

AII. 2 alla Deliberazione di
Giunta Comunale n° mecc.
2014-00769/052
del.....



CITTA' DI TORINO

ALLEGATO "A" AL BANDO DI GARA

PER LA CONCESSIONE DEL DIRITTO DI SUPERFICIE DELL'AREA COMUNALE DENOMINATA "**LARGO GIACHINO**" FINALIZZATA ALLA REALIZZAZIONE, NEL SOTTOSUOLO, DI UN PARCHEGGIO PERTINENZIALE AI SENSI DELL'ART. 9, COMMA 4, DELLA LEGGE 24/03/1989 N. 122 E S.M. I.

CAPITOLATO PRESTAZIONALE ED ELABORATI GRAFICI

PREMESSA.....	3
1 IL PROGETTO.....	3
2 SISTEMAZIONE SUPERFICIALE	5
2.1 PAVIMENTAZIONI	5
2.2 PRESCRIZIONI TECNICHE PARTICOLARI	6
2.3 OPERE A VERDE	8
2.4 IMPIANTO DI IRRIGAZIONE.....	9
3. MANUFATTO INTERRATO.....	10
3.1 RAMPE VEICOLARI ED USCITE PEDONALI.....	10
3.2 PIANI	11
3.3 POSTI / BOX AUTO TOTALI.....	11
3.4 SOVRACCARICHI.....	11
3.5 GRIGLIE DI AERAZIONE.....	12
4. PRESCRIZIONI PARTICOLARI	12
4.1 ALBERATE	12
4.2 TERRE E ROCCE DA SCAVO - VERIFICHE ATTIVITA' PREGRESSE IMPIANTO CARBURANTI -.....	14
4.3 VIABILITA'	14
4. 4 PARCHEGGI RESIDENTI	14
4.5 DEHOR CONTINUATIVO E VARIE.....	15
4.6 RETE FOGNARIA	15
4.7 TELERISCALDAMENTO.....	15
4.8 PRESCRIZIONI TECNICHE IMPIANTI TRANVIARI GTT.....	16
5. ALLESTIMENTO DEL CANTIERE E COMUNICAZIONE.....	17

PREMESSA

L'area presa in esame, per la localizzazione di un parcheggio pertinenziale ai sensi della legge 122/89 e s.m.i., è quella relativa a Largo Giachino.

L'ambito urbano è ricompreso nella Borgata Tesso-Vittoria che costituisce un patrimonio di interesse storico e documentario per la formazione del nucleo urbano del quartiere sorto tra fine ottocento e primi del novecento durante la fase di proto-industrializzazione della città.

L'analisi di fattibilità della realizzazione del parcheggio interrato di carattere pertinenziale è stata elaborata partendo dalla valutazione puntuale del luogo e dai vincoli esistenti, dimensionando la capacità di tale struttura in funzione delle auto parcheggiate sull'area, considerato che i fabbricati che affacciano su largo Giachino e via Vibò sono privi di rimesse pertinenziali interrate.

La presente ipotesi di fattibilità di parcheggio pertinenziale prende spunto dalle indicazioni del PRGC e si inserisce quale occasione di riqualificazione dello spazio superficiale finalizzata a creare, per quanto possibile, la ricucitura di largo Giachino nel borgo come precedentemente descritto. L'idea progettuale è ispirata al recente intervento in zona attuato dalla Città nell'anno 2011 nell'ambito del PISL di Borgata Tesso – Vittoria (Via Giachino e limitrofe).

Attualmente l'area risulta alquanto disomogenea, il fronte principale degli edifici, risalenti agli anni 30 del novecento, è esposto direttamente ad un forte inquinamento acustico dovuto all'intenso traffico generato dalla confluenza veicolare in Largo Giachino.

I parcheggi pertinenziali degli edifici residenziali che insistono nella zona risultano sottodimensionati rispetto alle effettive necessità, in quanto i piani interrati sono occupati principalmente da cantinati.

Lo studio di fattibilità proposto prevede la ricucitura dell'alberata sul fronte di Via Stradella con lo scopo di creare un sorta barriera e di quinta della "piazza".

Per assolvere alle esigenze della quotidianità (viabilità, parcheggi locali etc.), si è mantenuta la viabilità a senso unico di marcia dal civico 68 a Via Casteldelfino, ricavando alcuni parcheggi in linea lungo l'asse longitudinale della piazza; Via Vibò, dal civico 68 all'intersezione con Via Cardinal Massaia, invece è stata pensata a doppio senso di marcia per agevolare l'ingresso e l'uscita dal parcheggio e la sosta in superficie.

Tale viabilità risulta comunque ricondotta nell'ottica di utilizzo da parte dei soli residenti e delle attività commerciali presenti.

In ingresso ed in uscita sulla "piazza" per rallentare il traffico sono previsti incroci rialzati in materiali lapidei (cubetti di porfido), materiale che risulta già presente sulla carreggiata ma attualmente ricoperto dal tappeto d'usura bituminoso.

La rampa circolare di accesso al parcheggio a doppio senso di marcia, è stata posizionata a margine di Via Vibò.

Obiettivo principale che il proponente dovrà sviluppare per la progettazione della sistemazione superficiale deve riferirsi alla tutela e alla valorizzazione dello spazio urbano, alla riduzione e mitigazione del traffico oltre che alla ricucitura dell'ambito.

1 IL PROGETTO

Il progetto dovrà prevedere la realizzazione di una struttura di minimo **due piani e massimo tre interrati, pena l'esclusione**, adibita a parcheggio privato (pertinenziale) nella misura minima di 92 box/posti auto, collocata sotto Largo Giachino entro l'ingombro definito puntualmente nelle planimetrie allegate al presente bando, nonché la risistemazione superficiale dell'intera area definita alla TAV. 6 allegata al presente capitolato.

Il progetto dovrà essere redatto in conformità alle vigenti norme riguardanti la costruzione di autorimesse interrate.

Al presente capitolato prestazionale sono allegare alcune tavole grafiche di una ipotesi di fattibilità, da intendersi esclusivamente quale possibile esempio, atto a dimostrare il possibile raggiungimento degli intenti dell'Amministrazione Comunale.

L'elenco degli elaborati allegati al presente capitolato comprende:

1. Relazione illustrativa
2. Inquadramento
3. TAV. 1 Estratto catastale
4. TAV. 2 Planimetria stato di fatto
5. TAV. 3 Planimetria stato di fatto segnaletica
6. TAV. 4 Planimetria primo piano interrato
7. TAV. 5 Planimetria secondo piano interrato
8. TAV. 6 Planimetria sistemazione superficiale
9. TAV. 7 Sezione A-A
10. TAV. 8 Sezione B-B
11. TAV. 9 Sottoservizi: fognature esistenti
12. TAV. 10 Sottoservizi: rete acquedotto
13. TAV. 11 Sottoservizi: rete gas
14. TAV. 12 Sottoservizi: iride energia
15. TAV. 13 Sottoservizi: illuminazione pubblica
16. TAV. 14 Sottoservizi: GTT
17. TAV. 15 Sottoservizi: GTT
18. TAV. 16 previsione rete teleriscaldamento
19. TAV. 17 Sottoservizi : cavidotto semaforico
20. TAV. 18 Sottoservizi : FASTWEB
21. TAV. 19 Sottoservizi: TELECOM
22. TAV. 20 Sottoservizi: RETELIT
23. TAV. 21 Ricostruzione storica attività pregresse
24. Documentazione fotografica

Il progetto preliminare della sistemazione superficiale redatto dal proponente dovrà contenere in modo specifico:

- I materiali previsti per la sistemazione superficiale, i manufatti, gli arredi da impiegare che in fase esecutiva saranno campionati e dovranno essere accettati dalla Città e dalla Soprintendenza competente.
- le indicazioni affinché durante i lavori di costruzione dell'opera sia garantito il passaggio privato ai passi carrai interessati, limitando il disagio alla circolazione veicolare e pedonale nell'area di intervento e in quelle adiacenti;
- l'indicazione delle prime misure per la redazione del piano di sicurezza e una stima dei costi di massima, basata sul prezzario in vigore della Regione Piemonte.
- ogni altro elemento, ritenuto opportuno dal proponente, finalizzato a migliorare la qualità architettonica dell'intervento proposto.
- della necessità di realizzare al di sopra dell'estradosso della soletta di copertura del parcheggio, a carico del proponente, la predisposizione di due setti in c.a. atti a contenere

le tubazioni di teleriscaldamento di futura installazione, come meglio descritto al successivo punto 4.7 e sulla TAV 16.

e dovrà essere redatto in conformità a:

- le norme tecniche di attuazione del PRGC;
- le vigenti norme igienico-edilizie,
- le vigenti norme riguardanti la costruzione di autorimesse interrato;
- le vigenti norme relative al superamento delle barriere architettoniche.

Altresì dovrà tener conto:

- della necessità di concordare con gli enti gestori e titolari di concessioni (anche precarie) lo spostamento di infrastrutture presenti sul territorio ed interferenti con la costruzione del manufatto interrato (sottoservizi interferenti, ecc.).
- del trasporto e consegna presso il magazzino Comunale della pietra da taglio di Via Buscalioni di eventuali materiali lapidei rimossi ed elementi di arredo vari che non dovessero essere reimpiegati nella sistemazione superficiale; l'impresa esecutrice dovrà trasmettere al collaudatore le bolle di avvenuta consegna al magazzino comunale.
- della ricerca di soluzioni tecniche costruttive e organizzative del cantiere finalizzate a limitare al massimo il disagio per le attività al contorno dell'area .

2 SISTEMAZIONE SUPERFICIALE

La proposta progettuale preliminare della sistemazione superficiale dovrà interessare l'area definita puntualmente nelle planimetrie allegate al presente capitolato.

L'intervento di sistemazione superficiale dovrà essere orientato a riorganizzare le aree della mobilità pedonale, alla razionalizzazione della sosta eliminando le situazioni di disordine, ed alla realizzazione di una quinta alberata lungo la Via Stradella.

La proposta progettuale dovrà offrire una ampia e puntuale descrizione delle caratteristiche tecniche e dimensionali dei materiali che si intendono utilizzare, eventuali disegni compositivi della pavimentazione stessa, e dovrà prevedere un assortito corredo urbano (ad es.: portabici, panche, cestini getta carte, eventuali nuovi apparecchi di illuminazione pubblica, ecc.)

Particolare attenzione dovrà prestarsi agli elementi tecnologici del parcheggio interagenti con la superficie (griglie di aerazione, uscite pedonali, ecc.), che dovranno essere giustificati al disegno della pavimentazione proposto.

Il progetto preliminare presentato, sarà oggetto di valutazione in fase di gara, da parte della Commissione di valutazione.

Per quanto riguarda l'elaborazione del progetto definitivo-esecutivo, la Città potrà avanzare modifiche e/o integrazioni anche di carattere tipologico nei confronti del soggetto vincitore.

Ulteriori integrazioni e modifiche potranno essere richieste al soggetto aggiudicatario anche sulla base dei diversi pareri raccolti (Settori comunali competenti, Circostrizione, ecc).

L'area oggetto di riqualificazione superficiale, individuata nella TAV. 6 allegata al presente capitolato prestazionale, ha una superficie pari a circa **3.370,00 mq.**

Il Proponente ha comunque facoltà di estendere l'area interevento relativa alla sistemazione superficiale.

2.1 PAVIMENTAZIONI

La pavimentazione dovrà valorizzare l'area attraverso l'impiego di materiali che, per tipologia e composizione determinino effetti positivi sulla qualità ambientale dello spazio.

La soluzione di pavimentazione proposta dovrà comunque essere tale da consentirne la percorribilità veicolare con carichi di 1° categoria.

Percorsi pedonali:

per Largo Giachino, saranno valutate positivamente le proposte che prevedono l'impiego di pavimentazioni fotocatalitiche in lastre di calcestruzzo di qualità.

I marciapiedi esistenti al di fuori di Largo Giachino (Via Vibò, Casteldelfino etc.) ma ricadenti nell'ambito del perimetro della sistemazione superficiale (Tav. 6), potranno essere ripristinati in asfalto colato ad alta resistenza;

Carreggiate

Per la carreggiata lungo Largo Giachino è preferibile l'impiego di una pavimentazione bituminosa, meglio se con caratteristiche di fono-assorbente e drenaggio delle acque meteoriche, migliora nettamente le precedenti condizioni comprendendo in esse anche la sicurezza della circolazione e dei pedoni.

Le altre carreggiate presenti nell'ambito della sistemazione superficiale dovranno essere oggetto di interventi puntuali di risanamento e ripristino del manto d'usura se manomesse a causa di lavori propedeutici alla realizzazione del manufatto interrato e ove necessario.

Incroci rialzati

L'ingresso e l'uscita su Largo Giachino nell'ottica di rallentare il traffico e favorire la percorrenza pedonale saranno da realizzare a raso con la pavimentazione dei marciapiedi differenziando il materiale di pavimentazione;

Per la pavimentazione degli incroci rialzati è auspicabile una proposta progettuale che preveda il riutilizzo previa cernita e pulizia di parte del porfido già presente attualmente in situ ricoperto dall'asfalto (Foto n. 4), se il materiale non è sufficiente potrà essere integrato con nuova fornitura.

Elementi di delimitazione

I cordoni e le guide in pietra presenti in situ potranno essere reimpiegati; ove necessario dovranno essere provvisti e posati guide e cordoni in pietra di Luserna o Gneiss a delimitazione delle banchine e dei marciapiedi rialzati.

Si dovrà prevedere l'estrazione e ricollocamento a nuova quota di scivoli e fasce in pietra di accessi carrai.

La progettazione e realizzazione dovrà inoltre tenere conto:

- della rimozione, conservazione e successiva posa di elementi lapidei di pavimentazione e di arredo esistenti, interferenti con la realizzazione dell'opera,
- del ripristino del sistema di raccolta delle acque meteoriche e dei sottoservizi esistenti oltre ad eventuali integrazioni degli impianti carenti.
- dell'abbattimento delle barriere architettoniche.

2.2 PRESCRIZIONI TECNICHE PARTICOLARI

Di seguito si indicano le prescrizioni tecniche che dovranno essere prese in considerazione nella proposta progettuale:

Pavimentazioni lapidee:

La formazione di pavimentazione in cubetti di porfido delle dimensioni di circa cm 10/12, dovrà avere letto di posa (dello spessore medio di cm 6) costituito da una miscela a secco di sabbia lavata (di fiume o di cava) e cemento tipo tipo 325 in ragione di Kg 400 per mc di sabbia, secondo le vigenti prescrizioni tecniche, compresa la provvista del letto di posa sopradescritto, sigillatura

superficiale sino a saturazione con malta cementizia fluida in ragione di Kg 600 di cemento per mc di sabbia miscelati con acqua, la battitura superficiale e pulizia finale con una miscela di sabbia e segatura di legno umidificata.

Qualora il Proponente intendesse utilizzare materiali lapidei di nuova fornitura, la pavimentazione in porfido coperta dall'asfalto presente nell'area di sistemazione superficiale dovrà comunque essere recuperata e consegnata presso i Magazzini Comunali della Pietra da Taglio di Via Buscalioni.

Pavimentazioni fotocatalitiche.

La pavimentazione fotocatalitica in lastre di cls dovrà essere conforme alla norma UNI EN 1339, spessore minimo di cm 7/8, prodotte da azienda con sistema di qualità certificato secondo UNI EN ISO 9001:2000, realizzate in calcestruzzo vibrocompresso. Lo strato di finitura delle pavimentazioni dovrà essere realizzato con inerti pregiati e selezionati a granulometria massima 2 mm e con un dosaggio minimo di cemento fotocatalitico bianco tipo TX ACTIVE di 400 kg/mc. Il prodotto deve possedere un certificato di abbattimento dei valori di NOx a 60 minuti superiore al 60%, relativo a test di laboratorio conformi al progetto a norma UNI n. U87003040 "Determinazione dell'attività di degradazione di ossidi di Azoto in aria da parte di materiali inorganici fotocatalitici". La pavimentazione dovrà possedere un coefficiente di attrito BCRA > 0,60 e un valore del coefficiente USRV (UNI EN 1338/1339)

Pavimentazioni bituminose:

Per la carreggiata so dovrà ottenere la seguente stratigrafia:

Fondazione stradale in misto granulare anidro degli spessori di cm. 20 o 30; e in misto stabilizzato a cemento (dosaggio Kg. 70 di cemento al mc.) dello spessore di cm. 20 steso e compattato con idoneo rullo vibrante; provvista e stesa di misto granulare anidro a volume per ricarichi, risagomature e risanamenti ove la portanza del fondo scavo risulti inadeguata.

Strato di base costituito da misto granulare bitumato (tout venant) dello spessore compresso di cm. 12; conforme alle disposizioni della D.L. steso anche in due strati e cilindrato a regola d'arte con rullo di adatto peso.

Strato di usura in calcestruzzo bituminoso, rullato e compattato, dello spessore compresso di cm. 3 ancorato allo strato sottostante con emulsione bituminosa.

