e quantificarlo nella tabella successiva</i></p> <p>L'obiettivo di risultato è l'incremento della porzione aggiuntiva di popolazione raggiunta da un miglior servizio di trattamento delle acque reflue, misurato attraverso la popolazione equivalente urbana servita da</p>



Quesiti	Note
	depurazione.
<p>Gli indicatori di risultato individuati sono coerenti con i risultati attesi dell'intervento?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p><i>In caso di risposta negativa, riportare alcuni esempi di incoerenza tra indicatori di risultato e risultati attesi</i></p> <p>L'intervento risponde sia all'esigenza del miglioramento dell'efficienza del servizio di raccolta e trattamento delle acque reflue urbane mediante il potenziamento e l'adeguamento funzionale delle infrastrutture esistenti sia alla riqualificazione e riorganizzazione urbana per adeguarla alle esigenze di accessibilità e viabilità dell'area.</p>
<p>È riscontrabile documentazione che fornisca evidenza di eventuali prodotti ottenuti/risultati maturati?</p>	<p><i>In caso affermativo prevedere descrizione ed eventuale quantificazione</i></p> <p>Attualmente è in fase di istruttoria il progetto esecutivo per poi procedere alla validazione ed all'approvazione dello stesso. Pertanto, ad oggi, ancora non sono disponibili monitoraggi.</p>

#### Indicatori di realizzazione e di risultato connessi all'intervento

Indicatore di Risultato	Unità di misura	Valore previsto (al 2023)	Valore realizzato
Popolazione equivalente urbana servita da depurazione	Percentuale	100,00	-
Indicatore di Output	Unità di misura	Valore previsto (al 2023)	Valore realizzato
Trattamento delle acque reflue: Porzione aggiuntiva di popolazione raggiunta da un miglior servizio di trattamento delle acque reflue	Popolazione equivalente	3.020.090,00	-
Approvvigionamento idrico: Porzione aggiuntiva di popolazione raggiunta da un miglior servizio di approvvigionamento idrico	Persone	66.941,00	-

Fonte: Questionario RUP

#### Indicatori occupazionali

Indicatore	Unità di misura	Valore previsto	Valore realizzato
Numero di posti di lavoro che si prevede di creare [in termini di equivalenti a tempo pieno (ETP)]	Uomini/anno	21	

Si specifica che pur non essendo previsto un indicatore specifico sull'impatto occupazione, come riferito dal RUP, il numero di posti di lavoro che si prevede di creare con l'attuazione dell'intervento può essere considerato in relazione alle risorse impiegate in fase di realizzazione dell'opera

Fonte: Questionario RUP



### Il contributo dell'intervento al programma

(indicare a quali indicatori di risultato e di impatto, definiti nel programma di riferimento, l'intervento contribuisce per il raggiungimento del target, quantificandoli, ove possibile)

Quesiti	Note
A quali risultati attesi del programma concorre la realizzazione dell'intervento?	<p>Indicare a quale indicatore di risultato (risultato atteso), definito nel programma di riferimento, l'intervento contribuisce per il raggiungimento del target, quantificando i relativi indicatori di risultato</p> <p>L'intervento concorre al risultato atteso di pervenire al 100% della popolazione urbana servita da depurazione e ad una riduzione dello spreco di acqua nella rete di distribuzione. Tale risultato atteso è misurato dall'indicatore di risultato "Popolazione equivalente urbana servita da depurazione" – Indicatore di risultato dell'ob. Specifico 6.3 POR FESR Campania 2014-2020</p>
Sono stati valutati eventuali impatti di lungo termine?  <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<p>Descrivere l'indicatore utilizzato e quantificarlo</p> <p>Dato non rilevato</p>
ALTR0	

## SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA, ECONOMICA E SOCIALE

### Analisi della domanda attuale e potenziale

(fornire indicazioni quantitative relative alla domanda che l'intervento attiva e/o soddisfa)

### Analisi dell'offerta attuale e potenziale

(fornire indicazioni quantitative relative all'offerta che l'intervento intende potenziare)

### Convenienza dell'intervento per il territorio

(fornire indicazioni sull'impatto che l'intervento può generare es. occupazionale, inquinamento delle acque, altro)



## GOVERNANCE E CAPACITÀ ISTITUZIONALE

### Soggetti coinvolti

Soggetto Proponente	Regione Campania
Soggetto Attuatore	Regione Campania
Soggetto Gestore	Regione Campania
Soggetto Beneficiario	Comune di Napoli
Localizzazione	Napoli
Regione	Campania

