

AII. 2 alla Deliberazione di  
Giunta Comunale n° mecc.  
*2014-06344/052*  
del..23/12/2014.....

## ALLEGATO "A" AL BANDO DI GARA

PER LA CONCESSIONE DEL DIRITTO DI SUPERFICIE DELL'AREA COMUNALE  
DENOMINATA "VIA BARLETTA" E PER LA 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

IL DIRIGENTE DEL SETTORE  
RIQUALIFICAZIONE SPAZIO  
PUBBLICO  
*Arch. Egido CUPOLILLO*





PREMESSA		pag.	5
1	IL PROGETTO	pag.	6
2	MANUFATTO INTERRATO	pag.	6
3	SISTEMAZIONE SUPERFICIALE	pag.	7
4	RETI DI SOTTOSERVIZI	pag.	8
5	ALLESTIMENTO DI CANTIERE E COMUNICAZIONE	pag.	8



## PREMESSA

L'area individuata, appartenente alla Circostrizione n. 2, coincide con il sedime stradale della Via Barletta. Questa è situata nel quartiere Santa Rita, alle spalle della omonima chiesa, delimitata a ovest dal Corso Orbassano ed ad est dal Corso Agnelli. ed è compresa in una più ampia area che il PRG classifica come "progetto unitario di suolo pubblico".

La zona si è sviluppata principalmente negli anni '60 e '70, è caratterizzata da edilizia residenziale ed è ricca di esercizi pubblici e attività commerciali tra le quali spicca in particolare l'assai frequentato mercato di rango urbano svolto lungo Corso Sebastopoli.

Merita ricordare anche la presenza del vasto complesso sportivo, composto principalmente dal riqualificato Stadio Olimpico, sulle basi dell'ex Stadio Comunale, e dal Palasport Olimpico.

L'architettura circostante si contraddistingue per l'insediamento del Quartiere INCIS (Istituto nazionale per le case degli impiegati statali) di edilizia popolare fine anni Venti (Via Barletta civv.3-5), dalle case INCIS risalenti agli anni 50 (Via Barletta Civ. 11), la cui tipologia costruttiva non prevedeva autorimesse ai piani interrati. Nei primi del '900 fu anche costruito l'ospedale militare, ora sede del Campus Riberi e del Dipartimento Militare di Medicina Legale Riberi, localizzato a nord di Via Barletta.

Quanto detto a significare il diffuso problema della sosta in zona, cui si aggiunge una forte domanda di posti auto dovuta alla presenza delle numerose attività commerciali e di aggregazione, che non è appunto stato risolto neppure con la realizzazione del parcheggio pertinenziale realizzato sotto il campo di gioco della parrocchia di Santa Rita (con accesso proprio da via Barletta, per un piano sotterraneo e meno di centocinquanta posti); a dimostrazione della fame locale di parcheggi è la sostanziale assenza di cartelli di segnalazione di affitto di box in quella stessa struttura interrata, a differenza di simili realizzazioni distribuite in altre zone della città, normalmente costellate di proposte di affitto.

Del resto questo possibile parcheggio pertinenziale - sebbene osteggiato da una certa parte di residenti che indussero la Circostrizione 2 a esprimere, in sede definitiva, il proprio parere negativo - era fortemente atteso da un cospicuo numero di residenti che nel luglio 2012 ribadirono la loro richiesta, manifestando chiaramente il problema, a loro dire non ancora sufficientemente risolto, della sosta veicolare in zona.

Ciò detto, il vero problema della localizzazione risiede nella presenza in centro strada, a una profondità media di due metri e mezzo circa, di una **importante dorsale della rete urbana del teleriscaldamento**, comprendente camerette di controllo e ispezione e derivazioni alla distribuzione locale. L'elevato costo richiesto dalla preventiva realizzazione di una percorrenza alternativa delle condotte da mezzo metro di diametro fa ipotizzare un dimensionamento della struttura interrata ridotto rispetto al perimetro inizialmente individuato, che comunque rimane la massima area possibile in cui fare ricadere la porzione di terreno da rendere oggetto della concessione del diritto di superficie.

Sarà dunque il partecipante alla gara, tramite la soluzione progettuale preliminare, a definire la struttura rispondente al migliore equilibrio economico della operazione dopo avere condotto i necessari accertamenti tecnico-economici con la società AES, gestore della rete di teleriscaldamento.