Oppure a discrezione del Proponente in luogo del tradizionale tappeto d'usura:

Strato di usura in calcestruzzo bituminoso a curva discontinua "Semigrenù", rullato e compattato, dello spessore compresso di cm. 3 ancorato agli strati sottostanti con emulsione bituminosa

Griglie esistenti sui marciapiedi

Considerato che le griglie di aerazione sui marciapiedi sono oggetto di autorizzazione precaria, il Proponente durante i lavori dovrà contattare le singole proprietà per la sostituzione e il riposizionamento a proprio carico dei manufatti presenti attualmente sui marciapiedi atti all'aerazione delle intercapedini/bocche di lupo.

Raccolta acque meteoriche

Provvista e posa di griglie in ghisa a sezione quadrata, complete di telaio sagomato in ghisa per chiusura delle camerette di raccolta acque meteoriche.

Rimozione di chiusini o griglie da pavimentazione bituminosa e non bituminosa, con successiva rimessa in opera alle quote dalla pavimentazione finita.

La ghisa dovrà presentare una frattura grigia a grana fine, compatta, senza gocce fredde, screpolature, vene, bolle, e altri difetti suscettibili di diminuzione di resistenza. conformemente alle norme UNI ISO 1083 tipo GS500-7 o GS400-12, disegno antisdrucchiolo e marcatura EN 124 D400 sulla superficie superiore.

Pulizia e disostruzione di immissioni esistenti.

Allacciamento delle immissioni stradali con perforazione, innesto e sigillatura al collettore di

fognatura bianca.

Pozzi di ispezione realizzati in muratura di mattoni pieni e ove occorra in getto di cls cementizio dello spessore di cm 14 e diametro interno di cm 100, provvisti di gradini alla marinara e di chiusino in ghisa sferoidale a doppio suggello.

Ricostruzione ove necessario della rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche, con adozione di caditoie in cls. cementizio gettate sul posto o prefabbricate di dimensioni interne di cm.40x40 .

Collegamento delle caditoie ai canali bianchi con tubazioni in PVC (UNI EN 1401-1) per fognatura, tipo Classe SN 4 (ex 303/1) dei diametri di cm. 16/20/31,5/50 completi di pezzi speciali, quali braghe doppie e semplici, curve, giunti a squadra ecc. Le tubazioni saranno poste in opera su letto di posa in sabbia e protette, da cappa in conglomerato cementizio (R'bk 100).

2.3 OPERE A VERDE

Il progetto della sistemazione superficiale prevede la realizzazione di una quinta verde su Largo Giachino, lungo Via Stradella.

L'aiuola di contenimento potrà essere formata da una "vasca" simile per forma e materiali a quelle preesistenti sulla "Spina Reale".

Per una realizzazione a regola d'arte, a garanzia del corretto attecchimento, dovrà essere rispettato almeno un franco minimo di m 1,50 al di sopra dell'estradosso della soletta di copertura del manufatto interrato.

Le essenze arboree previste per l'alberata potranno essere simili a quelle già presenti in loco: pioppo piramidale. Mentre per le eventuali alberature isolate si dovranno prevedere alberi di terza grandezza come il prunus da fiore.

Garanzia di attecchimento

Il proponente si dovrà impegnare a fornire una garanzia di attecchimento del 100% per tutte le piante e arbusti forniti e posti a dimora per i **due anni successivi** a partire dalla data di emissione del certificato di collaudo della sistemazione superficiale.

L'attecchimento si intende avvenuto quando all'atto della visita verifica dell'attecchimento, le piante si presentino sane e in buono stato vegetativo.

Fino a tale data la manutenzione degli esemplari come pure dei tutoraggi sarà a completo carico del proponente.

L'avvenuto attecchimento dovrà essere verbalizzato in contraddittorio fra il Proponente e il tecnico competente del Servizio Verde Gestione, del entro 10 giorni dalla scadenza del periodo sopra definito.

Il Proponente è tenuto ad una sola sostituzione delle piante non attecchite.

Terra di coltivo riportata

La terra di coltivo riportata dovrà essere priva di pietre, tronchi, rami, radici e loro parti, che possano ostacolare le lavorazioni agronomiche del terreno dopo la posa in opera, e chimicamente neutra (pH 6,5-7). La quantità di scheletro non dovrà eccedere il 5% del volume totale e la percentuale di sostanza organica non dovrà essere inferiore al 2%.

La terra di coltivo dovrà essere priva di agenti patogeni e di sostanze tossiche per le piante.

Pali di sostegno, ancoraggi e legature

Per fissare al suolo gli alberi e gli arbusti di rilevanti dimensioni, si dovranno prevedere pali di sostegno (tutori) adeguati per numero, diametro ed altezza alle dimensioni delle piante.

Arbusti e cespugli

Arbusti e cespugli, qualunque siano le caratteristiche specifiche (a foglia decidua o sempreverdi),

non dovranno avere portamento “filato”, dovranno possedere un minimo di tre ramificazioni alla base e presentarsi dell’altezza proporzionata al diametro della chioma e a quello del fusto.

Drenaggi localizzati e impianti tecnici

Le canalizzazioni degli impianti tecnici, al fine di consentire la regolare manutenzione della sistemazione, dovranno essere installate ad una profondità che garantisca uno spessore minimo di 40 cm di terreno e, per agevolare gli eventuali futuri interventi di riparazione, dovranno essere convenientemente protette e segnalate.

Sono invece da rimandare a livellazione del terreno avvenuta, la posa in opera degli irrigatori e, a piantagione ultimata, la collocazione e l’orientamento di eventuali apparecchi di illuminazione.

Manutenzione delle opere a verde per il periodo di garanzia

La manutenzione che il Proponente sarà tenuto ad effettuare durante il periodo di concordata garanzia dovrà comprendere le seguenti operazioni:

1. irrigazioni;
2. ripristino conche e rinalzo;
3. falciature, diserbi e sarchiature;
4. concimazioni;
5. potature;
6. eliminazione e sostituzione delle piante morte;
7. rinnovo delle parti difettose dei tappeti erbosi;
8. difesa dalla vegetazione infestante;
9. sistemazione dei danni causati da erosione;
10. ripristino della verticalità delle piante;
11. controllo dei parassiti e delle fitopatie in genere.

La manutenzione delle opere dovrà avere inizio immediatamente dopo la messa a dimora (o la semina) di ogni singola pianta e di ogni parte di tappeto erboso, e dovrà continuare fino alla scadenza del periodo di garanzia concordato.

Irrigazioni

Il Proponente sarà tenuto ad irrigare tutte le piante messe a dimora e i tappeti erbosi per il periodo di garanzia previsto.

Le irrigazioni dovranno essere ripetute e tempestive e variare in quantità e frequenza in relazione alla natura del terreno, alle caratteristiche specifiche delle piante, al clima e all’andamento stagionale; il programma di irrigazione (a breve e a lungo termine).

Anche in presenza dell’impianto di irrigazione automatico, il Proponente dovrà controllare che questo funzioni regolarmente. La previsione dell’impianto di irrigazione non esonera però lo stesso dalle responsabilità in merito all’irrigazione, pertanto, in caso di necessità, si dovranno effettuare adeguati interventi manuali.

2.4 IMPIANTO DI IRRIGAZIONE

Il Proponente dovrà realizzare a sua cura e spese l’impianto di irrigazione ad ala gocciolante.

Tale impianto potrà essere alimentato a batteria e dovrà essere mantenuto e gestito dal Proponente **per due i due anni successivi** a partire dalla data di emissione del certificato di collaudo della sistemazione superficiale.

Le eventuali utenze (acquedotto, energia) per alimentare l’impianto di irrigazione dovranno essere richieste dal Proponente ed ad esso intestate.

Per ogni singolo albero di cui è prevista la messa a dimora, l'impianto di irrigazione sarà costituito da un doppio anello di tubazione ad ala gocciolante autocompensante inserito in un anello di tubo drenante rivestito di TNT con un diametro leggermente superiore a quello della zolla ed interrato attorno ad essa ad una profondità di circa 20 cm., il tutto collegato ad una rete di distribuzione idrica in polietilene sottesa alle elettrovalvole.

Valvole elettriche

Dovranno essere in materiale plastico antiurto e anticorrosione del tipo normalmente chiuso nella versione a membrana. Dotate di regolatore di flusso per consentire la regolazione della portata in funzione della pressione e di dispositivo manuale di apertura. Dotate di filtro sulla membrana e regolatore di flusso. Comando di apertura manuale direttamente sul solenoide.

Le viti e le parti metalliche saranno in materiale inossidabile, con attacchi filettati rinforzati con ghiera inox, disposti per il montaggio in linea e ad angolo.

Il diametro sarà di 1 1/2" per le linee di irrigazione a pioggia ed a goccia salvo ricorrere a diametri inferiori in caso di settori irrigui aventi portate inferiori, in modo da rimanere all'interno del coefficiente di efflusso caratteristico per ogni tipo di elettrovalvola.

Schemi impiantistici

Ad impianto ultimato, il Proponente dovrà presentare una planimetria, in formato AUTOCAD, riportante, in scala appropriata, l'esatto tracciato delle tubazioni ed ubicazione di tutti gli elementi impiantistici, con i relativi dati tecnici.

Nella planimetria dovranno essere riportati i numeri progressivi assegnati ai settori irrigui ed a ogni singola elettrovalvola, che dovranno corrispondere a quelli utilizzati nel programmatore di comando; a questi numeri dovrà corrispondere una targhetta identificativa in alluminio o altro materiale inossidabile riportante per incisione il numero stesso e fissata stabilmente all'elettrovalvola all'interno del pozzetto.

3. MANUFATTO INTERRATO

L'ingombro planimetrico massimo della struttura interrata del parcheggio pertinenziale è indicato nella tavola 2 allegata al presente capitolato prestazionale e ha una superficie pari a circa **mq 1.850,00**. Entro tale ingombro planimetrico devono essere comprese le aerazioni, le eventuali strutture di contenimento (es.: micropali), e le rampe di accesso.

Il progetto dovrà garantire l'accessibilità delle persone con difficoltà motoria.

Il progetto dovrà rispettare le indicazioni contenute nel Decreto del Ministro dell'Interno 1 febbraio 1986 "Norme di Sicurezza per la costruzione e l'esercizio delle autorimesse e simili".

L'autorimessa sarà di tipo isolato e chiuso.

La disposizione dei posti auto all'interno potrà essere del tipo "a spazio chiuso", se dotata di divisione tra i vari posti macchina, o a "spazio aperto", se i posti auto saranno definiti solo da una delimitazione di tipo a segnaletica orizzontale.

In considerazione dell'ambito urbano in cui ricade la localizzazione del parcheggio oggetto del presente bando e della dimensione minima stabilita in 92 (novantadue) posti auto, è esclusa la possibilità di presentare soluzioni di immagazzinamento meccanizzato delle autovetture.

Si suggerisce la massima attenzione alla soluzione sviluppata per l'impermeabilizzazione della struttura interrata. Questa dovrà essere idoneamente protetta da possibili infiltrazioni così come dagli apparati radicali delle essenze, siano esse arboree o arbustive, che saranno collocate sopra la struttura interrata o nelle sue immediate vicinanze

3.1 RAMPE VEICOLARI ED USCITE PEDONALI

L'ingresso e l'uscita veicolare dovranno essere risolte preferibilmente tramite un'unica rampa a doppio senso di marcia, se rettilinea, di larghezza non inferiore a metri 4,50, nel caso di rampa

curvilinea a doppio senso si dovrà avere una larghezza non inferiore a metri 6,50.

Le uscite pedonali dovranno essere inserite all'interno del limite massimo individuato per la costruzione del manufatto interrato e dovranno essere giustificate alla composizione architettonica in cui saranno inserite.

La posizione della rampa e delle uscite, illustrata nell'ipotesi progettuale dell'allegato Studio è a titolo propositivo ma non è vincolante.

L'impatto visivo dovrà essere minimizzato, privilegiando preferibilmente soluzioni architettoniche il più possibile trasparenti, anche ai fini della sicurezza dei fruitori. Dovrà essere dotata di ascensore, ai fini del rispetto della normativa per il superamento delle barriere architettoniche. L'ingombro volumetrico del fabbricato emergente dal suolo sarà limitato allo stretto necessario per la copertura del vano corsa dell'ascensore e della rampa di scale.

3.2 PIANI

Il numero minimo realizzabile di piani interrati è pari a **2** (due) massimo 3 (tre).

L'altezza utile dei piani non potrà essere inferiore a 2,40 m con possibilità sottotrave pari a 2,20 m.

3.3 POSTI / BOX AUTO TOTALI

Il numero minimo dei posti auto/box è fissato in 92 (novantadue), sia che il progetto presentato disegni una soluzione a posti auto tracciati a pavimento sia che illustri una soluzione a box .

In tal caso, i posti auto saranno determinati in funzione delle dimensioni dei singoli box, sulla base di un modulo minimo di 14,50 mq per auto.

Il parcheggio avrà come destinazione definitiva quella di autorimessa privata pertinenziale ai sensi dell'art. 9 comma 4 della legge 122/89.

Lo studio di fattibilità, allegato al presente Capitolato, propone a titolo puramente esemplificativo e sommario, una possibile soluzione distributiva.

3.4 SOVRACCARICHI

I sovraccarichi accidentali sulla soletta di copertura del parcheggio dovranno essere tali da sopportare **carichi di prima categoria**.

A struttura ultimata il Direttore dei Lavori delle opere in c.a. dovrà consegnare al Responsabile Unico del Procedimento la relazione prevista dalla normativa vigente in materia, nella quale si relaziona sui materiali impiegati e sulle prove eseguite e sulla corrispondenza del solaio di copertura a quanto prescritto. Tale relazione dovrà inoltre essere consegnata al collaudatore delle strutture in c.a. unitamente agli altri elaborati depositati per la denuncia delle opere allo Sportello Unico per l'Edilizia.

La soletta di copertura del parcheggio non potrà essere posta in esercizio prima dell'esecuzione del collaudo statico. Il collaudo statico dovrà essere trasmesso al collaudatore tecnico-amministrativo in corso d'opera nominato dalla Città per le opere di sistemazione superficiale e al R.U.P..

Per quanto sovrastato essenzialmente da aree di parcheggio veicolare, l'estradosso della struttura interrata sarà peraltro collocato a minimo -1,50 m. dal piano di campagna (quota marciapiedi) per permettere un ricarico di terreno vegetale sufficiente al radicamento ottimale di piante a portamento anche arboreo, implicando una corretta valutazione dei conseguenti carichi permanenti.

3.5 GRIGLIE DI AERAZIONE

Esse dovranno essere integrate compositivamente al disegno della sistemazione superficiale potranno essere disposte perimetralmente alla struttura interrata, o integrate in una corona di terreno vegetato, analogamente potranno essere disposte in corrispondenza di passaggi pedonali ma, in questo caso, non potranno coprire l'intera sezione del marciapiede e dovranno permettere un passaggio di almeno un metro su pavimentazione non grigliata. Nel caso esse si elevino dal piano di campagna è preferibile che siano disposte in verticale, con serramento a persiana.

Ove esse corrispondessero a porzioni di area pavimentata, esse dovranno essere dotate di griglie carrabili delle quali, in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere concordato il disegno con gli uffici comunali competenti. Nel caso di griglie orizzontali appoggiate esse dovranno essere idoneamente fissate alla struttura di sostegno, in modo da impedirne la sottrazione e il movimento al passaggio di veicoli o pedoni.

Massima attenzione sarà portata alle soluzioni di impermeabilizzazione e di raccordo con le circostanti parti di area pubblica, ricordando che le aerazioni, comprese le loro strutture di sostegno, sono pertinenza diretta del parcheggio interrato e che la loro manutenzione non è a carico della Città.

4. PRESCRIZIONI PARTICOLARI

4.1 ALBERATE

Sulla banchina triangolare esistente parzialmente interessata dalla costruzione del parcheggio sono presenti esemplari di bagolare. (vedasi doc. fotografica).

I lavori di scavo e le manomissioni sulle alberate della Città sono soggetti ad esame e successivo parere tecnico vincolante da parte del Settore Gestione Verde.