### Governance - soggetto proponente

Quesiti	Note
<p>Il soggetto titolare delle risorse si è dotato di una organizzazione che assicuri l'avvio, il monitoraggio ed il controllo degli interventi?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	Dato non rilevato
<p>È stato individuato un referente?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p>	Dato non rilevato
<p>Il soggetto titolare delle risorse ha comunicato ai soggetti attuatori e ai soggetti Beneficiari l'avvenuto finanziamento?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A</p>	
<p>I dati dell'intervento sono inseriti nel sistema di monitoraggio BDU?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	

### Governance - soggetto attuatore

Quesiti	Note
<p>Il RUP è stato tempestivamente individuato?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p>	In sostituzione dell'arch. Giulio Aurino, posto in quiescenza, il 23 giugno 2020 è stato nominato RUP l'Ing. Angiolina PANICO; dal 1° ottobre 2021 l'incarico di RUP è svolto dal Dirigente del Servizio comunale competente, arch. Salvatore Iervolino, essendo l'Ing. Panico passata ad altra amministrazione.
<p>È presente una convenzione o un disciplinare che regola i rapporti e le attività per l'attuazione dell'intervento tra il soggetto proponente ed il soggetto attuatore?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.</p>	Convenzione tra Regione Campania e Comune di Napoli (beneficiario dell'attuazione del Grande Progetto "Riqualificazione Urbana Area Portuale Napoli Est") – giugno 2013



Quesiti	Note
Nella convenzione/disciplinare sono regolate le principali attività (approvazione dei quadri economici, utilizzo economie, esecuzione varianti, nomina dei collaudatori, fornitura dati di monitoraggio, ecc.)?  <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	
Le risorse sono state trasferite al soggetto attuatore?  <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	
ALTRO	

#### Capacità tecnico-amministrativa del soggetto attuatore

Quesiti	Note
Quante unità di personale utilizza il soggetto attuatore (RUP) per la realizzazione dell'intervento?	Le unità di personale interne impiegate dal RUP sono pari a 7
La progettazione dell'intervento è eseguita internamente?  <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> IN PARTE	La progettazione <b>definitiva</b> è stata effettuata in parte internamente (riqualificazione urbanistica) ed in parte esternamente (rifunionalizzazione del sistema fognario). La progettazione <b>esecutiva</b> è stata affidata esternamente, con appalto integrato (procedura aperta e con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi degli artt. 53, comma 2, lett. b), 55, comma 5, e 83 del D.Lgs.163/2006).
In caso di progettazione esterna è stata affidata?  <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	Gara aggiudicata per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, sulla base del progetto definitivo, con determinazione dirigenziale del Servizio Ciclo Integrato delle Acque n.24 del 14 giugno 2018 al CONSORZIO INTEGRA SOC. COOP. con sede legale in Bologna, Via Marco Emilio Lepido n. 182/2 Codice Fiscale e Partita IVA 03530851207.
La Direzione Lavori è affidata internamente all'amministrazione?  <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	La direzione lavori è affidata internamente. L'incarico è ricoperto dall'Ing. Massimo Camilli. L'Ufficio di direzione dei lavori è composto da 8 figure professionali, tra ingegneri, architetti, ecc.



Quesiti	Note
In caso di direzione lavori esterna è stata affidata?  <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	
Sono stati individuati indicatori volti a monitorare l'efficienza dei processi organizzativi e procedurali nel corso dell'attuazione dell'intervento?  <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<i>Quantificare gli indicatori di efficienza organizzativa e/o procedurale prescelti ovvero, in assenza di risultati misurabili in maniera quantitativa, fornirne una rappresentazione qualitativa delle best practices/criticità rilevate nel corso dell'attuazione</i>  La fase di monitoraggio non è ancora stata avviata in quanto è ancora in corso il processo di istruttoria della progettazione esecutiva.
Sono presenti elementi innovativi o di esemplarità (sia procedurali, sia di risultato)? SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>	<i>In caso affermativo prevedere descrizione ed eventuale quantificazione.</i>

### CONFORMITA' URBANISTICA E AMBIENTALE<sup>3</sup>

#### Conformità agli strumenti urbanistici, di programmazione e aspetti ambientali

Elencare gli strumenti urbanistici vigenti di riferimento per l'infrastruttura in oggetto e barrare la casella in caso di conformità ad essi

Piano Regolatore Generale \_\_\_\_\_

Piano Urbanistico Comunale \_\_\_\_\_

Piano del Parco \_\_\_\_\_

**Variante al Piano Regolatore Generale per il centro storico, la zona orientale e la zona nord occidentale del comune di Napoli** (giugno 2004), a cui sono allegati il *Piano comunale dei trasporti* (marzo 1997) e il *Piano della rete stradale primaria* (luglio 2002) \_\_\_\_\_

X	
X	

In caso di non conformità, specificare i provvedimenti che si intende adottare e il percorso amministrativo.