L'area perimetrata nella quale è possibile sviluppare la proposta si presenta di forma rettangolare estesa e sviluppa una superficie di circa 2.500 mq per una larghezza di circa 18,00.

Tuttavia, la necessità di affrontare uno spostamento di ragionevole entità economica della dorsale del teleriscaldamento, riduce di molto la reale larghezza a disposizione per lo scavo vero e proprio, portandolo a una misura massima inferiore ai tredici metri.

## 1 - IL PROGETTO

Il progetto dovrà prevedere la realizzazione di una struttura interrata, adibita a parcheggio privato, nonché la sistemazione superficiale dell'area direttamente interessata e di quelle compromesse dall'attività del cantiere.

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

## 2 - IL MANUFATTO INTERRATO:

L'altezza utile del piano (o dei piani) non potrà essere inferiore a 2,40 m., con possibilità, sottotrave, di scendere a 2,20 metri, ma potrà elevarsi a quote che permettano anche il ricovero di autocaravan o furgoni.

Il numero minimo di posti auto è fissato in **50 (cinquanta)**, 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.

I sovraccarichi accidentali sulla soletta di copertura del parcheggio dovranno essere pari a quelli considerati per i **ponti di prima categoria**; le griglie di aerazione, dovranno sempre essere carrabili.

L'estradosso della struttura interrata sarà collocato a non meno di -1,50 m. dal piano di campagna (quota marciapiedi) per permettere il passaggio di eventuali sottoservizi e la eventuale messa a dimora di essenze arboree.

A struttura ultimata il Direttore dei Lavori delle opere in c.a. dovrà consegnare al Responsabile Unico del Procedimento la relazione prevista dall'art. 6 della L. 1086/71 e dall'art. 65 del DPR 380/2001, 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 di cui all'art. 7 della legge 1086/71. 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..

La delimitazione individuata sulla planimetria allegata al presente bando rappresenta il limite massimo di potenziale estensione del manufatto interrato.

Il progetto dovrà assicurare l'accessibilità alle persone con difficoltà motoria e 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 del 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.

Le limitazioni imposte dalla dorsale del teleriscaldamento fanno ipotizzare che la sola soluzione tipologica presa in considerazione nel caso di struttura tradizionale sia quella di una semplice linea di box affacciati su di un corsello di accesso veicolare. Tale soluzione è ben più onerosa di una struttura a box contrapposti e chiede comunque una perdita significativa di area per le rampe di accesso veicolare e per i volumi di uscita pedonale.

Sicché, qualora il proponente cercasse un migliore adattamento di una struttura di parcheggio interrato ai condizionamenti determinati dalla rete di teleriscaldamento, sarà possibile sviluppare eventualmente una soluzione di parcheggio automatizzato in struttura meccanizzata.

Anche in tale ipotesi il numero minimo di posti auto è fissato in 50 (cinquanta) unità. In tal caso sarà ipotizzabile solamente una tipologia a traslazione ortogonale.

In questo caso la superficie minima specifica di immagazzinamento sarà pari a 11 mq per veicolo (5,14x2,14 m) e con altezza massima del veicolo di 1,80 m. In superficie la piazzola di traslazione verticale del veicolo preferibilmente non sarà coperta ma semplicemente recinta da una balaustra in semplice cristallo o in elementi a ringhiera metallica alti non più di un metro e mezzo; l'eventuale copertura non comporterà un vero e proprio volume edilizio ma una semplice e leggera tettoia di protezione dalle precipitazioni atmosferiche.

Si dovrà prestare particolare cura nella progettazione delle fasi di cantiere e nella scelta delle tecniche di esecuzione delle strutture, in maniera tale da garantire per tutta la durata dei lavori l'accesso, in condizioni di sicurezza, sia ai mezzi di cantiere che ai mezzi di soccorso.

Dovrà essere altresì assicurato l'accesso veicolare ai passi carrai esistenti e agli accessi pedonali degli edifici frontisti.

Lo scavo o le eventuali palificazioni non potranno comunque estendersi a meno di tre metri dal limite dei fabbricati esistenti sul lato sud. Dovrà anche essere garantito un monitoraggio costante della stabilità dei fabbricati allineati sul lato sud della via, in ragione anche della data di costruzione degli stessi e della tipologia costruttiva riconoscibile negli stessi.