I progetti di manomissione e/o occupazione dell'area verde o della banchina alberata dovranno essere accompagnati dai seguenti elaborati:

- una planimetria quotata che individui le presenze vegetali su una porzione di terreno di almeno 20 metri oltre il limite dell'intervento;
- il genere e la specie botanica dei soggetti arborei (alberi ed arbusti) ed il diametro del tronco a mt. 1,30 da terra ;
- il numero complessivo dei soggetti arborei interessati dalla futura manomissione del suolo, considerando che l'area di pertinenza deve intendersi come proiezione della chioma sul terreno del soggetto arboreo adulto;
- una relazione che specifichi i lavori da eseguire, l'ingombro del cantiere, la sua durata, le misure di salvaguardia adottate per preservare la vegetazione ed i manufatti eventualmente presenti
- una dichiarazione del richiedente relativa alla conoscenza di quanto previsto dalla normativa vigente in materia e contenente l'impegno ad eseguire i ripristini a propria cura e spese, nonché gli eventuali interventi agronomici specializzati e ad indennizzare l'Amministrazione Comunale nel caso venissero provocati danni agli alberi di sua proprietà;
- una dettagliata documentazione fotografica;
- Prima dell'inizio dei lavori il richiedente deve aver dato avviso scritto agli Uffici del Settore Gestione Verde e deve essere in possesso di bolla tecnica autorizzativa corredata di specifiche e dettagliate prescrizioni per l'esecuzione dei lavori.
- L'esecutore dei lavori ha l'obbligo di informare tutti i lavoratori (sia delle imprese appaltatrici che subappaltatrici) presenti in cantiere delle prescrizioni tecniche disposte, deve dare copia delle prescrizioni rilasciate dagli Uffici del Settore Gestione Verde al capo cantiere e

lasciare copia del documento in cantiere a disposizione dei lavoratori e degli addetti ai controlli e, qualora richiesto dal Settore Gestione Verde, deve altresì affiggere in cantiere un cartello che renda edotta la cittadinanza dei lavori autorizzati.

- Qualora uno scavo e successivo riempimento possano aver prodotto lesioni all'apparato radicale di un soggetto arboreo, i tecnici del Settore Gestione Verde possono richiedere di riaprire lo stesso per le necessarie verifiche tecniche del caso.
- Eventuali interventi di cura e manutenzione quali potature, interventi fitosanitari e nutrizionali, misurazioni strumentali di tipo invasivo dovranno essere richiesti esclusivamente al Settore Gestione Verde

Nelle aree di cantiere è fatto obbligo di adottare tutti gli accorgimenti necessari ad evitare qualsiasi danneggiamento ovvero qualsiasi attività che possa compromettere in modo diretto o indiretto la salute, lo sviluppo e la stabilità delle piante.

La distanza minima dalla luce netta di qualsiasi scavo al filo del tronco non potrà essere inferiore:

a 5 metri per gli esemplari monumentali o di pregio con diametro maggiore di 80 cm;

a 3 metri per le piante di prima e seconda grandezza non incluse nel punto precedente;

Il Settore Gestione Verde potrà aumentare le distanze riportate ai punti precedenti in caso di alberi o alberate di particolare pregio storico-monumentale o botanico-paesaggistico.

Gli scavi nella zona degli alberi non dovranno restare aperti per più di una settimana.

Se dovessero verificarsi interruzioni dei lavori, gli scavi dovranno essere riempiti provvisoriamente o comunque mantenuti umidi. In alternativa, le radici saranno protette con un'apposita stuoia ed in ogni caso le stesse dovranno essere mantenute umide.

Nel caso di pericolo di gelo le pareti dello scavo nella zona delle radici dovranno essere coperte provvisoriamente con materiale isolante. I lavori di livellamento nell'area radicale sono da eseguirsi a mano.

Protezione degli alberi

Gli alberi presenti nei cantieri devono essere obbligatoriamente protetti a cura e spese del conduttore del cantiere stesso.

La protezione deve essere realizzata con una solida recinzione che consenta di evitare danni al fusto, alla chioma ed all'apparato radicale.

Nel caso risulti impossibile recintare il cantiere, per i singoli alberi la protezione dovrà interessare il fusto fin dal colletto attraverso l'impiego di tavole in legno o in altro idoneo materiale dello spessore minimo di 2 cm, poste intorno al tronco a formare una gabbia sull'intera circonferenza previa interposizione di una fascia protettiva di materiali cuscinetto (pneumatici o altro materiale).

In caso di necessità deve essere protetta anche la chioma dell'albero, in particolare qualora nel cantiere si utilizzino macchine con bracci mobili in elevazione.

sistemi di protezione dovranno essere rimossi al termine dei lavori.

In corrispondenza dell'apparato radicale delle piante è vietato il transito di mezzi, fatta eccezione per i casi in cui vi sia una superficie pavimentata in prossimità dell'apparato radicale stesso.

Il costipamento e la vibratura sono vietati nelle aree di pertinenza degli alberi

Qualora non si possa evitare di transitare all'interno dell'area di pertinenza, su prescrizione e autorizzazione scritta del Settore Gestione Verde la superficie di terreno interessata deve essere ricoperta con uno strato di materiale drenante dello spessore minimo di 20 cm, sul quale devono essere poste tavole di legno, metalliche o plastiche.

Al termine dei lavori nell'area dovranno essere ripristinate le condizioni originarie con lavorazioni manuali nelle aree di pertinenza o secondo le prescrizioni inizialmente date.

Abbattimenti

La soluzione progettuale allegata al presente capitolato prevede l'abbattimento di due alberature interferenti con la rampa di accesso al parcheggio.

Ai sensi dell'art. 38 del regolamento comunale del verde, l'abbattimento di alberature pubbliche presenti sul territorio comunale, è consentito esclusivamente nei casi comprovati di stretta necessità e con parere del Settore Gestione Verde, il proponente dovrà pertanto richiedere tale parere qualora interdesse perseguire una soluzione progettuale che preveda abbattimenti.

Compensazione ambientale

Nel caso di abbattimento di alberature pubbliche o qualora il Settore Gestione Verde ritenga che tali opere non consentano il mantenimento o l'espianto di alberature esistenti, per tutti gli esemplari da abbattere dovrà essere calcolato il valore ornamentale oppure il danno ornamentale e biologico in caso di soluzioni che consentano il mantenimento in sito dei soggetti ma si renda necessaria la loro riduzione dimensionale e messa in sicurezza o il trapianto in altro sito.

Il calcolo del valore ornamentale e/o del danno biologico saranno effettuati da un funzionario competente del Settore Gestione Verde.

Tale valore dovrà essere assunto come valore base compensativo dell'intervento di ripristino da porre in essere nell'area opportuna più prossima possibile al sito su cui insiste l'intervento, nella presente soluzione progettuale l'area a compensazione è stata individuata in fregio a Via Stradella (Tav. 6 - Planimetria sistemazione superficiale-).

4.2 TERRE E ROCCE DA SCAVO - VERIFICHE ATTIVITA' PREGRESSE IMPIANTO CARBURANTI -

Da indagini effettuate presso gli archivi della Città è emerso che in largo Giachino era presente un impianto distributore carburanti (Tav. 21), risalente all'anno 1947, ora dimesso.

Si sottolinea, in via cautelativa, che il Proponente dovrà effettuare opportuni sondaggi per verificare la eventuale presenza di serbatoi nel sottosuolo; in caso di rinvenimento il Proponente dovrà demolire il manufatto e bonificare il terreno, se necessario, a proprie cura e spese.

Dovrà essere prodotto un documento di valutazione della qualità ambientale, con eventuale proposta di indagini, da sottoporre al Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali – Ufficio Bonifiche per l'ottenimento del permesso di costruire, come descritto nell'art. 11 dello schema di convenzione.

Nel tempo intercorrente tra la comunicazione dell'aggiudicazione della gara e la stipula della convenzione con la Città, l'aggiudicatario avrà facoltà di effettuare le analisi del terreno ritenute necessarie al documento di cui sopra.

Qualora dalle analisi effettuate il terreno non fosse ritenuto da bonificare, le estrazioni di materiale di scavo dovranno semplicemente rispettare le ordinarie disposizioni per il conferimento in discarica o per il re-impiego dello stesso materiale o di parte di esso.

Il Proponente oltre a valutare tutti i tipi di interferenza con le preesistenze dovrà porre particolare attenzione alle seguenti interferenze.

4.3 VIABILITA'

Il Proponente dovrà garantire il transito veicolare e pedonale per tutta la durata dei lavori.

Il Proponente dovrà valutare attentamente la logistica del cantiere, considerate anche le attività commerciali che caratterizzano l'area di intervento.

Dovrà essere posta particolare attenzione all'abbattimento delle polveri e del rumore.

Lo scavo, dovrà essere eseguito adottando le migliori tecniche costruttive che garantiscano il minor impatto possibile sulla superficie.

4.4 PARCHEGGI RESIDENTI

All'interno dei cortili dei fabbricati affacciati su Largo Giachino sono presenti posti auto/box utilizzati da privati, il Proponente dovrà concordare con le proprietà le modalità di sosta alternativa durante le fasi di cantiere.

4.5 DEHOR CONTINUATIVO E VARIE

Si segnala che nei pressi dei civ 110-108 è presente presente un Dehor continuativo e l'attività di un meccanico con stallo riservato per la sosta.

Il Proponente, durante la fase di esecuzione dovrà provvedere alla rimozione temporanea del dehor stesso, interloquendo con congruo preavviso con i gestori dello stesso e l'ufficio circoscrizionale preposto ai sensi dell'art. 11 del Regolamento Comunale "*Occupazione del suolo pubblico mediante l'allestimento di dehors stagionali e continuativi*".

Il Proponente, dovrà prevedere durante la fase di costruzione l'eventuale spostamento e il ricollocamento del dehor, tenendo presente gli allacci dei manufatti alle varie reti (idrica, telefonica, energia etc.).

4.6 RETE FOGNARIA

Fognatura bianca

Il manufatto del parcheggio intercetta longitudinalmente, per un tratto di circa 100 ml, la rete di fognatura nera ovoidale delle dimensioni di cm 70x145 con andamento dello scorrevole verso via Vibò. TAV. 9.

Tutti i gli scarichi provenienti dai pluviali privati e le caditoie stradali preesistenti dovranno essere intercettati e riallacciati alla nuova fognatura a cura del proponente; così come gli scarichi di fognatura nera.

Ove si riscontrassero pluviali che scaricano a livello del marciapiedi dovranno essere convogliati direttamente nel canale di fognatura bianca a cura del proponente.

Il proponente dovrà predisporre il progetto della nuova rete di smaltimento delle acque nere e meteoriche con l'elaborato del computo metrico estimativo come allegato specifico al futuro progetto esecutivo e sottoporlo al parere preventivo della SMAT.

4.7 TELERISCALDAMENTO

Con riferimento alla Tav. 16 i programmi di realizzazione della rete di teleriscaldamento prevedono l'attraversamento di Largo Giachino.

Le tubazioni (doppia tubazione DN 600 mm con diametro esterno di 800 mm) passeranno al di sopra della soletta del futuro parcheggio interrato.

Si chiede, pertanto, al fine di consentire una corretta realizzazione della rete teleriscaldamento, di tenere conto nella progettazione esecutiva del parcheggio, di quanto riportato nell'elaborato grafico allegato TAV. 16 ed in particolare delle seguenti indicazioni:

- Prevedere una copertura di interramento sopra la soletta di almeno 150 cm;
- Realizzare al di sopra della soletta del parcheggio, a cura del proponente, due pareti in c.a. all'interno delle quali verranno posate a cura di AES le tubazioni teleriscaldamento (che saranno alloggiare e interrate a carico di AES) come indicato nell'elaborato grafico allegato;
- Le suddette pareti dovranno essere dimensionate in modo da sopportare, previo posizionamento da parte AES delle piastre di copertura, i carichi stradali soprastanti;

AES dovrà ricevere in visione il progetto esecutivo del parcheggio per verificare che siano state recepite le indicazioni fornite per la regolare posa della rete del teleriscaldamento.

4.8 PRESCRIZIONI TECNICHE IMPIANTI TRANVIARI GTT

Sulla piazza è presente la rete aerea di trazione di GTT fissata sulle facciate dei fabbricati e su palo.

Rete aerea di Trazione:

Individuata l'area di cantiere e determinata la necessità di rimuovere la sovrastante rete aerea si dovrà identificare correttamente quali saranno gli spazi di cantiere che dovranno essere liberati dalla relativa tiranteria interferente con i lavori. Trattandosi di area esterna alla sede tranviaria è possibile modificare l'attuale tiranteria che sostiene la rete aerea di contatto liberando tutta la piazza.

Tale valutazione sarà possibile solo dopo aver correttamente individuate le interferenze con il cantiere e con le zone limitrofe.

Tutte le attività di modifica/adequamento della tiranteria della rete aerea saranno eseguite da personale GTT.

Rete sotterranea di alimentazione:

Nell'area oggetto del costruendo parcheggio sono presenti cavi di alimentazione della rete tranviaria "abbandonati". Prima di procedere alla rimozione è opportuno l'intervento delle squadre GTT per verificare l'assenza di alimentazione e il taglio del resto della rete.

Limiti alla deviazione linea tram

Allo stato attuale, il binario est di Via Stradella è fuori servizio, per i lavori del Passante Ferroviario. Qualora i lavori per il parcheggio fossero eseguiti successivamente al ripristino del suddetto binario, sarà necessario modificare l'impianto di rete aerea per mantenerlo in esercizio durante i lavori

Binari tranviari rimozione:

I binari tranviari interferenti con gli scavi e l'area di cantiere non sono reimpiegabili dopo la rimozione, pertanto dovranno essere smaltiti secondo le normative correnti, a cura del Proponente.

Individuata l'area d'interferenza con la costruzione del parcheggio, dovrà essere avvisata GTT per il recupero degli apparati reimpiegabili degli scambi (motore, armadio di controllo, box di collegamento alle rotaie, eventuali chiusini, e indicherà il punto di sezionamento alle rotaie. La rimozione delle stesse potrà avvenire direttamente da parte dell'impresa esecutrice dei lavori del parcheggio previa indicazione e taglio delle rotaie da parte di GTT.

Binari tranviari posa in opera:

A fine lavori saranno riposizionati i binari tranviari nuovi con il medesimo tracciato (**da rilevare prima dello smantellamento**). Le caratteristiche costruttive in uso attualmente per gli impianti di nuova posa saranno indicate da GTT inoltre si aggiungono le seguenti ulteriori prescrizioni:

- l'estradosso dell'ultimo solaio dovrà avere un ricoprimento sufficiente per consentire l'esecuzione del pacchetto "standard" di cm 65-70 e dovrà essere adeguatamente protetta l'impermeabilizzazione della sottostante struttura, tenendo inoltre debito conto del fatto che quest'ultima sia idonea anche alla luce di eventuali futuri interventi manutentivi dell'impianto tranviario;
- poiché sotto l'impianto tranviario è prevista una porzione seppur minima di struttura è necessario prevedere l'inserimento di materiale atto allo smorzamento delle eventuali vibrazioni prodotte dal passaggio dei veicoli tranviari. Le caratteristiche dei materassini dovranno essere individuate e calcolate dal progettista della struttura del parcheggio al quale saranno consegnate le caratteristiche dei veicoli abilitati al transito nel tratto di rete tranviaria oggetto dei lavori.
- La posa in opera dell'impianto tranviario potrà essere eseguita da imprese appaltatrici aventi i requisiti adeguati per la realizzazione di armamento e ferroviario oppure potrà essere eseguita da GTT a mezzo di proprio personale, ovvero potranno essere posti in opera da impresa

selezionata dal concessionario dei lavori del parcheggio; l'impresa appaltatrice delle opere tranviarie o l'eventuale subappaltatore dovrà possedere attestazione SOA per la categoria OS 29. In tal caso saranno fornite da GTT le prescrizioni tecniche e le tolleranze di montaggio.

- Tutto il materiale di armamento (rotaie, deviatori, traversine, piastre, scambi, apparati di comando dello scambio, ecc.) potrà essere fornito da GTT che ne quantificherà l'importo ai prezzi di mercato al momento in cui saranno eseguiti i lavori; diversamente il materiale necessario potrà essere acquistato dall'impresa che realizza il parcheggio e lo stesso dovrà essere sottoposto all'approvazione da GTT.

Le rotaie fungono da cavo negativo per il ritorno alla sottostazione elettrica, pertanto il progettista dovrà prevedere tutti i dispositivi ritenuti necessari per la protezione delle "correnti vaganti" dei ferri di armatura della struttura in c.a.

La ricollocazione dei pali di sostegno della rete aerea l'altezza tra l'estradosso della soletta di copertura del parcheggio e il piano stradale dovrà essere almeno di m 1,50.

Le prescrizioni e i relativi oneri di quanto in precedenza descritto saranno a totale carico del proponente e da concordare direttamente con gli uffici tecnici GTT.

5. ALLESTIMENTO DEL CANTIERE E COMUNICAZIONE

Sarà onere del Proponente mettere in atto (rif: art. 8 del bando di gara e art. 7 dello schema di convenzione), secondo le modalità concordate con l'Amministrazione, gli strumenti di comunicazione e di accompagnamento alla realizzazione delle opere, in modo da coinvolgere i cittadini nello svolgimento dell'intervento (anche attraverso iniziative da sé gestite sul modello "Open House"), aggiornarli sullo stato di avanzamento dei lavori e sulle relative interferenze, per ridurre al minimo i disagi generati dalla presenza del cantiere nell'area urbana. Potrà anche essere richiesta, nelle forme da stabilire, la partecipazione a tavoli di confronto sul genere dei "Comitati di Cantiere".