#### Quadro dei vincoli

L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo idrogeologico

L'intervento ricade in zona soggetta a rischio idraulico

L'intervento ricade in zona soggetta a rischio frana

L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo paesistico

<sup>3</sup> Compilare tale sezione della scheda relativa alla conformità urbanistica e ambientale nelle parti che si ritengono applicabili alla tipologia di infrastruttura sottoposta a verifica.



La possibilità di intervenire su tali aree, al fine di accertare che le eventuali modifiche non rechino pregiudizio ai valori tutelati, è subordinata alla preventiva autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, rilasciata dal Comune di Napoli, su delega della Regione Campania, previa acquisizione del parere vincolante del Soprintendente per i Beni architettonici, paesaggistici, storici, artistici ed etnoantropologici.

- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo archeologico
- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo sismico
- L'intervento ricade in zona di rispetto ferroviario
- L'intervento ricade in zona di rispetto autostradale
- L'intervento ricade in zona di rispetto stradale
- L'intervento ricade in zona soggetta a servitù militari
- L'intervento ricade in zona soggetta ad altri vincoli ostativi alla realizzazione dell'intervento  Specificare vincolo/i  
quali azioni sono state adottate per rendere il progetto appaltabile e/o realizzabile nei tempi previsti?
- L'intervento è soggetto a V. I. A. nazionale
- L'intervento è soggetto a V. I. A. regionale
- L'intervento ha ricadute su un Sito di Interesse Comunitario (SIC) o una Zona di Speciale di Conservazione (ZSC) e/o in una area protetta  Specificare quali
- L'intervento è soggetto a rischio di incidente rilevante

### Sensibilità ambientale del territorio su cui insiste l'infrastruttura

(descrivere gli elementi ambientali – acqua, aria, suolo...- e paesaggistici sensibili, caratteristici del territorio su cui insiste l'infrastruttura)

Dato non rilevato

### Effetti ambientali connessi all'intervento

(indicare, in termini qualitativi e quantitativi, i principali problemi ambientali connessi alla realizzazione dell'infrastruttura. Evidenziare gli elementi inquinanti prodotti dall'intervento, in fase di cantiere e di esercizio)

Ai sensi dell'art. 142 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, l'intera area oggetto di intervento, a eccezione del tratto iniziale compreso tra via Pazzigno e via Ottaviano, risulta vincolata in quanto da considerarsi area di interesse paesaggistico. Complessivamente, le aree sottoposte a tutela paesaggistica corrispondono al 90,8% circa del totale.

Il progetto definitivo affronta l'istanza ambientale, assumendo, laddove possibile, il recupero dei materiali esistenti come criterio di scelta e ponendo grande attenzione alla progettazione del verde, che,



oltre alla funzione estetica, assolve al compito di costituire una barriera contro i gas inquinanti, le polveri e i rumori. Alla citata istanza ambientale risponde anche l'intervento di rifunzionalizzazione della rete fognaria, che persegue, tra gli altri, l'obiettivo della riqualificazione igienico-sanitaria del litorale orientale, fornendo garanzie in ordine alla qualità delle acque sversate direttamente in mare. A tale proposito, il principale criterio progettuale adottato consiste nell'adozione di un sistema di collettamento separato per le acque meteoriche (acque bianche) e per le acque reflue (acque nere).

#### Azioni volte a ridurre le emissioni

*(specificare le eventuali misure di mitigazione che si intende attuare per ridurre l'impatto ambientale, indicando con quali tempi e risorse si intende attuarle)*

Dato non rilevato

### CRONOPROGRAMMA CONSOLIDATO E CRITICO<sup>4</sup>

#### Studio di fattibilità

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata	Durata da VISTO	estremi intervallo	
13/08/2014 N.D.	13/08/2014 N.D.	__/__/__ Prev / Eff			MIN	MAX
13/08/2014 N.D.	13/08/2014 N.D.				-	-

Fonte: BDU

#### Preliminare

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
13/08/2014 N.D.	13/08/2014 N.D.	__/__/__ Prev / Eff			MIN	MAX
13/08/2014 N.D.	13/08/2014 N.D.					