Il cronoprogramma dovrà tenere conto della **finestra temporale** nella quale è possibile, sentito l'ente gestore AES, intervenire sulla rete del teleriscaldamento.

### **3 – LA SISTEMAZIONE SUPERFICIALE:**

La sistemazione superficiale, a seguito della costruzione dell'autorimessa interrata, dovrà sostanzialmente prevedere il ripristino della situazione preesistente, vale a dire la percorribilità veicolare a senso unico da via Cadorna a corso IV Novembre e a doppio senso tra via Cadorna e piazza Santa Rita così come la possibilità di parcheggio veicolare; il progetto dovrà però prevedere un netto miglioramento dell'assetto attuale, che potrebbe prevedere una revisione dei posti auto attualmente esistenti al fine di accentuare un parziale carattere pedonale della via, volto ad assecondare l'indicazione del PRGC di un progetto unitario di spazio pubblico che leghi l'asse commerciale di via Tripoli e il cuore di quartiere di piazza Santa Rita con il polmone verde dell'ex piazza d'Armi.

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, protezione della rampa veicolare ecc.), che dovranno essere giustificati al disegno della pavimentazione proposto.

L'area di riqualificazione superficiale dovrà essere compresa tra Corso Agnelli e Piazza Santa Rita, coprendo l'intera sezione stradale compresa tra i fili fabbrica e avendo cura alla saldatura della sistemazione superficiale con le porzioni interessate da recenti pedonalizzazioni sul fronte della parrocchia e sullo sgancio del muro perimetrale dell'ex Ospedale Militare.

#### **4 – RETI DI SOTTOSERVIZI**

Il capitolato prestazionale di questa localizzazione, così come non ha sviluppato una possibile ipotesi progettuale esemplificativa degli intenti dell'Amministrazione Comunale, non ha approfondito, se non sommariamente, il tema delle reti di infrastrutture sotterranee. Sarà dunque cura del partecipante sviluppare la ricerca e l'analisi, da illustrare nel progetto preliminare presentato in gara, delle eventuali presenze di reti di sottoservizi (pubblici e/o privati) e delle soluzioni individuate per gli assetti - provvisorio in fase di cantiere e definitivo a realizzazione avvenuta – proposti alle attuali eventuali giaciture. Il ripristino di tali reti, così come il mantenimento dei servizi erogati in fase di cantiere, è comunque totalmente a carico del partecipante.

E' invece da ricordare la presenza di una dorsale della rete urbana del teleriscaldamento. Tale presenza condizionerà in maniera sostanziale la proposta progettuale, riducendo, con ogni probabilità, la larghezza resa disponibile dalla sezione stradale. Nello spostamento, da concordare per quanto atterrà la soluzione da adottare e il cui progetto dovrà essere comunque avvallato (se non redatto direttamente) da AES, si dovrà tenere conto che la dorsale non potrà essere posta in profondità sotto la struttura del parcheggio per questioni di accessibilità alla rete stessa. Preferibilmente essa sarà tralata sul lato nord della via, tenendo conto delle caratteristiche del manufatto esistente che determina (in corrispondenza della cabina interrata posta verso corso IV Novembre) un ingombro trasversale di circa quattro metri.

#### **5 - ALLESTIMENTO DEL CANTIERE E COMUNICAZIONE**

Sarà onere del Concessionario mettere in atto, 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".