L'area di cantiere dovrà essere recinta con tipologia concordata con gli uffici tecnici della Città, prevedendo la realizzazione di zone "trasparenti" che consentano di osservare i lavori in sicurezza. Dovrà essere altresì curata la progettazione, la fornitura e la posa dei seguenti tre pannelli:

1 cartello riportante le informazioni di legge, dimensione m. 2x2,5;

1 cartello riportante le informazioni istituzionali, dimensioni m. 2x2,5;

1 cartello riportante le informazioni sul progetto, ove saranno descritte attraverso disegni di progetto e blocchi di testo le caratteristiche principali dell'intervento e le fasi di cantiere, dimensioni m. 2x2,5.

Le specifiche tecniche per la progettazione (logo, colori, dimensioni ecc.) e la realizzazione dei cartelli sono contenute nel "Manuale di Coordinamento Visivo dei Cantieri" della Città di Torino.

cartelli sono contenute nel "manuale di coordinamento visivo dei cantieri".

LA LETTURA DEL LUOGO

L'ambito di localizzazione del parcheggio pertinenziale si trova nella Borgata Tesso-Vittoria che costituisce un patrimonio di interesse storico e documentario per la formazione del nucleo urbano del quartiere che è sorto tra fine ottocento e primi del novecento durante la fase di proto-industrializzazione della città.

Il passaggio dalla città storica, chiusa nella cinta murata, all'attuale dimensione urbana è stato recepito e consolidato da una serie di provvedimenti di natura diversa che vanno dalla formazione dei piani ottocenteschi di ampliamento, alla costruzione delle due cinte daziarie rispettivamente del 1853-54 e del 1912-13, all'assunzione dei PRGC del 1908, 1920, 1959.

Né le prefigurazioni urbane implicite in questi provvedimenti, né le scelte insediative reali che ne sono conseguite hanno in qualche modo tenuto conto della forma di territorio sul quale la città si andava estendendo. Tuttavia, una lettura attenta riesce a cogliere nel tessuto urbano contemporaneo una serie di persistenze assai forti, persistenze che hanno contribuito a strutturare la morfologia dell'espansione periferica della città, al di là delle intenzioni pubbliche e delle volontà costruttive dei singoli: un caso rappresentativo è la Borgata Storica Tesso - Vittoria.

All'esterno della cinta daziaria del 1853, in corrispondenza dei varchi del dazio lungo le principali direttrici di traffico di entrata e uscita della città si rileva ancora il tessuto urbano di piccole ma dense frazioni sorte spontaneamente ma sostenute da lottizzazioni controllate da privati con edifici di notevole uniformità di caratteri tipologici e stilistici.

Le ragioni dell'esistenza di questi centri autonomi, di cui ancora oggi è riconoscibile la matrice culturale corrispondente alla fase di prima industrializzazione della città, generata dai meccanismi di carattere fiscale sulle merci di entrata ed uscita attraverso i varchi daziari, introdotti sin dai tempi della restaurazione: materiali da costruzione, derrate alimentari, merci di consumo, costavano meno fuori città perché non gravate da tasse.

Il carattere mercantile e industriale di quelle borgate, mescolato ad una residenza in prevalenza povera e case d'affitto, costituisce una costante ancora oggi rilevabile e che anzi si è intensificata nel corso degli anni facendone sede, fino ad anni recenti, di una pittoresca vita di borgo.

Il PRGC del 1908, riconfermato dai Piani successivi, prevalentemente di tipo stradale ed indifferente alle preesistenze, ha in genere trovato una resistenza di applicazione in queste zone della città che hanno avuto nell'isolamento la ragione stessa nella loro conservazione.

Sul piano del disegno della città, le borgate storiche costituiscono brandelli di tessuto difficilmente riconoscibili dal visitatore che percorre le principali direttrici di traffico, ma che anche intuitivamente rappresentano occasioni per la ricucitura e la polarizzazione di parti delicate della città.

Sul largo Giachino confluisce la Via Vibò che costituisce nel complesso uno spazio di relazione di interesse ambientale.

I fabbricati che affacciano su largo Giachino sono caratterizzati da una cortina edilizia continua prevalentemente uniforme riferibile stilisticamente e tipologicamente ai modi costruttivi dei primi decenni del Novecento, con parcellare fondiario ridimensionato in lotti e in spazi pubblici riferibili alla struttura economica e alla normativa dell'impianto urbanistico del Piano Unico regolatore e d'Ampliamento del 1908 e sue prime varianti.

L'immagine urbana e la struttura urbanistica dello spazio, con fulcro polarizzante in corrispondenza delle due piazze contigue alla Chiesa della Salute, conservano anche nella memoria collettiva forte significato di aggregazione culturale.

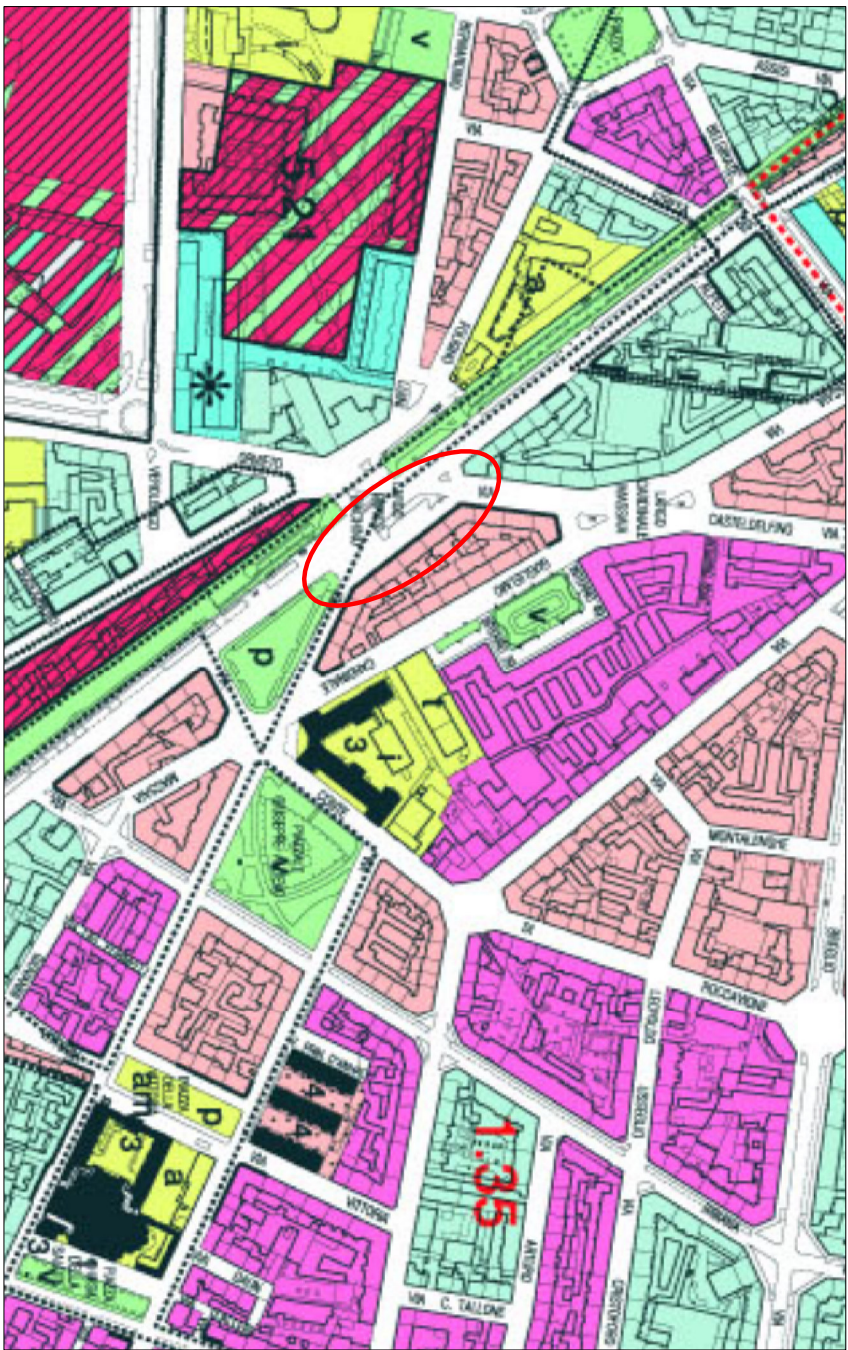
Il piano regolatore del 1908 interviene drasticamente sull'esistente, regolarizzando in un reticolo composto da strade rettilinee ed ampi isolati il tessuto già formato.

La stesura del Nuovo Piano regolatore Generale del 1993 contemplava la realizzazione del progetto della "Spina Reale" come contributo per la soluzione del problema aperto dalla copertura della ferrovia "Torino-Ceres" che corre lungo Via Stradella. Il progetto, parzialmente realizzato, ha trasformato in grande area verde pedonale lo spazio pubblico riconquistato sopra la trincea ferroviaria nel tratto tra Largo Giachino e Via Sospello. Il tratto del percorso alberato ciclopedonale doveva avere la funzionalità di ricostruire il collegamento tra il cuore antico della Città e la Reggia della Venaria, per proseguire, nelle intenzioni del PRGC, sino a Piazza Baldissera. Largo Giachino è stato coinvolto nell'ambito del programma della Spina Reale quale luogo urbano dotato di valenza di polo attrattivo del quartiere; in realtà, mai attuata, questa trasformazione prevedeva il completo ridisegno di un'area disomogenea e frammentata al fine di sottolineare la sua polarità.

LO STUDIO DI FATTIBILITÀ

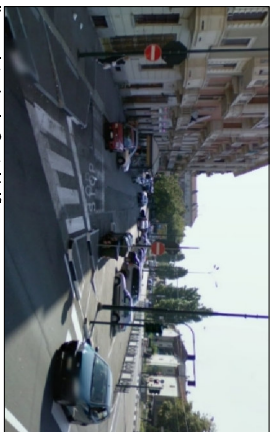
La presente ipotesi di fattibilità di parcheggio pertinenziale prende spunto dalle indicazioni del PRGC e si inserisce quale occasione di riqualificazione dello spazio superficiale finalizzata a creare, per quanto possibile, la ricucitura di largo Giachino nel borgo come precedentemente descritto. L'idea progettuale è ispirata al recente intervento in zona attuato dalla Città nell'anno 2011 nell'ambito del PISL di Borgata Tesso – Vittoria (Via Giachino-Ciamarella-Mondrone-Montesoglio-Cambiano-Gramegna-Valfenera-Vittoria). Attualmente l'area risulta alquanto disomogenea, il fronte principale degli edifici, risalenti agli anni 30, è esposto direttamente ad un forte inquinamento acustico dovuto all'intenso traffico veicolare generato dalla confluenza in Largo Giachino. Lo studio proposto prevede la ricucitura dell'alberata sul fronte di Via Stradella che così si formalizza con funzione di barriera e di quinta della "piazza", si è pensato di chiudere il varco in ingresso da Via Strabella e nella zona interna sono stati valorizzati i marciapiedi, ampliandone la sezione, per incentivare al massimo lo spazio di relazione, evidenziato anche attraverso l'uso di pavimentazione di maggior pregio; si sono alternati percorsi pedonali e zone di riposo delimitate da nuove alberature isolate. Per assolvere alle esigenze del quotidiano: viabilità, parcheggi locali si è mantenuta una viabilità a senso unico di marcia da Via Vibò a Via Casteldelfino, ricavando alcuni parcheggi in linea lungo l'asse longitudinale della piazza. Tale viabilità risulta comunque ridotta all'utilizzo da parte dei soli residenti e delle attività commerciali, in ingresso ed in uscita sulla "piazza" per rallentare il traffico sono previsti incroci rialzati in materiali lapidei (cubetti di porfido), materiale che risulta già presente sulla carreggiata ma attualmente ricoperto da un tappeto d'usura bituminoso. I parcheggi pertinenziali degli edifici residenziali che insistono nella zona risultano sottodimensionati rispetto alle effettive necessità, poiché i piani interrati sono occupati principalmente da cantinati. La rampa di accesso al parcheggio a doppio senso di marcia, per sfruttare al meglio la distribuzione sottostante, è stata posizionata a margine di Via Vibò. Obiettivo principale che il proponente dovrà sviluppare per la progettazione della sistemazione superficiale dovrà riferirsi alla tutela e alla valorizzazione dello spazio urbano, ridurre e mitigare il traffico oltre che ricucire l'ambito.

(1) Bibliografia: Vera Comoli Mandracci, *Le Città nella Storia d'Italia*. Torino, Laterza, Bari, 1983; AA.VV., *Beni Culturali e Ambientali nel Comune di Torino*, Vol. I, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino. De Ferrari, Vaudetti, Bistagnino, *Le Piazze*, Celid, Torino, 1987



Estratto P.R.G.C.