Fonte: BDU

#### Definitivo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
13/08/2014 N.D.	13/08/2014 N.D.	__/__/__ Prev / Eff			MIN	MAX
13/08/2014 N.D.	13/08/2014 N.D.					

Fonte: BDU

<sup>4</sup> Per gran parte di questa sezione è indispensabile acquisire la documentazione di progetto, la relazione finale dei lavori e gli atti del collaudo tecnico-amministrativo



### Esecutivo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
<b>Previsto</b> 12/06/2019	<b>Prevista</b> 31/03/2020	__/__/__ Prev / Eff			<b>MIN</b>	<b>MAX</b>
<b>Effettiva</b> 12/06/2019	<b>Effettiva</b> 26/11/2020*					

Fonte: BDU

\* progetto esecutivo approvato con Delibera di G.C. n. 475 del 28 dicembre 2020 (Fonte: Rup)

### Aggiudicazione - Appalto di forniture e/o servizi Informazioni da acquisire dagli atti di esecuzione della gara d'appalto

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
<b>Previsto</b> N.D.	<b>Previsto</b> N.D.	__/__/__ Prev / Eff			<b>MIN</b>	<b>MAX</b>
<b>Effettiva</b> N.D.	<b>Effettiva</b> N.D.					

Fonte: Open Coesione

### Esecuzione lavori

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
<b>Prevista</b> 30/06/2019	<b>Prevista</b> 31/05/2020	__/__/__ Prev / Eff			<b>MIN</b>	<b>MAX</b>
<b>10/02/2021*</b> <b>Effettiva</b>	<b>Prevista</b> N.D.					

Fonte: BDU

\* consegna parziale dei lavori all'impresa esecutrice (Fonte: Rup)

### Sospensione lavori Informazioni da acquisire dagli atti di esecuzione della gara d'appalto

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
<b>Prev / Eff</b>	<b>Prev / Eff</b>	__/__/__ Prev / Eff			<b>MIN</b>	<b>MAX</b>

Fonte:

### Collaudo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
<b>Prevista</b> 30/04/2021	<b>Prevista</b> 30/09/2022	__/__/__ Prev / Eff			<b>MIN</b>	<b>MAX</b>
<b>Effettiva</b> N.D.	<b>Prevista</b> N.D.					

Fonte: BDU



### Variazioni complessive rispetto al cronogramma originale

Per tutte le date del cronogramma consolidato che differiscono da quelle delle relative, riportare la motivazione della variazione

La conclusione della gara di affidamento della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori (14 giugno 2018) ha subito un notevole ritardo a causa di un ricorso e di una sentenza del TAR che ha annullato il primo esito della gara (avviata il 28 agosto 2014 e affidata l'8 novembre 2017).

### Ritardi nell'attuazione dell'intervento

(fornire indicazioni circa i ritardi del percorso critico dell'intervento legati alla fase di avvio di implementazione e la fase in itinere di implementazione, specificando per ogni tipo di ritardo i motivi che l'hanno causato e le azioni correttive eventualmente poste in essere)

Motivi	Azioni correttive
L'emergenza COVID 19, tuttora in atto, produrrà quasi sicuramente un dilatamento dei tempi di attuazione.	

## IMPLEMENTAZIONE E GESTIONE DELL'INTERVENTO

### Azioni gestionali interne

Riportare le azioni gestionali interne adottate. Le azioni gestionali interne, correttive dell'intervento, sono operate senza modificare la natura dell'intervento: non è cambiato il quadro finanziario, non è cambiato in maniera sostanziale il cronogramma, non sono cambiate le specifiche dell'intervento. Si tratta pertanto di normali azioni correttive, rientranti nell'ambito di competenza dei "beneficiari" che implementano gli interventi.

Dato non rilevato

### Azioni gestionali esterne

Le azioni gestionali esterne sono operate solo dopo un'approvazione regionale delle medesime, in quanto modificano la natura dell'intervento: si tratta infatti di azioni che variano in maniera sostanziale la natura di un progetto approvato; pur rimanendo nell'ambito del quadro progettuale iniziale, la variazione, infatti, incide sul cronogramma, sulle specifiche dell'intervento o, addirittura, sul quadro finanziario. Evidentemente i cronogrammi modificati a seguito delle azioni correttive dovranno rimanere compatibili con i tempi di impegno di spesa (fine 2020) e di spesa effettiva (fine 2023) dei fondi strutturali, e con i programmi finanziari dei singoli Fondi.