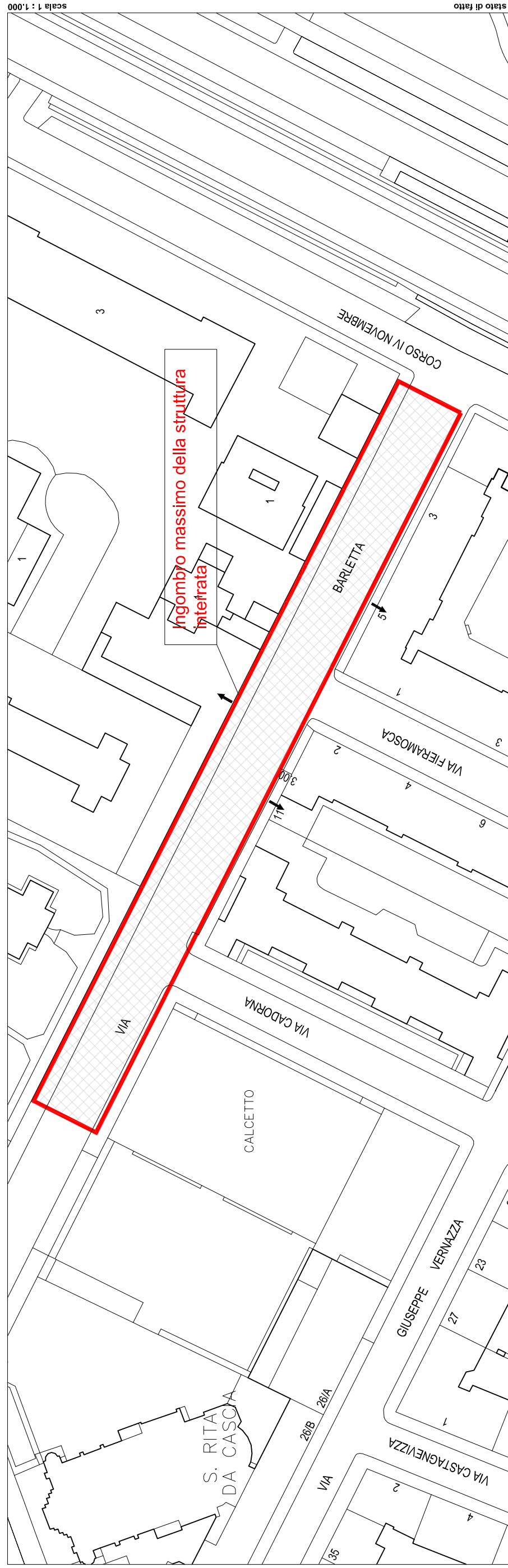
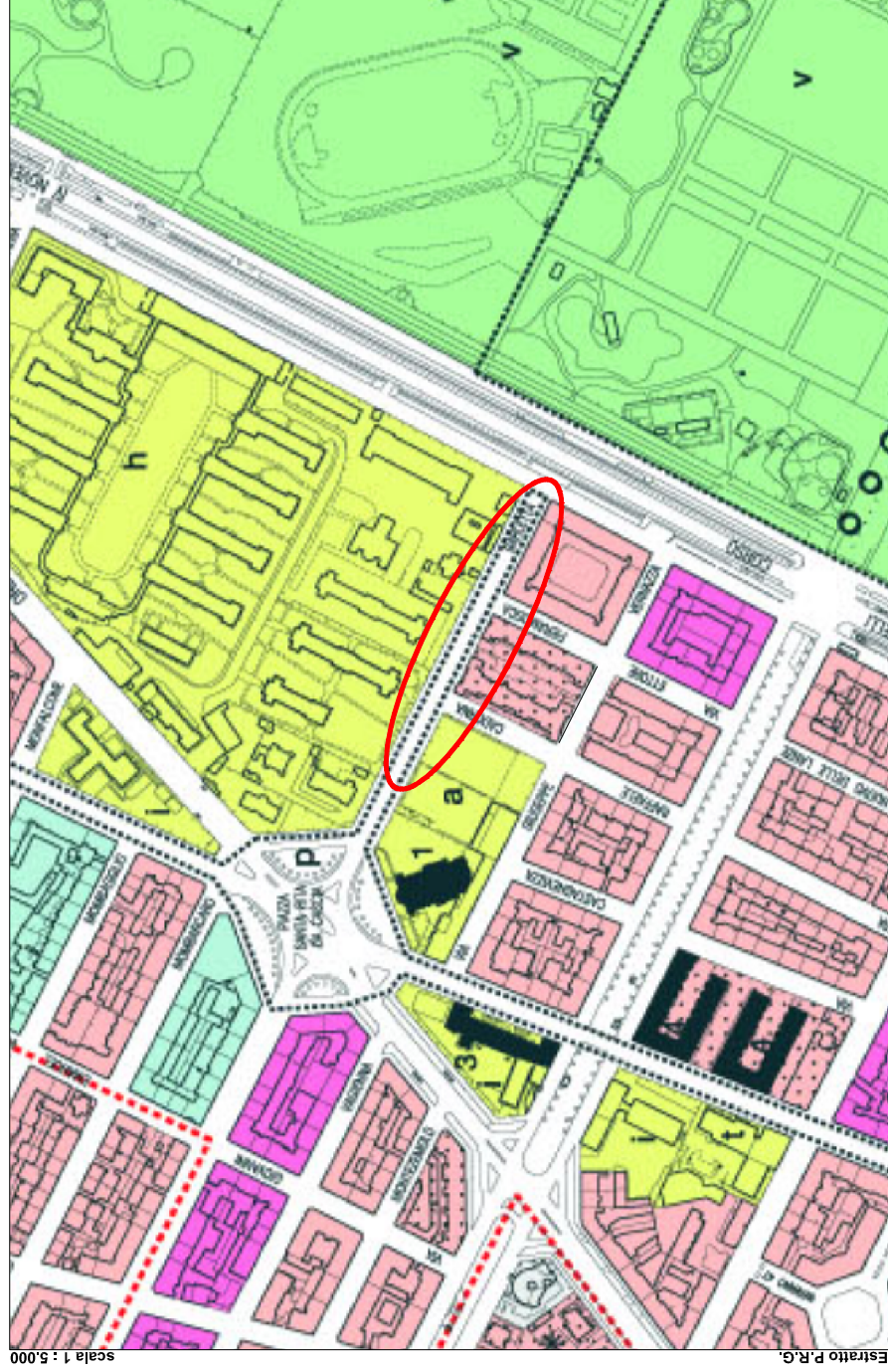
L'area di cantiere dovrà essere recinta con tipologia concordata con gli uffici tecnici della Città, prevedendo la realizzazione di zone "trasparenti" che consentano di osservare i lavori in sicurezza.