scala 1 : 5.000



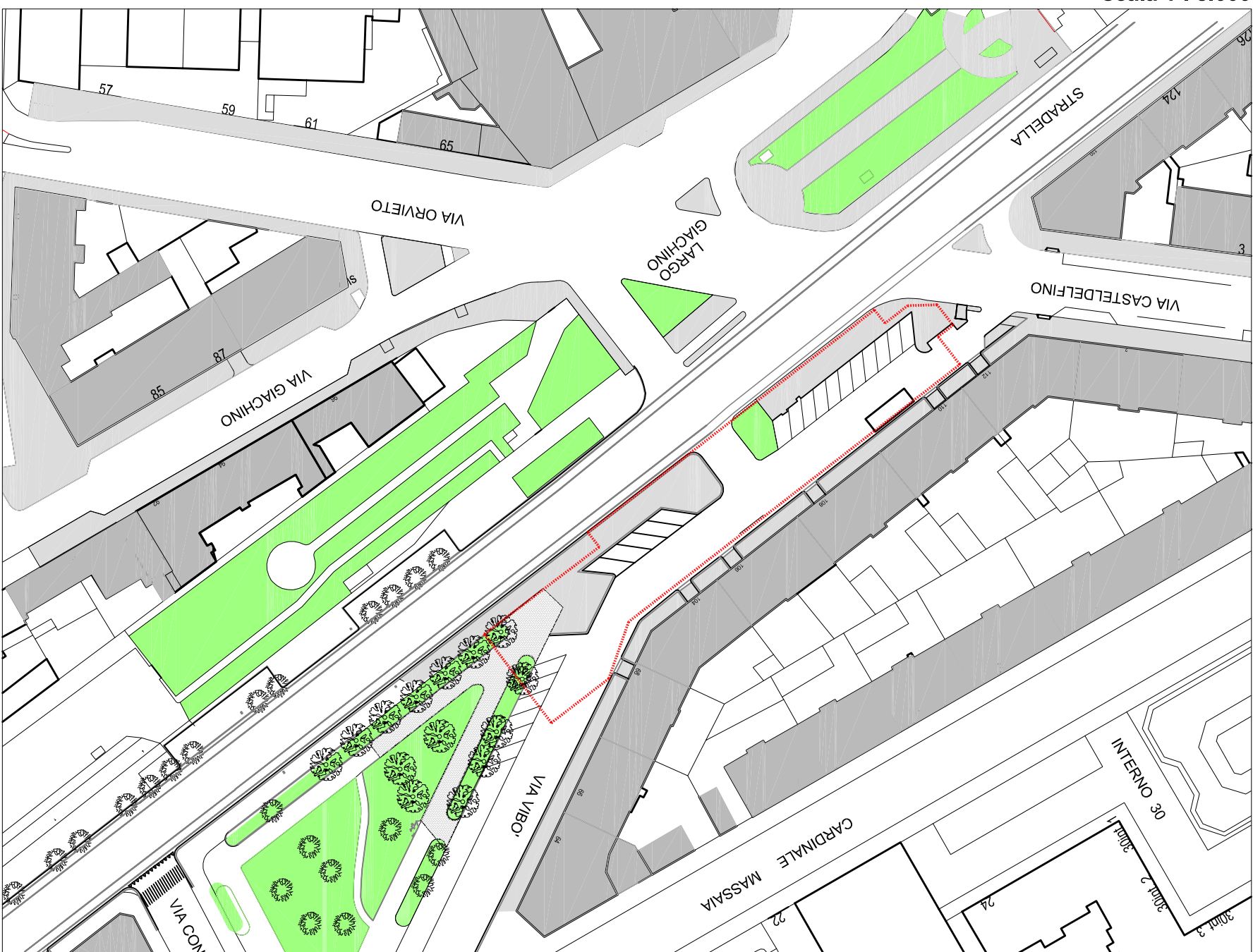
l'area vista da via Casteldefino



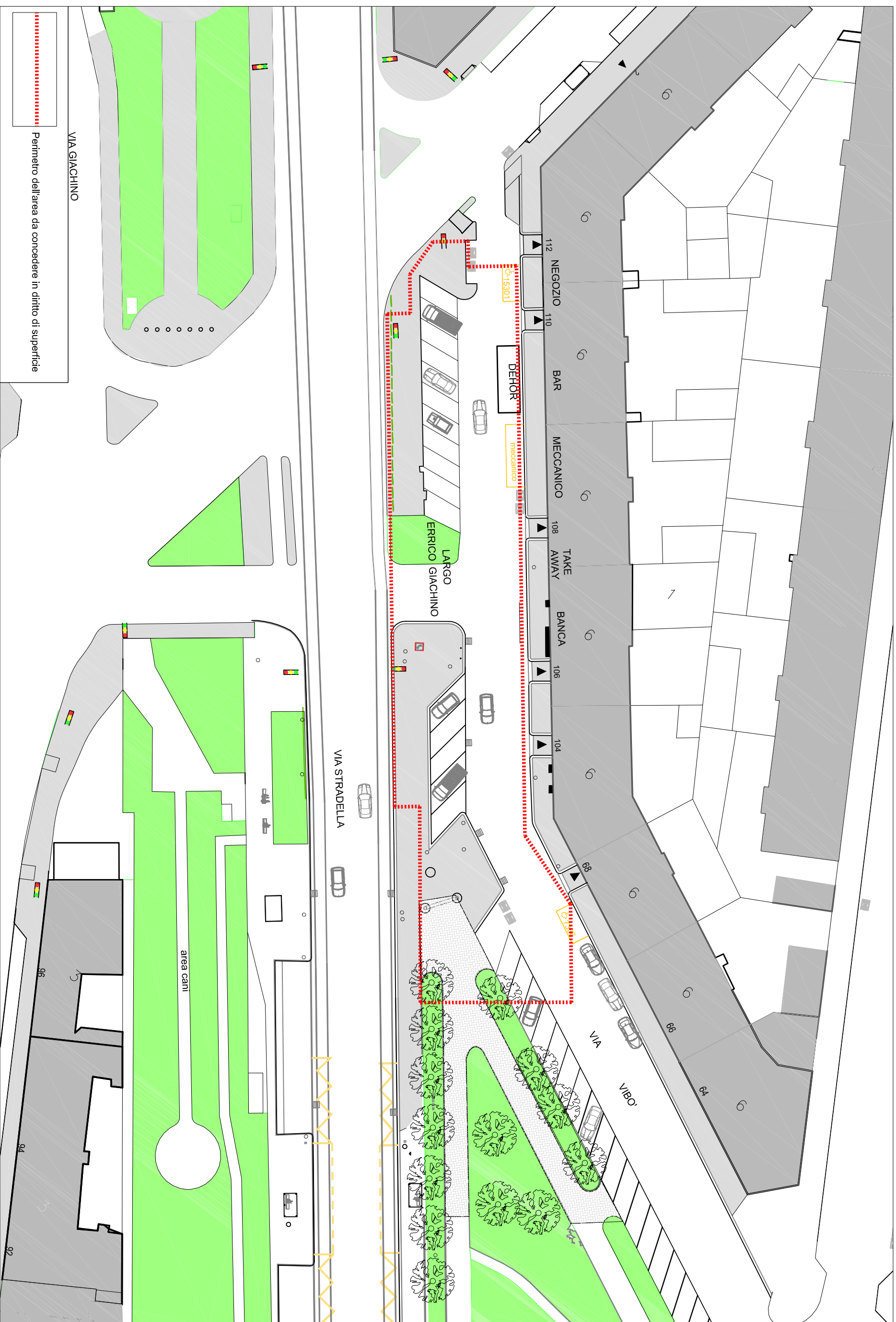
l'area vista da via Stradella



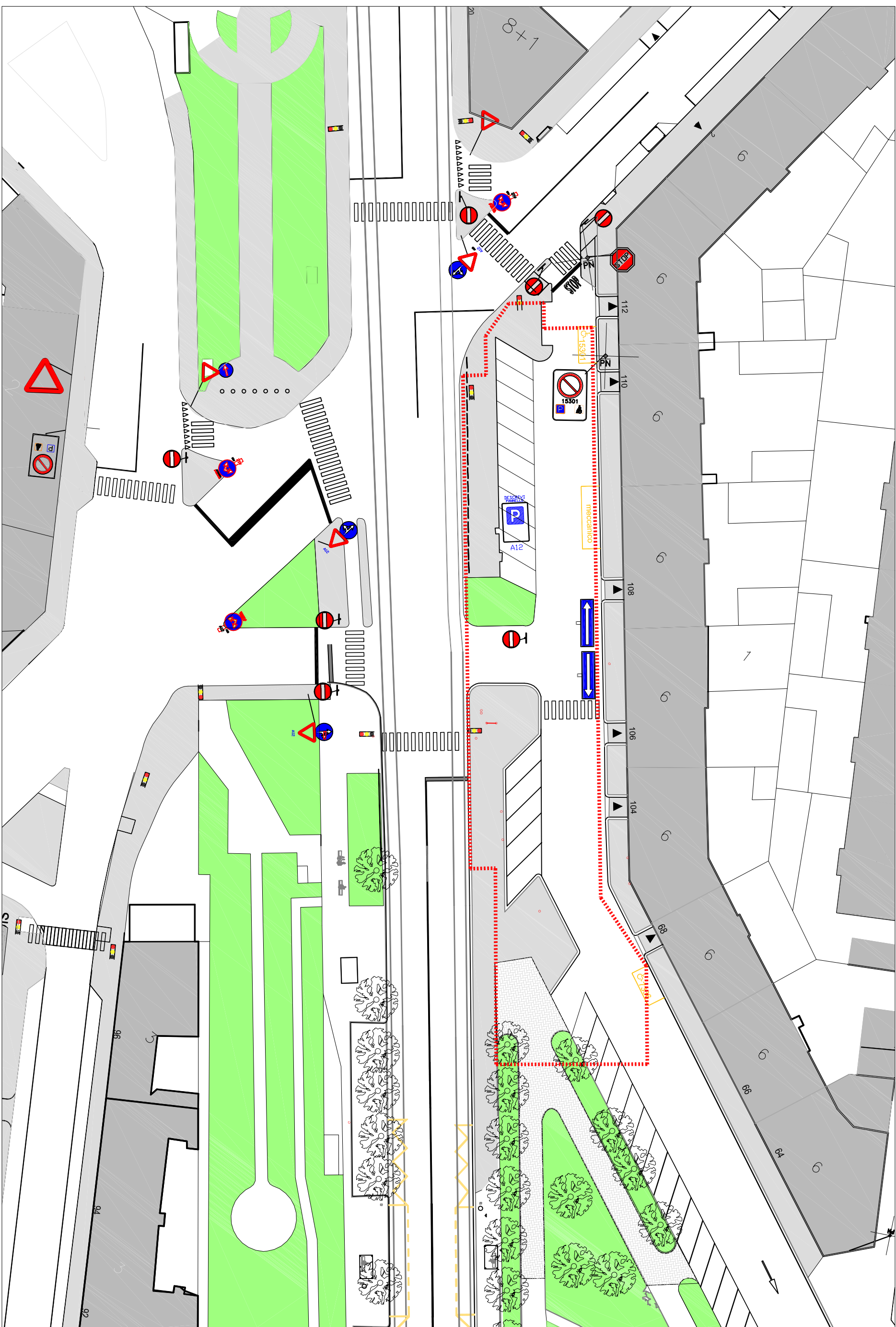
l'area vista da via Vibo



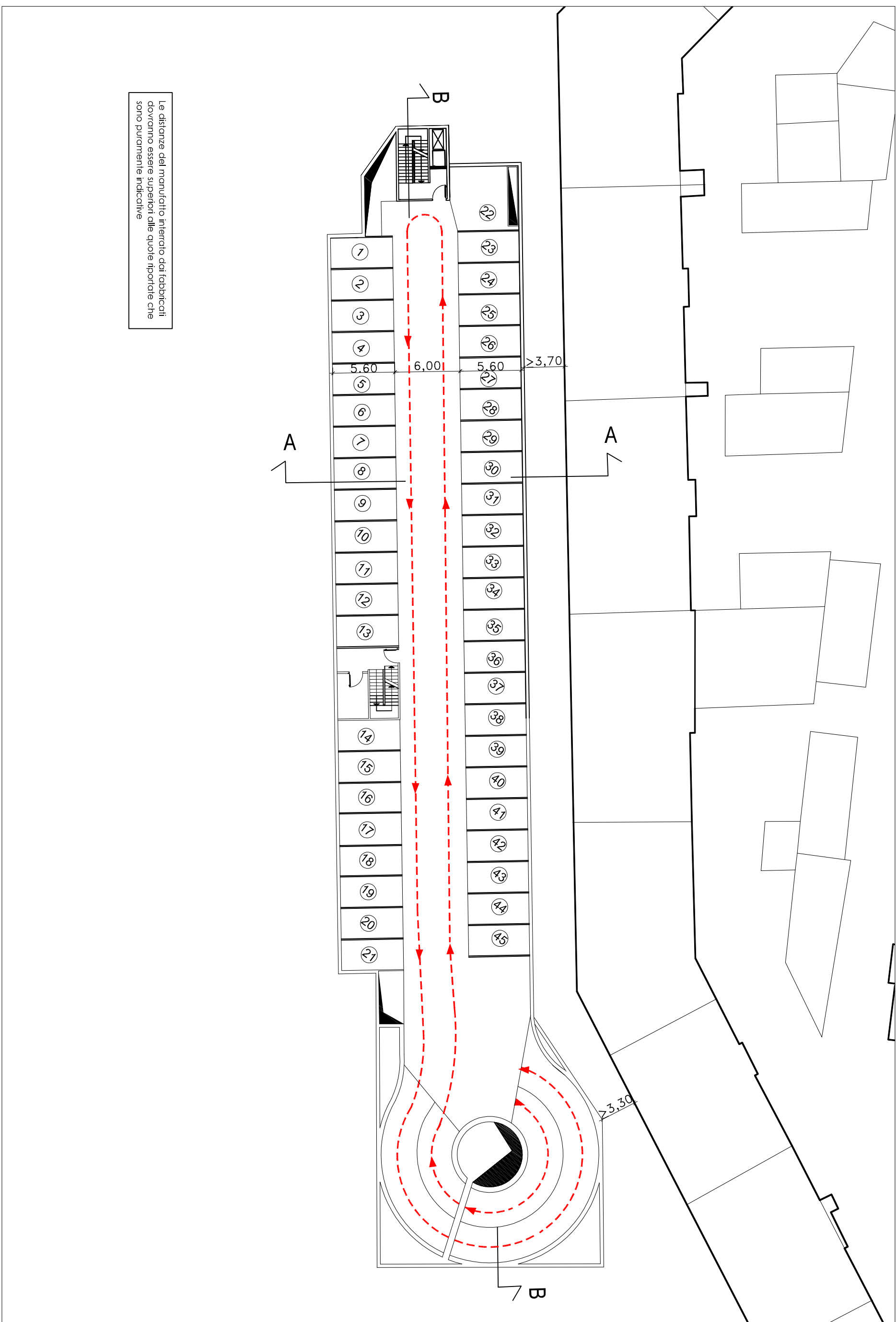
scala 1 : 1.000



scala 1 : 500

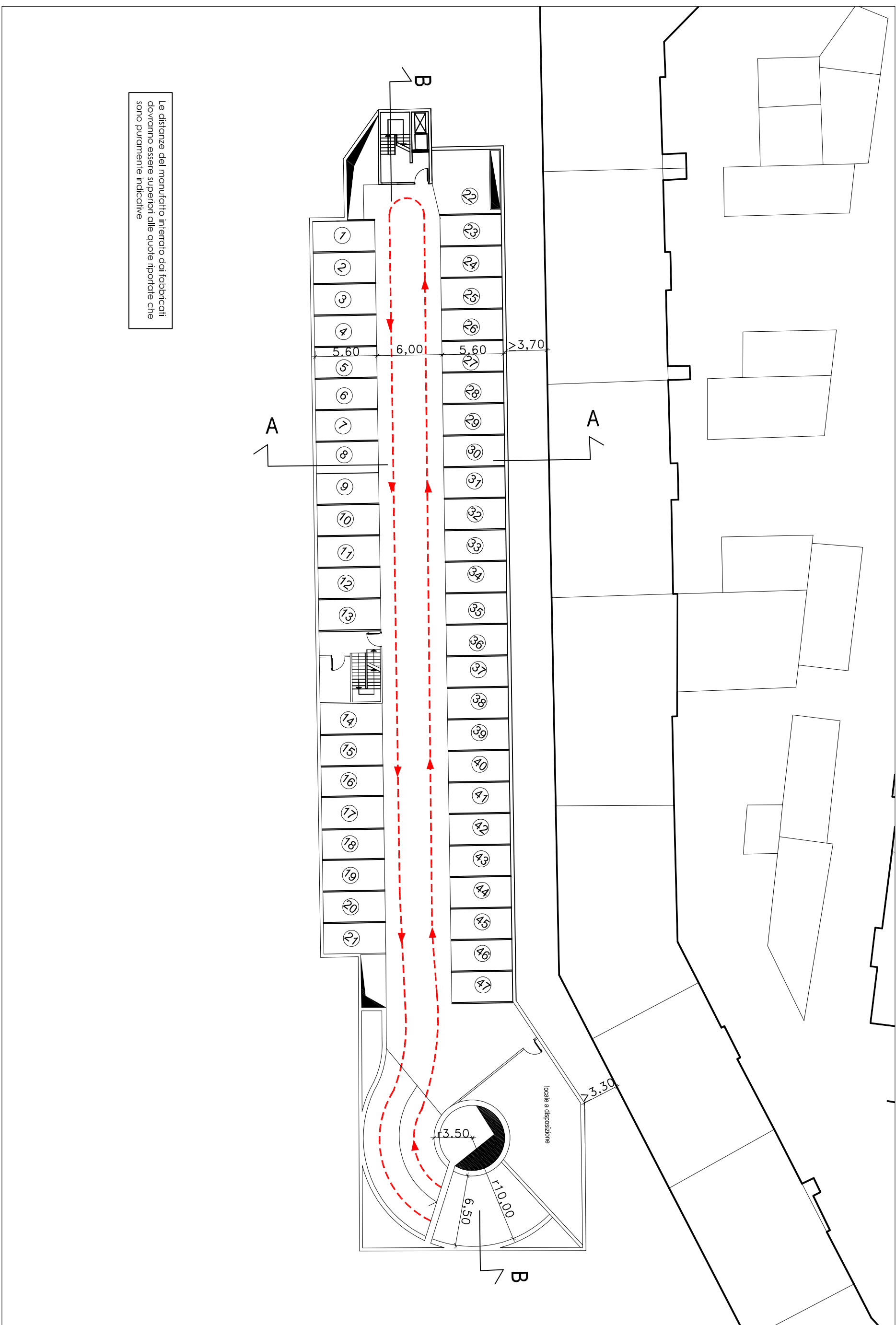


scala 1 : 500



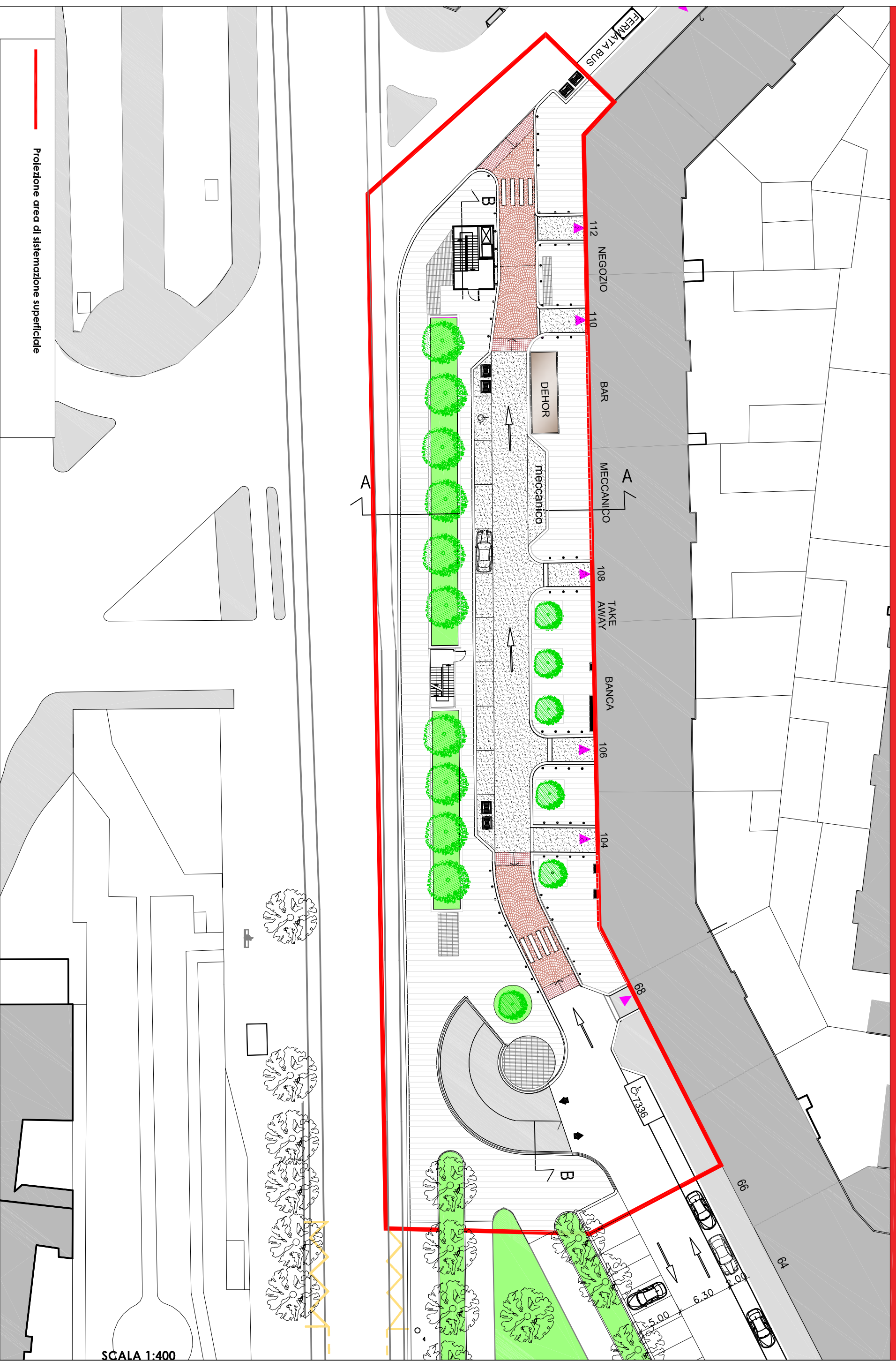
Le distanze del manufatto interrato dai fabbricati dovranno essere superiori alle quote riportate che sono puramente indicative