Con nota 0687603 del 21.10.2016 l'Autorità di Gestione ha provveduto a ritirare il Grande Progetto "Riqualificazione urbana area portuale Napoli Est" dal POR Campania FESR 2007/2013, per cui l'intervento de quo è stato trattato come progetto singolo, oggetto di fasizzazione dalla programmazione 2007/2013 (Fase I), per l'importo di € 85.046, alla programmazione 2014/2020 (Fase II) per l'importo di € 21.636.921, Priorità di investimento 6b - Obiettivo Specifico 6.3 - Azione 6.3.1.

### Descrizione del modello di gestione prescelto

Dato non rilevato

### Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto

(indicare anche le modalità di copertura dei costi di gestione)

Dato non rilevato

## PRESENZA DI CRITICITÀ ED EVENTUALI AZIONI CORRETTIVE DA INTRAPRENDERE

Criticità	Tempistica	Azione correttiva:
-----------	------------	--------------------



<b>Criticità</b>		<b>Tempistica</b>	<b>Azione correttiva:</b>
1	Incompletezza o carenze del progetto esecutivo.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
2	Indisponibilità del sito o degli immobili oggetto dell'intervento.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
3	Contenzioso nella fase di affidamento dei lavori.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
4	Mancato o ritardato rilascio delle previste autorizzazioni.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
5	Cause di forza maggiore (avverse condizioni atmosferiche, calamità naturali, incidenti, scioperi, ecc..).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
6	Difficoltà tecniche in fase esecutiva (sorpresa geologiche, ritrovamenti archeologici, rinvenimento di ordigni bellici, ecc..).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
7	Redazione e/o approvazione di perizie di variante.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
8	Contenzioso in fase esecutiva (sequestro cantiere, controversie con le imprese, fallimenti, ecc...).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
9	Interferenze con sottoservizi, altre infrastrutture, attività in corso.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
10	Difficoltà inerenti i flussi di finanziamento.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			



<b>Criticità</b>		<b>Tempistica</b>	<b>Azione correttiva:</b>
11	Inadeguatezza tecnica e/o inerzia ente attuatore	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
12	Espropri	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
13	Carenza coperture finanziarie	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
14	Altro	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			

## ELENCO DELLA DOCUMENTAZIONE RICEVUTA

- Scheda monitoraggio Infoview.
- Monitoraggio Open Coesione.
- Nota Ritiro GP Riqualificazione Urbana Area Portuale Napoli Est dal POR Campania FESR 2007-2013.
- Convenzione tra Regione Campania e Comune di Napoli (beneficiario dell'attuazione del Grande Progetto "Riqualificazione Urbana Area Portuale Napoli Est") – maggio 2013
- Atto aggiuntivo alla convenzione del 25/06/2013
- Relazione stato di avanzamento dell'intervento (21/09/2020).
- Scheda intervento generatore di entrata.
- Questionario RUP del 7/05/2020.
- Progetto definitivo (Giugno 2014): *Relazione generale, elenco elaborati, corografia con individuazione degli interventi del Grande Progetto.*
- Approvazione progetto definitivo con Delibera di Giunta Comunale n.613 del 13 agosto 2014.
- Autorizzazione paesaggistica n. 154 del 22/09/2014 concessa dalla Direzione Centrale Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare del Comune di Napoli (Scaduta nel 2019).



- Autorizzazione paesaggistica n. 33 del 2/09/2020 concessa dall'Area Ambiente del Comune di Napoli.
- Determinazione dirigenziale del Servizio Ciclo Integrato delle Acque n.42 dell'8 novembre 2017, di aggiudicazione definitiva della gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, sulla base del progetto definitivo, *Riqualificazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni - Rifunionalizzazione sistema fognario San Giovanni* al raggruppamento temporaneo d'impresa costituito da COGEPA SPA e PACO SPA.
- Determinazione dirigenziale del Servizio Ciclo Integrato delle Acque n.24 del 14 giugno 2018 di aggiudicazione della gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, sulla base del progetto definitivo, dell'intervento *Riqualificazione urbanistica e ambientale asse costiero: corso San Giovanni - Rifunionalizzazione sistema fognario San Giovanni* (CUP MASTER, B64E11000540006, CUP B61B11001440006, CIG 5902801979) al CONSORZIO INTEGRA SOC. COOP.

#### ALTRA DOCUMENTAZIONE REPERITA

- POR FESR CAMPANIA 2014-2020

**DATA DI COMPILAZIONE 31/08/2021 (aggiornato il 27/11/2021)**