L'allestimento della recinzione di cantiere potrà inoltre interessare aree esterne a quella delimitata nella planimetria allegata al bando garantendo sempre e comunque gli esistenti accessi pedonali e veicolari agli edifici prospicienti l'intervento.

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.





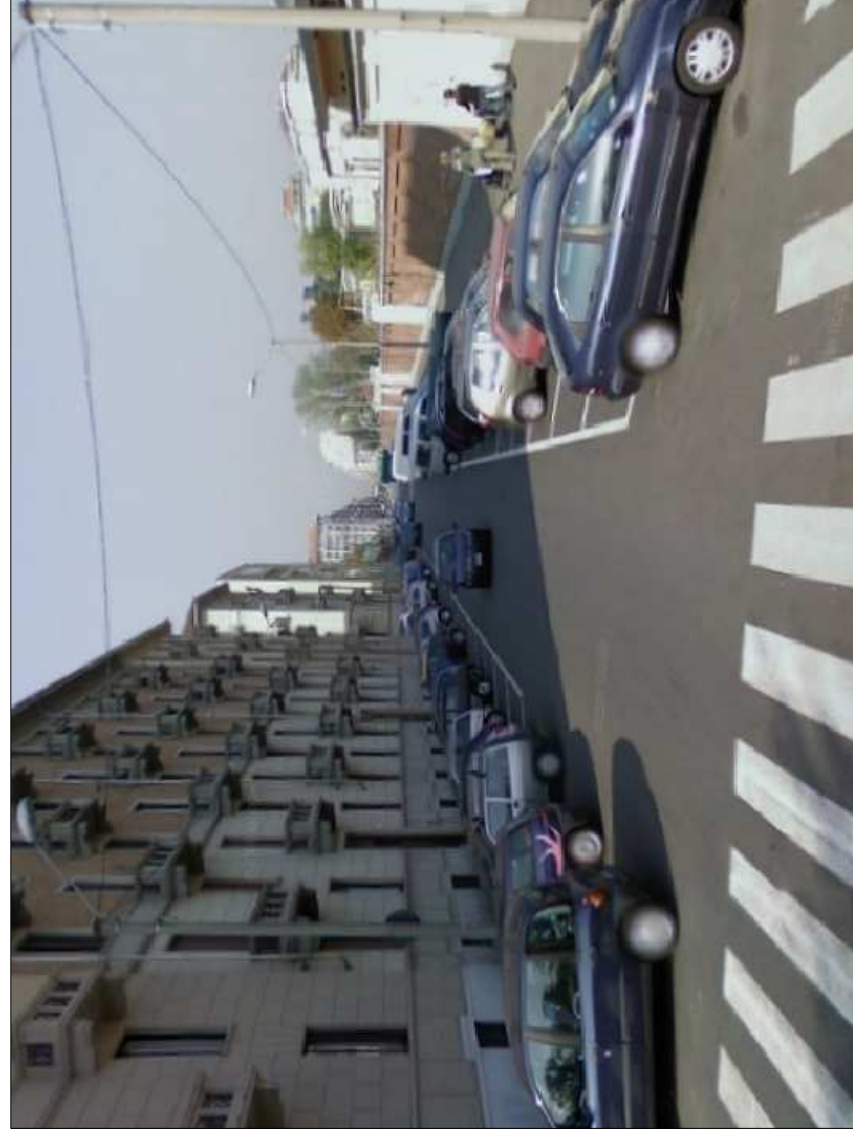
**Via Barletta verso corso IV Novembre**