SCALA 1:300



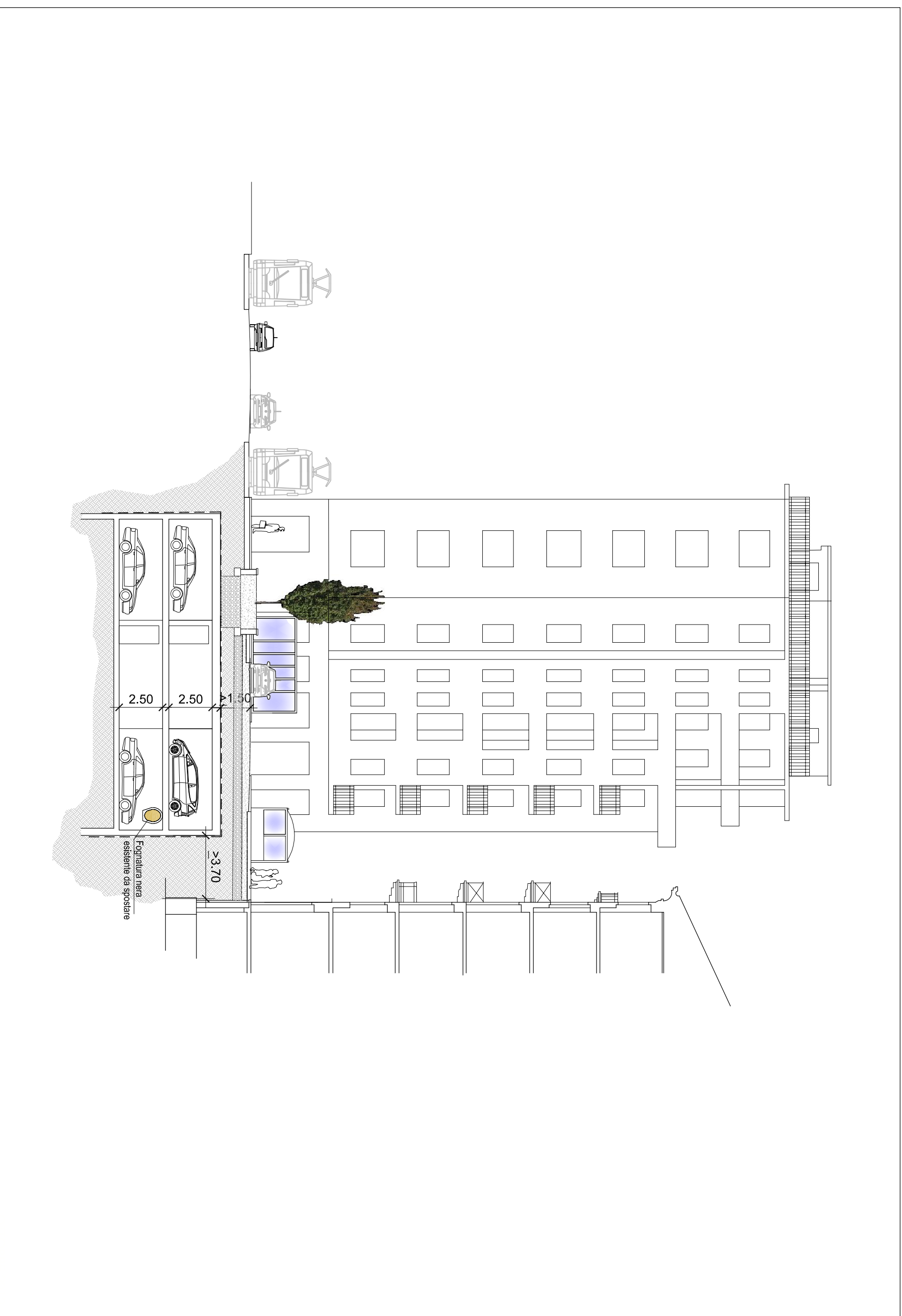
Le distanze del manufatto interrato dai fabbricati dovranno essere superiori alle quote riportate che sono puramente indicative

