



COMUNE DI TUORO

PROGETTO DEFINITIVO RIPARAZIONE - RIQUALIFICAZIONE PONTILE PUNTA NAVACCIA

NOTA TECNICA DI ESCLUSIONE VALUTAZIONE PREVENTIVA INTERESSE ARCHEOLOGICO

COMM.	DOC.	R 0 0 5	REV.	SCALA	FILE
C C L			0	-	C C L R 0 0 5 0

Coordinamento generale e responsabile del progetto: ING. VASCO TRUFFINI



Dott. Arch. NORBERT KAMENICKY
Dott. Ing. NANDO GRANIERI
Dott. Ing. VASCO TRUFFINI
Dott. Ing. CLAUDIA VALIGI
Dott. Arch. JOANNA CHWAST
Geom. ANNA FARNESI
P.I. LUCIO GIGLIONI

0	giugno 2023	EMISSIONE	C. Valigi	N. Granieri	V.Truffini
REVISIONE	DATA	OGGETTO	REDATTO	VERIFICATO	AUTORIZZATO

1	Premessa	2
2	Descrizione del progetto	2
3	Conclusioni	4

1 PREMESSA

La presente viene redatta in relazione a quanto dispone il D.lgs. n. 50/2016 circa il rischio di impatto archeologico connesso alla realizzazione degli interventi e nello specifico con riguardo al progetto di riparazione/riqualificazione del pontile di Punta Navaccia nel comune di Tuoro.

L'obiettivo che sottende la suddetta normativa è quello di definire un valore di rischio motivato, legato alle caratteristiche del territorio e allo stesso tempo del progetto, pertanto l'attività di valutazione del rischio archeologico mira a definirne l'entità dell'impatto sull'esistente archeologico quantificando preliminarmente il rischio di incontrare presenze archeologiche.

Ciò naturalmente è strettamente connesso al tipo di intervento e di lavorazioni che si andranno ad eseguire e pertanto nel caso specifico in oggetto (progetto di riparazione/riqualificazione del pontile di Punta Navaccia), come risulterà evidente dall'illustrazione riportata nel successivo capitolo, per le caratteristiche intrinseche dei lavori da eseguire nonché delle modalità di cantierizzazione dell'intervento, non sussiste alcun rischio di impatto sul contesto territoriale ed archeologico e ciò a prescindere da qualunque sia il quadro del patrimonio storico-archeologico contestuale.

2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il pontile di Punta Navaccia è l'infrastruttura che permette l'imbarco alle isole del Trasimeno con questo i collegamenti di servizio pubblico e privato, in particolare quelli degli abitanti dell'isola Maggiore con Tuoro, il proprio capoluogo comunale.

Il manufatto è costituito da una struttura in muratura poggiata direttamente sul fondale del lago a cui è stata sovrapposta negli anni 70 una soletta in cemento armato (per innalzare la quota del calpestio rispetto allo zero igrometrico stabilito per il lago) previa realizzazione di pali dalla quota di estradosso della struttura muraria stessa. L'opera presenta in un primo tratto una larghezza di circa 5,2 metri e di circa 3,00 metri nei successivi 100 metri in cui si prolunga fino a raggiungere la piattaforma di imbarco ai traghetti, ubicata ortogonalmente sul lato ovest.

Il pontile, così come appare oggi, è un'opera che ha meno di 70 anni di vita per cui non rientra tra i manufatti di interesse storico e versa in una condizione di grave degrado, in particolare la soletta di calpestio in calcestruzzo armato che risulta fortemente deformata con i ferri di armatura di intradosso affioranti in modo diffuso e le travi che presentano sconessioni ed una generalizzata mancanza di copriferro. Ovunque le armature risultano fortemente corrose e nella stessa condizione versano le connessioni delle travi portanti la soletta con i pali (sia quelli non incamiciati che quelli con camicia di acciaio dove i nodi trave-palo sono in modo generalizzato privi di copriferro e le armature in avanzato stato di corrosione).

In questa situazione il pontile è stato mantenuto in esercizio solo grazie ad un intervento di puntellatura diffusa della soletta di calpestio, che se da un lato ha mirato a garantire il suo utilizzo, dall'altro ha fatto rinviare troppo a lungo un intervento di ripristino/protezione della struttura, al punto da rendere non più tecnicamente ed economicamente sostenibile oggi, un intervento conservativo delle parti ammalorate.

Le attuali componenti strutturali ammalorate quindi, per il livello di degrado e disarticolazione raggiunto, non sono recuperabili e la scelta obbligata per riparare e

riqualificare il manufatto è quella di asportarle e sostituirle con un nuovo piano di calpestio.

L'intervento di riparazione messo a punto, pertanto, prevede lo smantellamento ed asportazione della parte irrimediabilmente ammalorata sovrapposta alla preesistente struttura muraria e la sua sostituzione con un nuovo piano di calpestio, posto in opera su intelaiature di acciaio direttamente poggiate ed ancorate sulla sottostante soletta in c.a. che chiude superiormente la struttura muraria preesistente.

L'intervento deve essere necessariamente realizzato operando sempre sull'extradosso della struttura esistente ossia in una prima fase movimentando mezzi e maestranze alla quota dell'esistente pontile ed una volta rimossa la parte ammalorata dello stesso, in una seconda fase, facendo leva sul camminamento della sottostante struttura muraria, ossia sul preesistente camminamento.

Tutte le lavorazioni di rimozione ed allontanamento delle parti ammalorate, così come anche la ricostituzione del piano di calpestio (peraltro con operazioni in gran parte a secco), avverranno operando sempre nell'ambito della struttura esistente, ossia senza scavi di sorta sul fondale del lago, in quanto è esclusivamente la struttura muraria preesistente che continuerà a costituire il supporto al futuro camminamento del pontile, una volta riparato e riqualificato.

Un tale intervento richiede necessariamente la chiusura all'esercizio del pontile durante l'esecuzione delle varie lavorazioni, ma una chiusura totale dell'infrastruttura comporta un impatto significativo sulle attività economiche del contesto e quindi è difficilmente sostenibile.

A tal fine, è stata pensata una organizzazione dei lavori in grado di garantire la funzionalità del pontile nei giorni di sabato e domenica ossia quando le lavorazioni sono comunque sospese. Ciò assicura il servizio pubblico nei fine settimana quando la frequentazione turistica si intensifica, soprattutto durante la stagione estiva.

In termini di cantierizzazione infine, come evidenziato in *Figura*, i lavori sono organizzati con un'area di supporto operativo posizionata in contiguità con l'approdo a terra del pontile, un'area esistente pavimentata in calcestruzzo, mentre come area logistica di appoggio è prevista l'utilizzazione di un tratto di viabilità asfaltata non funzionale alla mobilità del contesto, che per l'occasione sarà recintata per essere destinata al deposito dei materiali, al posizionamento dei moduli prefabbricati per l'operatività del personale (uffici, spogliatoio, magazzino, wc) e al parcheggio dei mezzi d'opera.



Anche per ciò che riguarda la cantierizzazione dell'intervento non verrà messa in atto alcuna operazione di scavo potendo appoggiarci su superfici già pavimentate e/o su sedimi di strade esistenti.

3 CONCLUSIONI

In conclusione, date le caratteristiche dell'intervento e delle modalità di cantierizzazione come sopra descritte viene meno l'espletamento della verifica preventiva di interesse archeologico che in quanto tale viene perciò omessa.