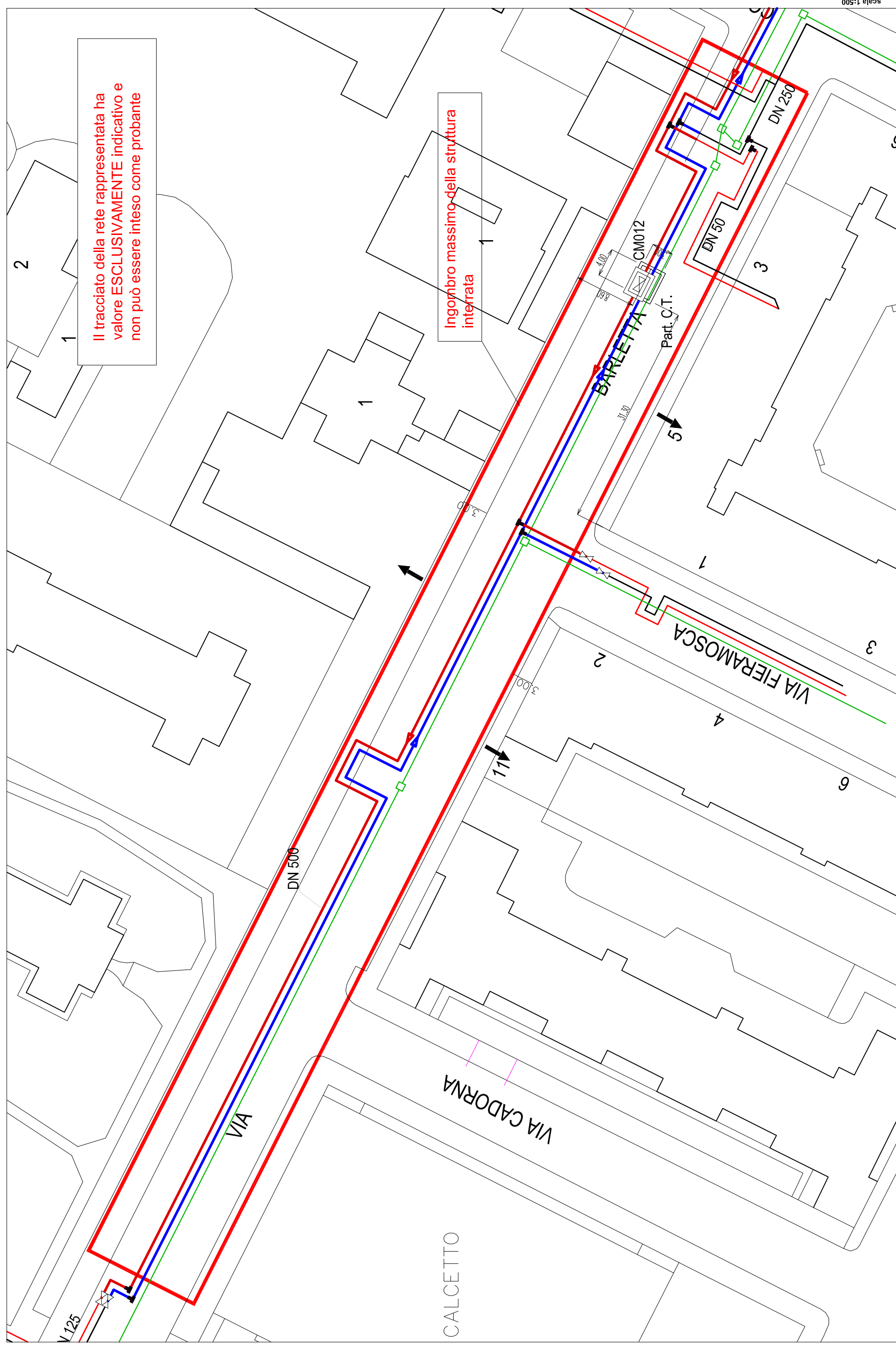
**Via Barletta da via Cadorna verso corso IV Novembre**