SCALA 1:300

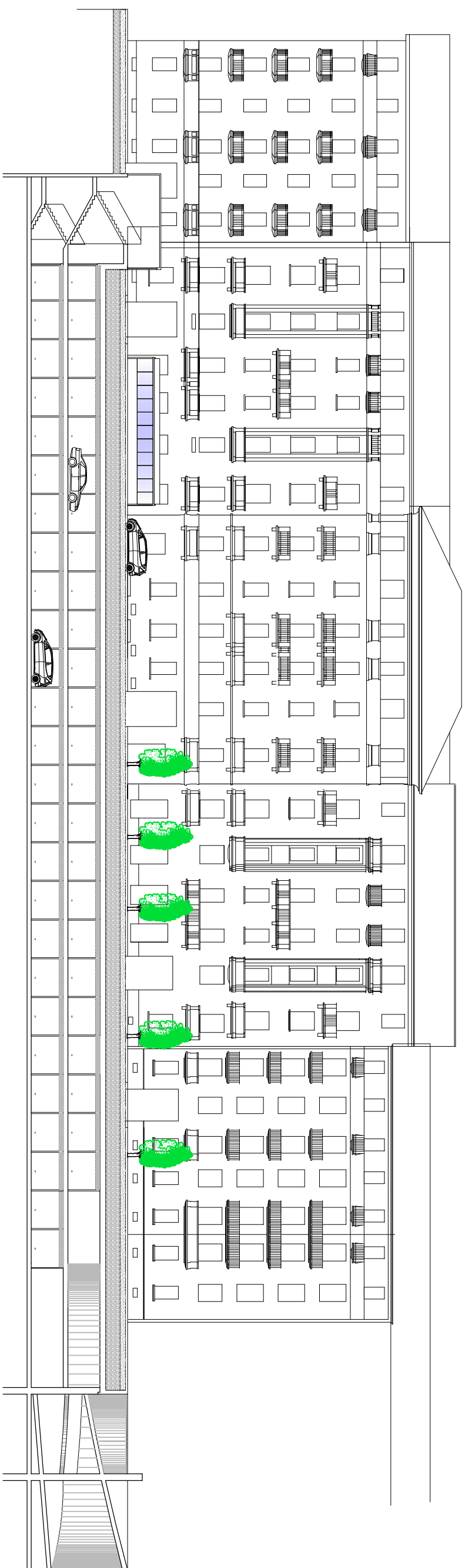


Proiezione area di sistemazione superficiale

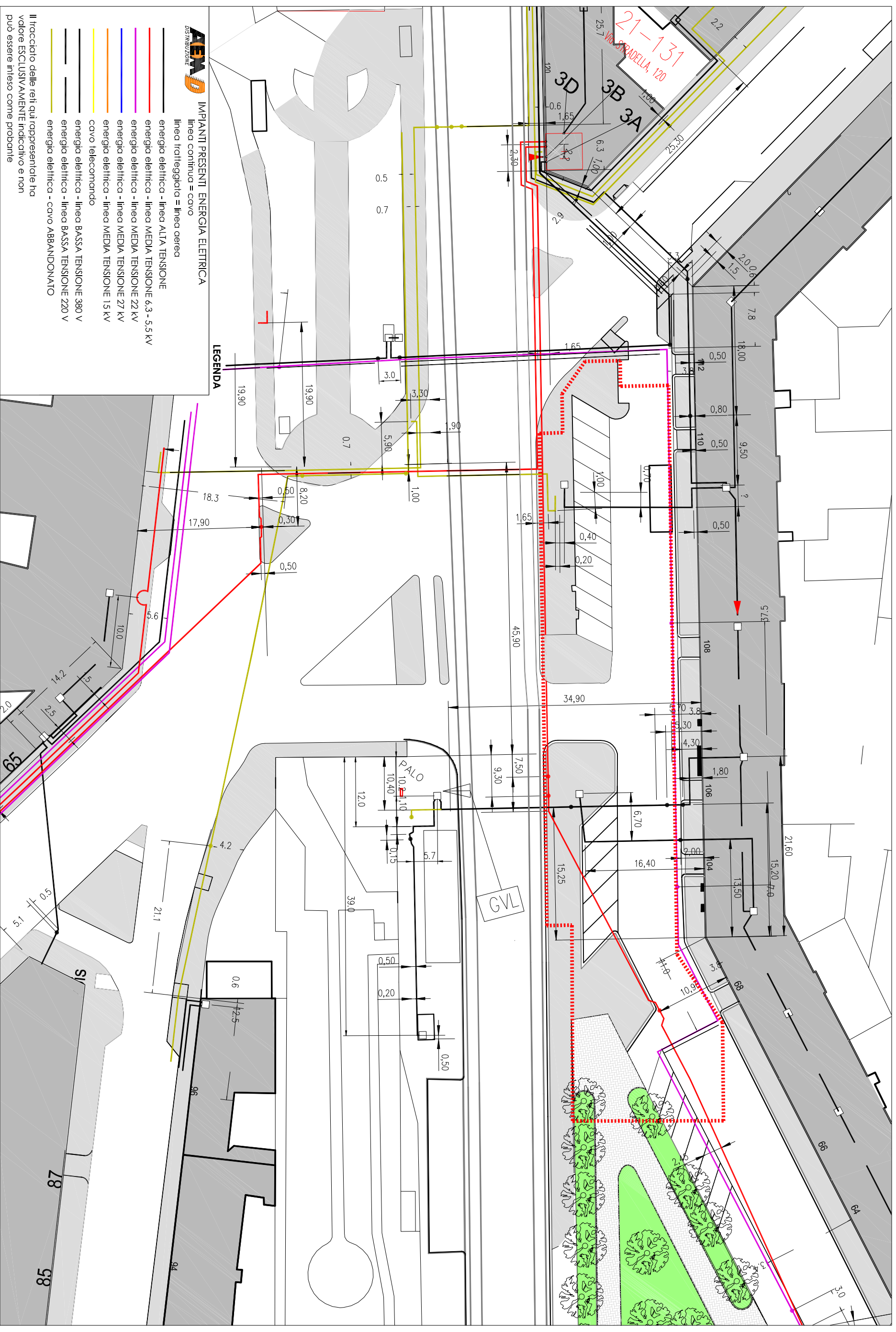
SCALA 1:400



SCALA 1:200



SCALA : FUORI SCALA

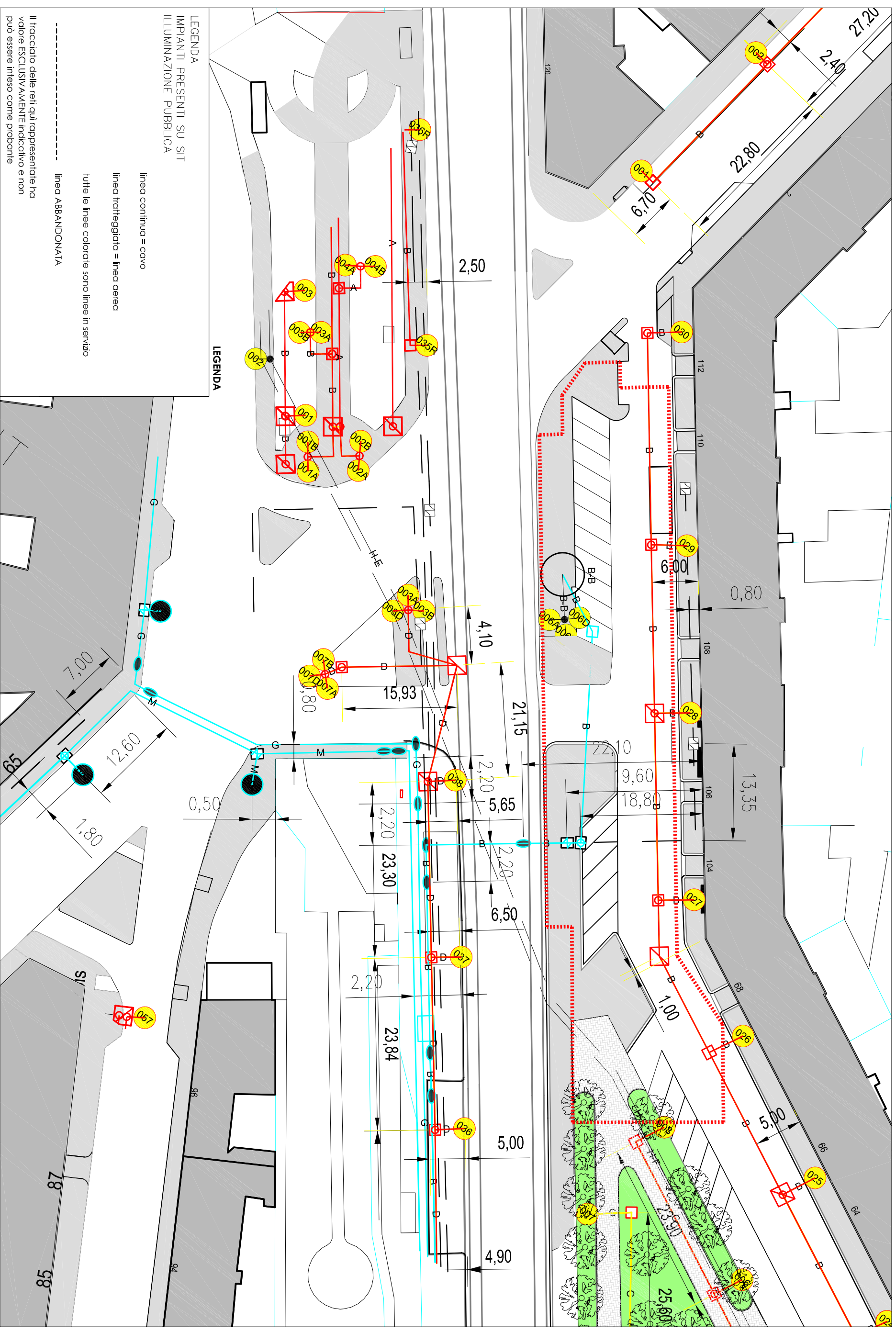


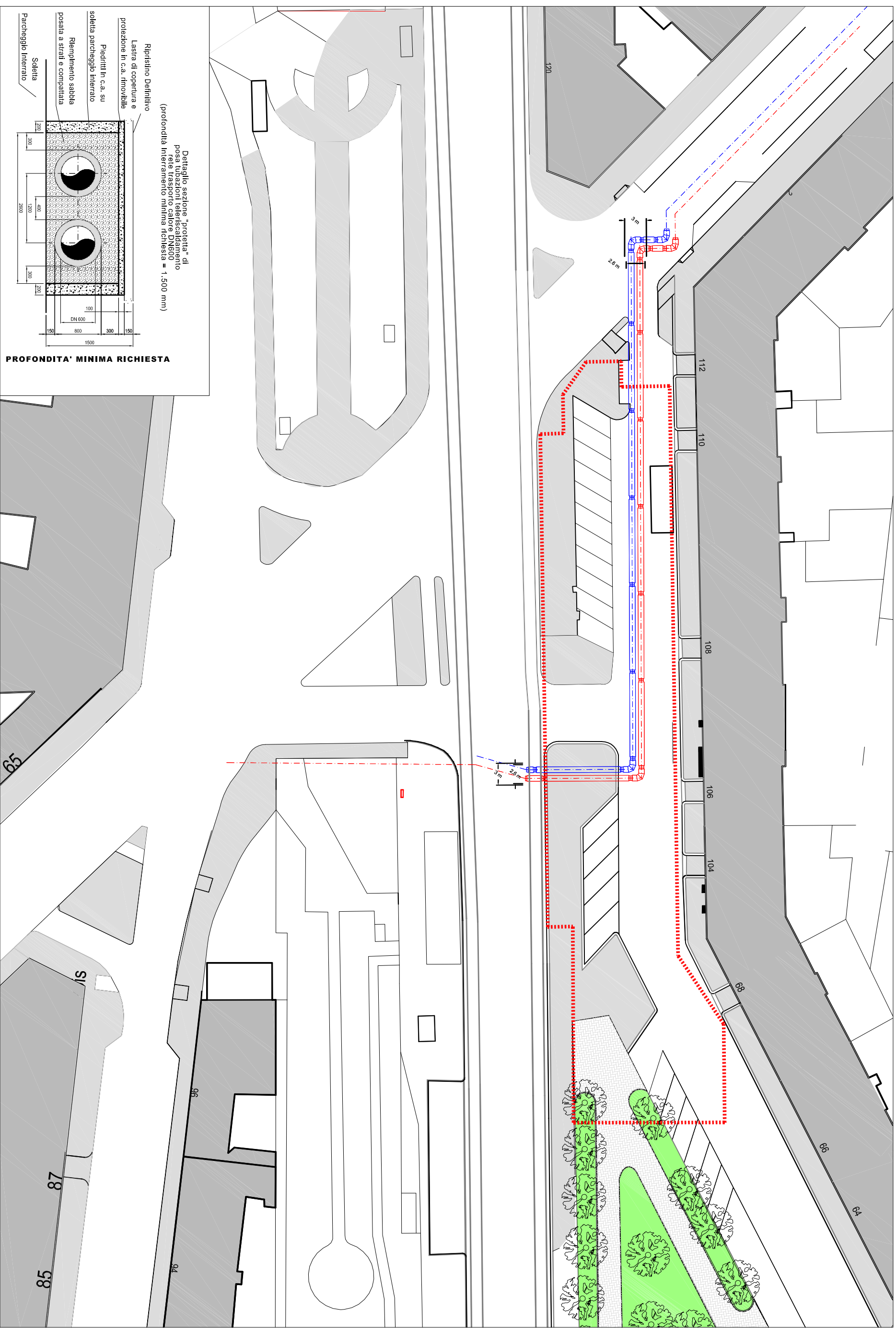
IMPIANTI PRESENTI ENERGIA ELETTRICA

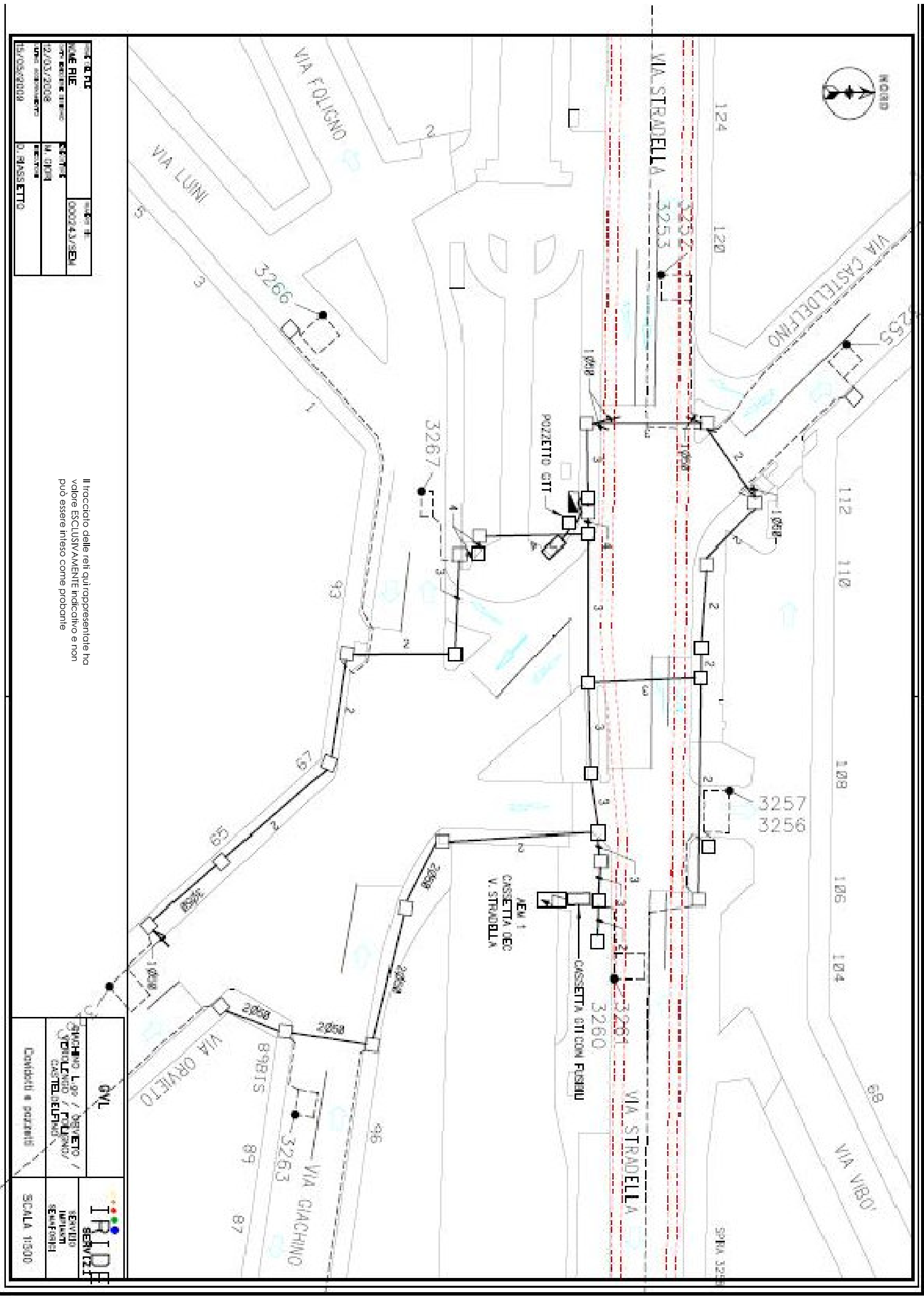
- linea continua = cavo
- linea tratteggiata = linea aerea
- energia elettrica - linea ALTA TENSIONE
- energia elettrica - linea MEDIA TENSIONE 6.3 - 5.5 kV
- energia elettrica - linea MEDIA TENSIONE 22 kV
- energia elettrica - linea MEDIA TENSIONE 27 kV
- energia elettrica - linea MEDIA TENSIONE 15 kV
- cavo telecomando
- energia elettrica - linea BASSA TENSIONE 380 V
- energia elettrica - linea BASSA TENSIONE 220 V
- energia elettrica - cavo ABBANDONATO

LEGENDA

Il tracciato delle reti qui rappresentate ha valore ESCLUSIVAMENTE indicativo e non può essere inteso come probante







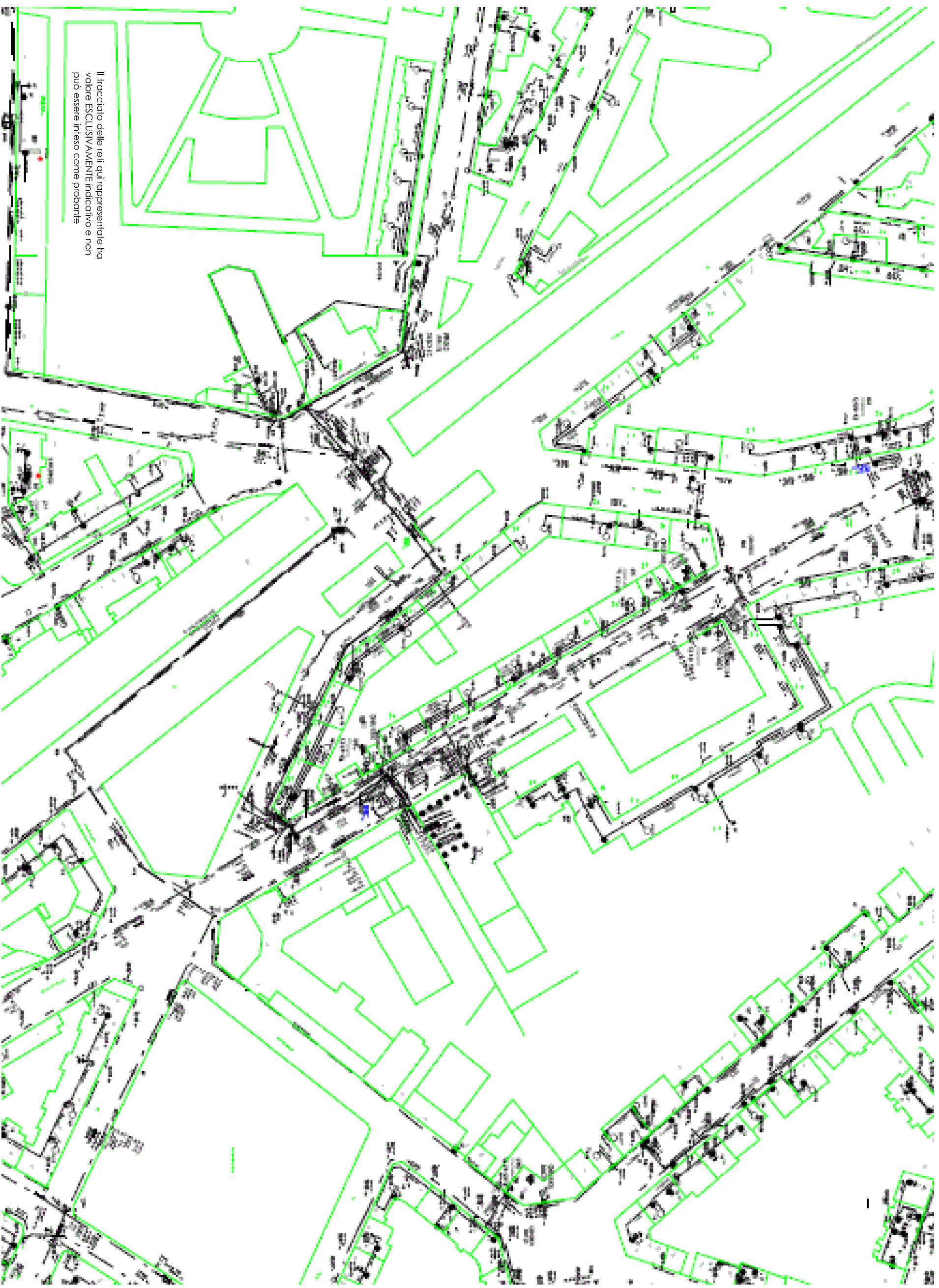
Il tracciato delle reti qui rappresentate ha valore ESCLUSIVAMENTE indicativo e non può essere inteso come probante

PROGETTISTA	ING. G. B. B.
SCALE	0000244/SELA
DATA PROGETTO	12/03/2008
PROGETTO	M. G. P.
PROGETTO	D. MASSIETTO
PROGETTO	15/05/2010

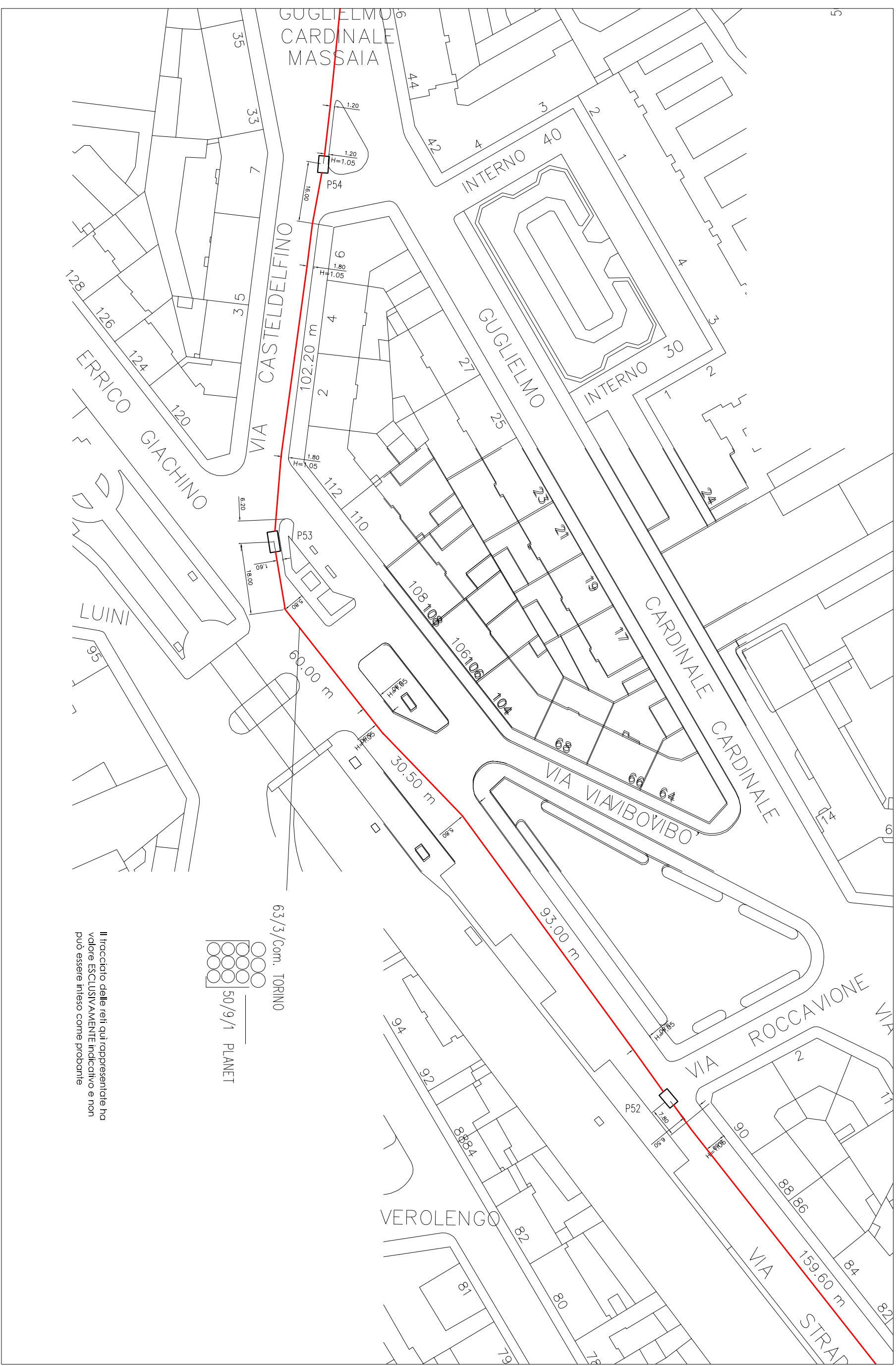
OML	IRIDIF
GIACHINO L. 02 / DEVIATO / FOLIGNO / CASTEL DELFINO	SERVIZIO ILLUMINAZIONE SEMAFORICI
Condotte e pozzi	SCALA 1:500

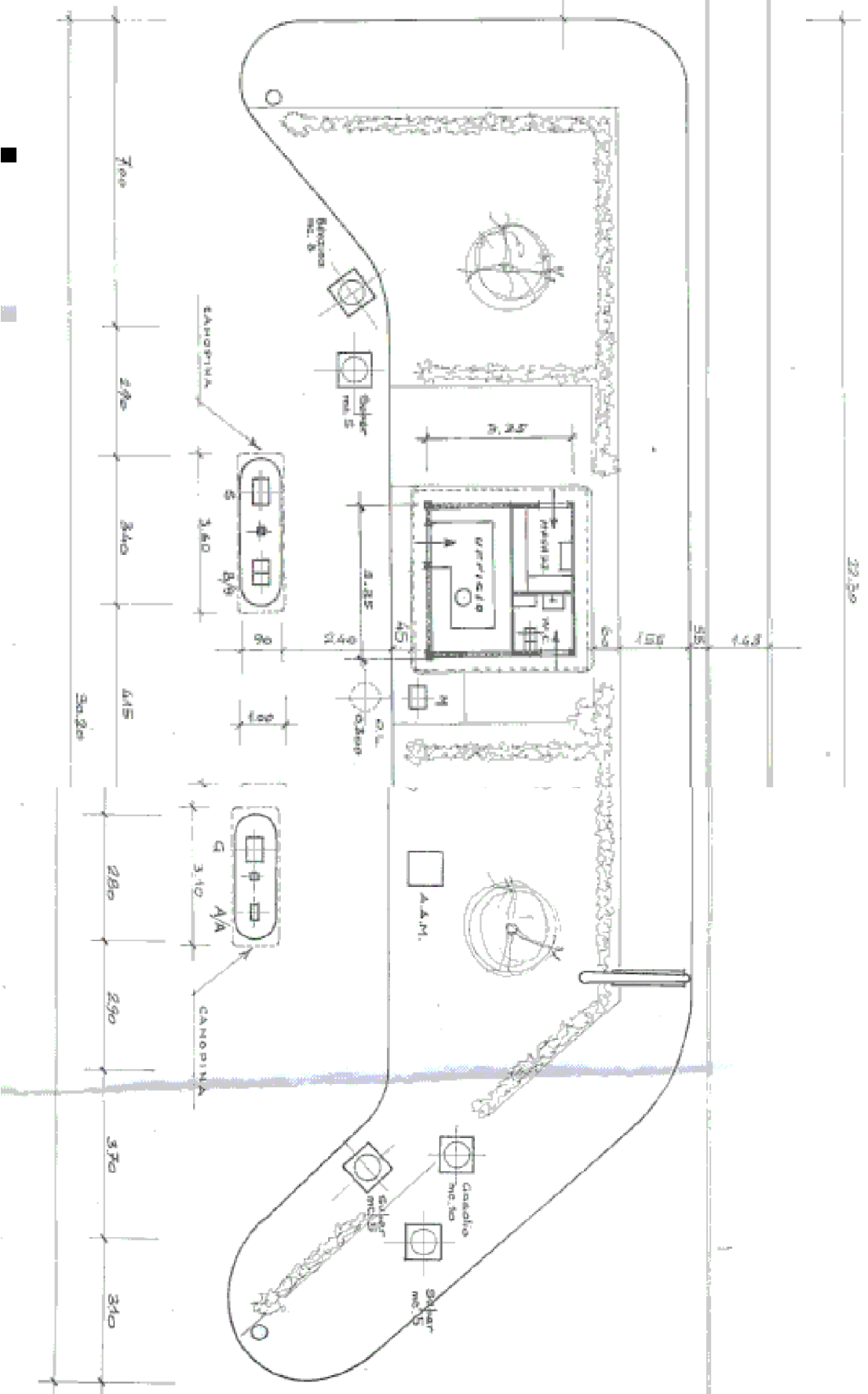


Il tracciato delle reti qui rappresentate ha valore ESCLUSIVAMENTE indicativo e non può essere inteso come prooante



Il tracciato delle reti qui rappresentate ha valore ESCLUSIVAMENTE indicativo e non può essere inteso come probante





PLANIMETRIA STAZIONE DI RIFORMIMENTO DISMESSA
 PRESSO CIVV. 108-110
 VERIFICA ESISTENZA ED EVENTUALE BONIFICA SERBATOI
 INTERRATI A CARICO DEL CONCESSIONARIO

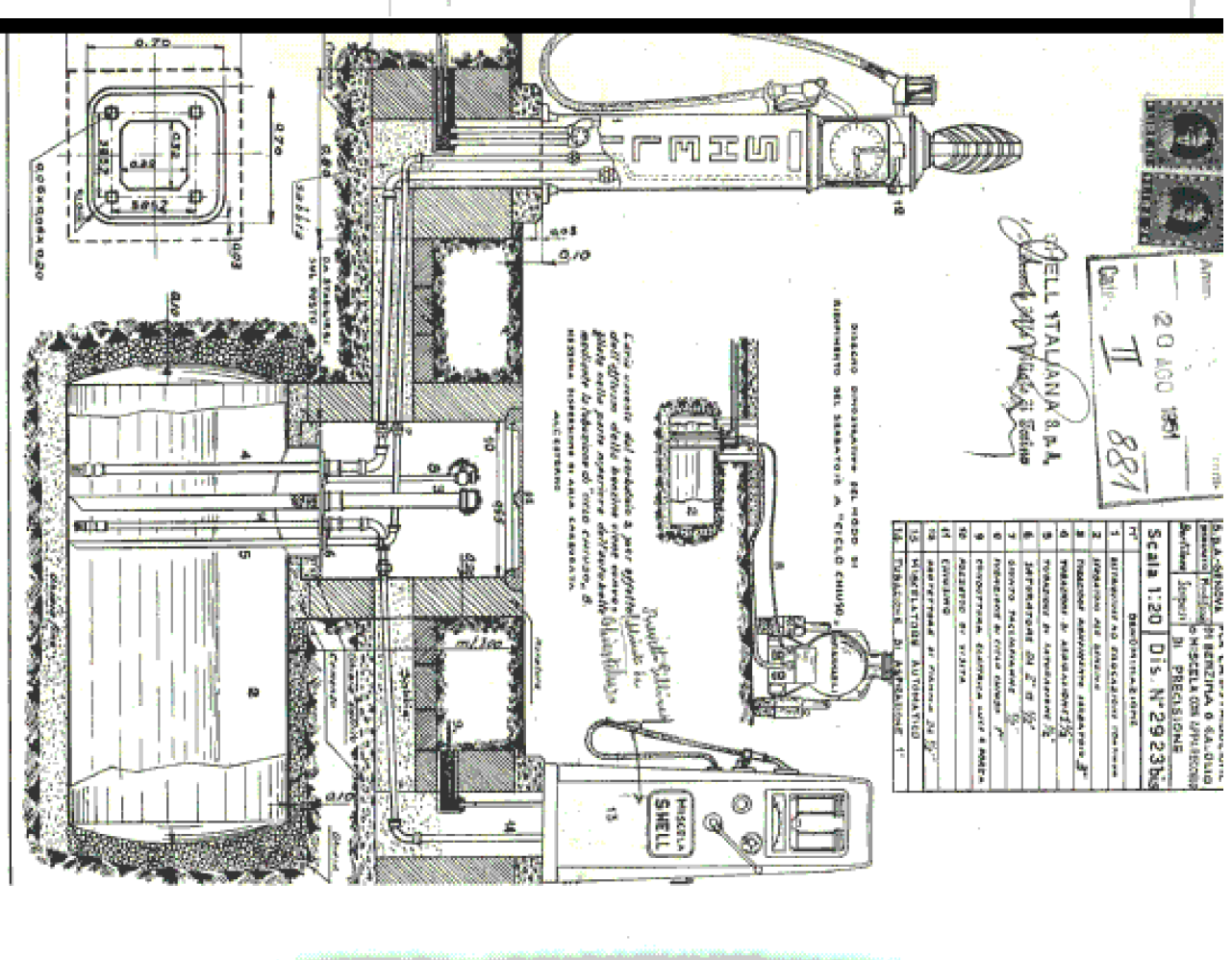




Foto 1 : Largo Giachino



Foto 3: Largo Giachino



Foto 2: Largo Giachino



Foto 4: Largo Giachino - vista attività "meccanico" - e vecchia pavimentazione in portido, eventualmente da recuperare.



Foto 5: Dehors Largo Giachino



Foto 7: Incrocio Largo Giachino via Casteldelfino



Foto 6: Largo Giachino visto da via Casteldelfino

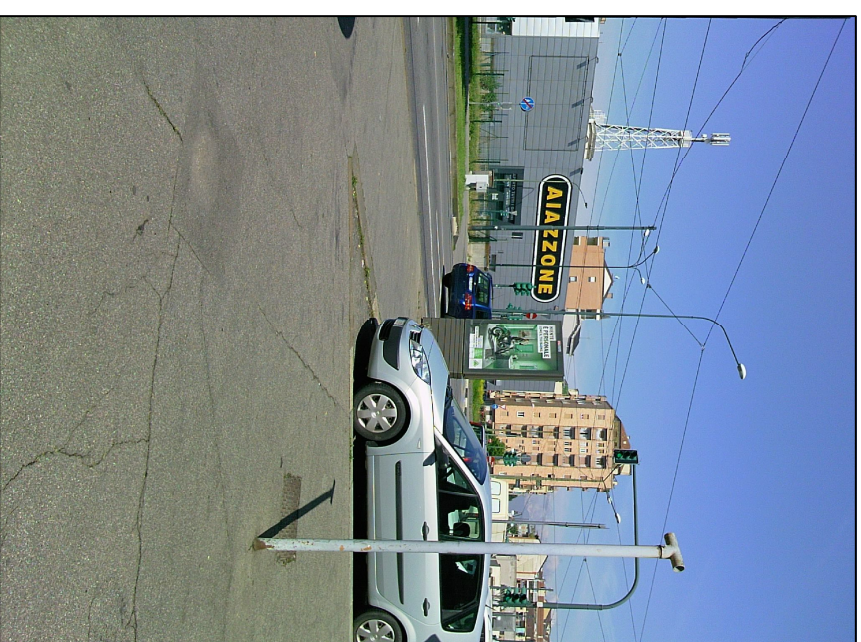


Foto 8: Ventilazione (Sfiato) Gas

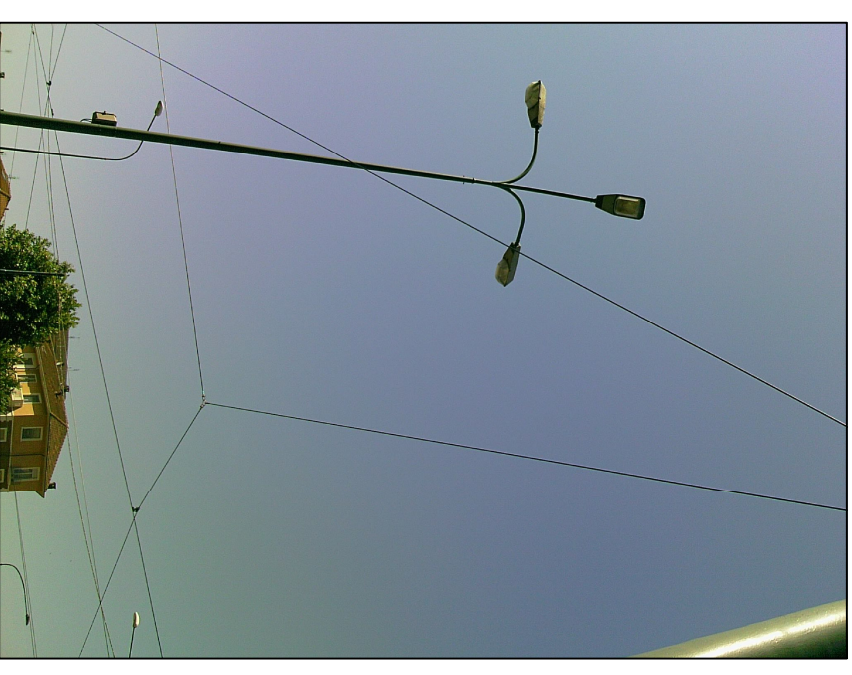


Foto 9: Largo Giachino - Tesate GTT



Foto 10: Via Vibò

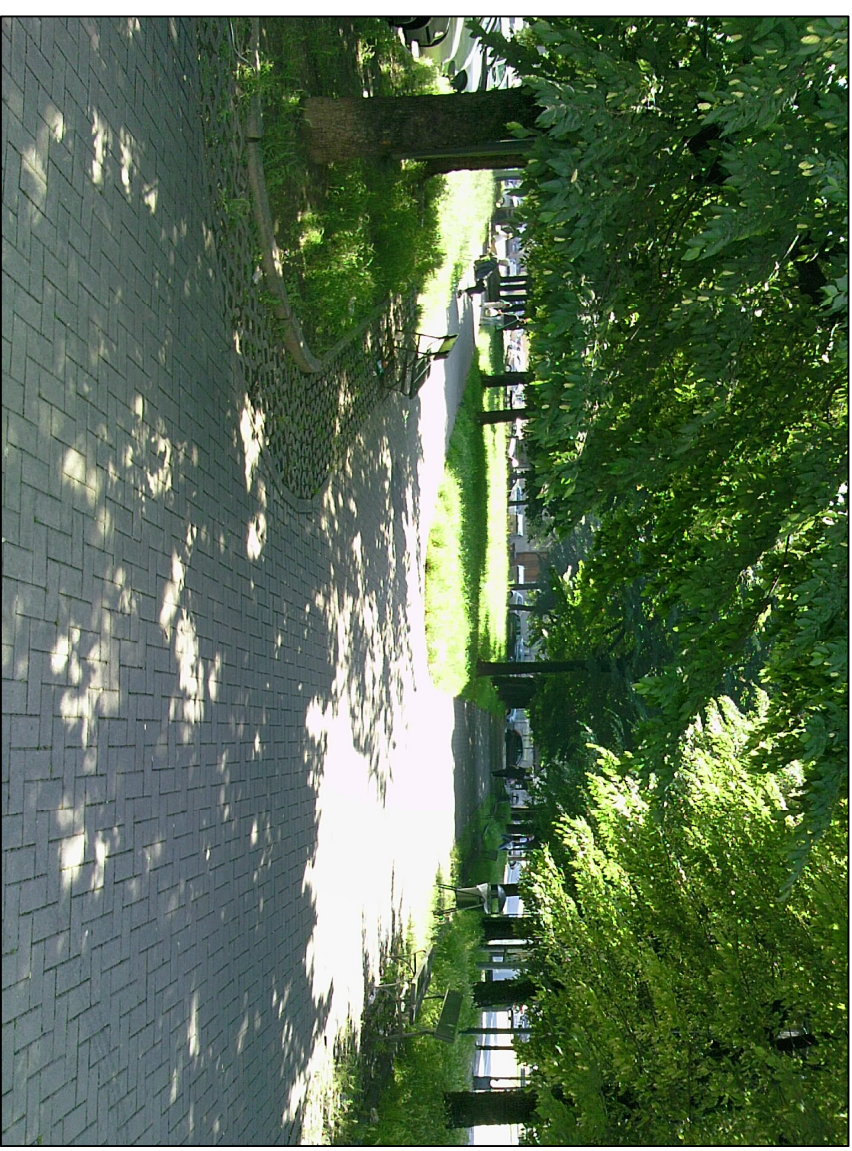


Foto 12: Giardino tra via Vibò e via Stradella



Foto 11: Via Vibò

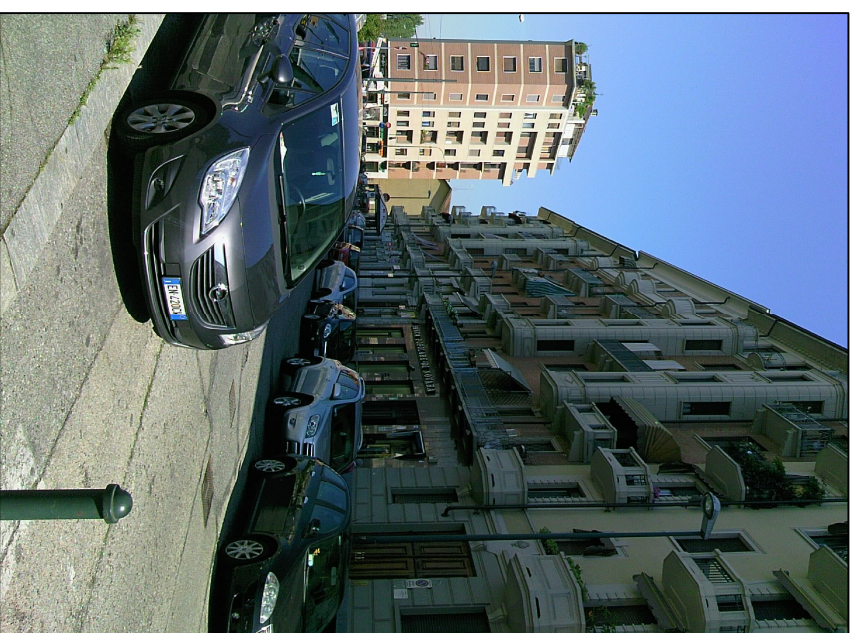


Foto 13: Via Vibò

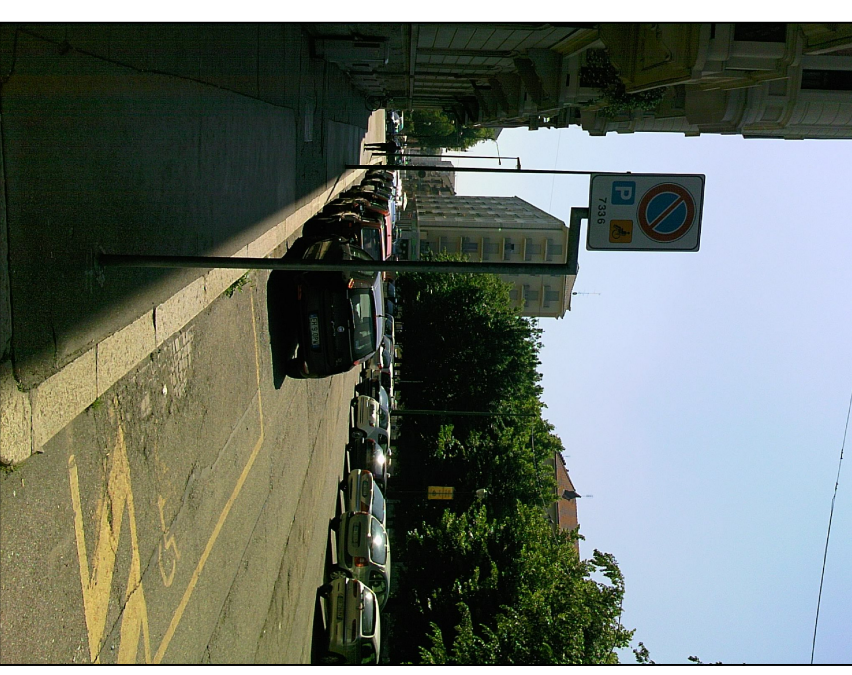


Foto 14: Via Vibò