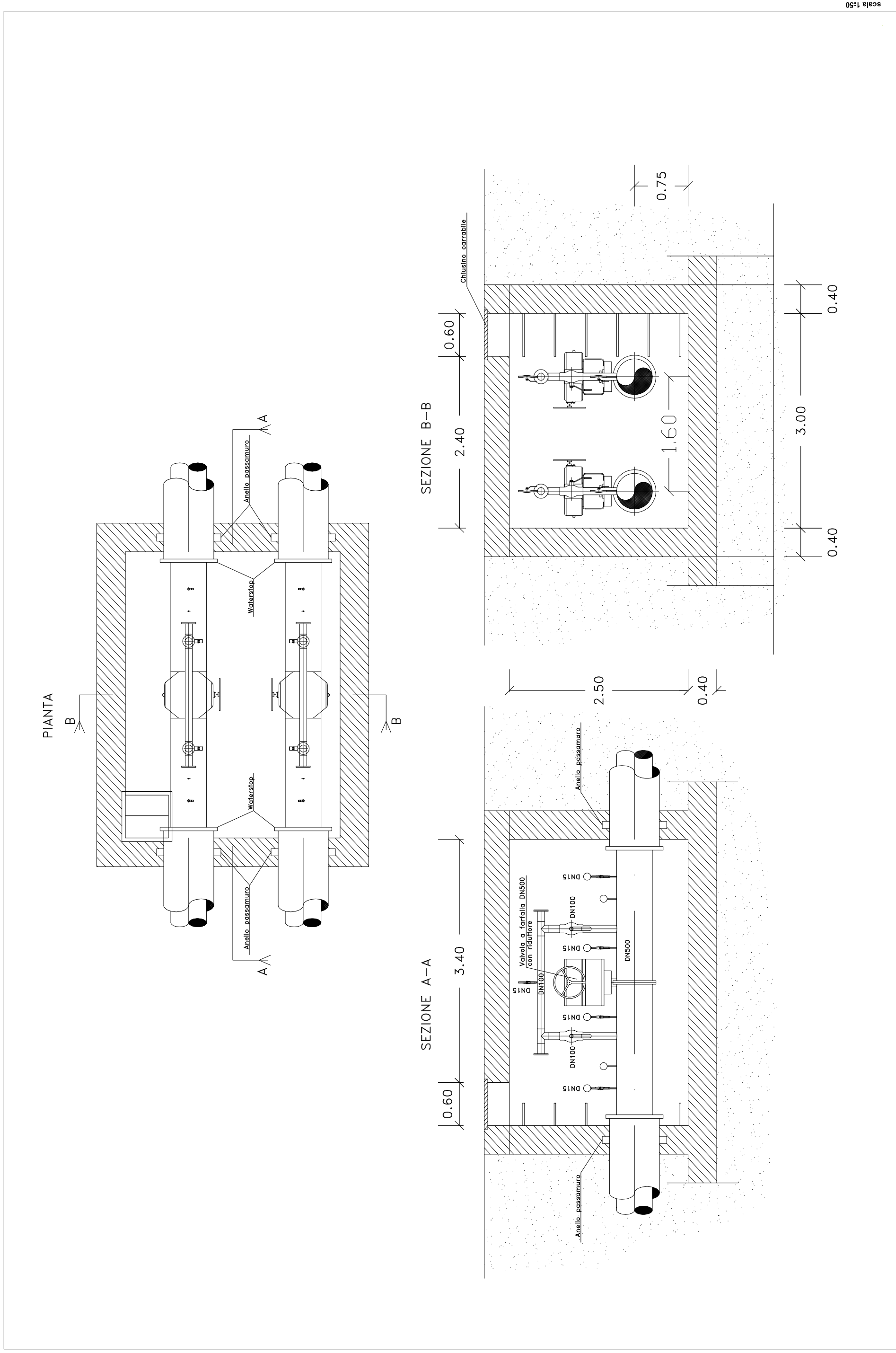


**Via Barletta da via Fieramosca verso piazza Santa Rita**

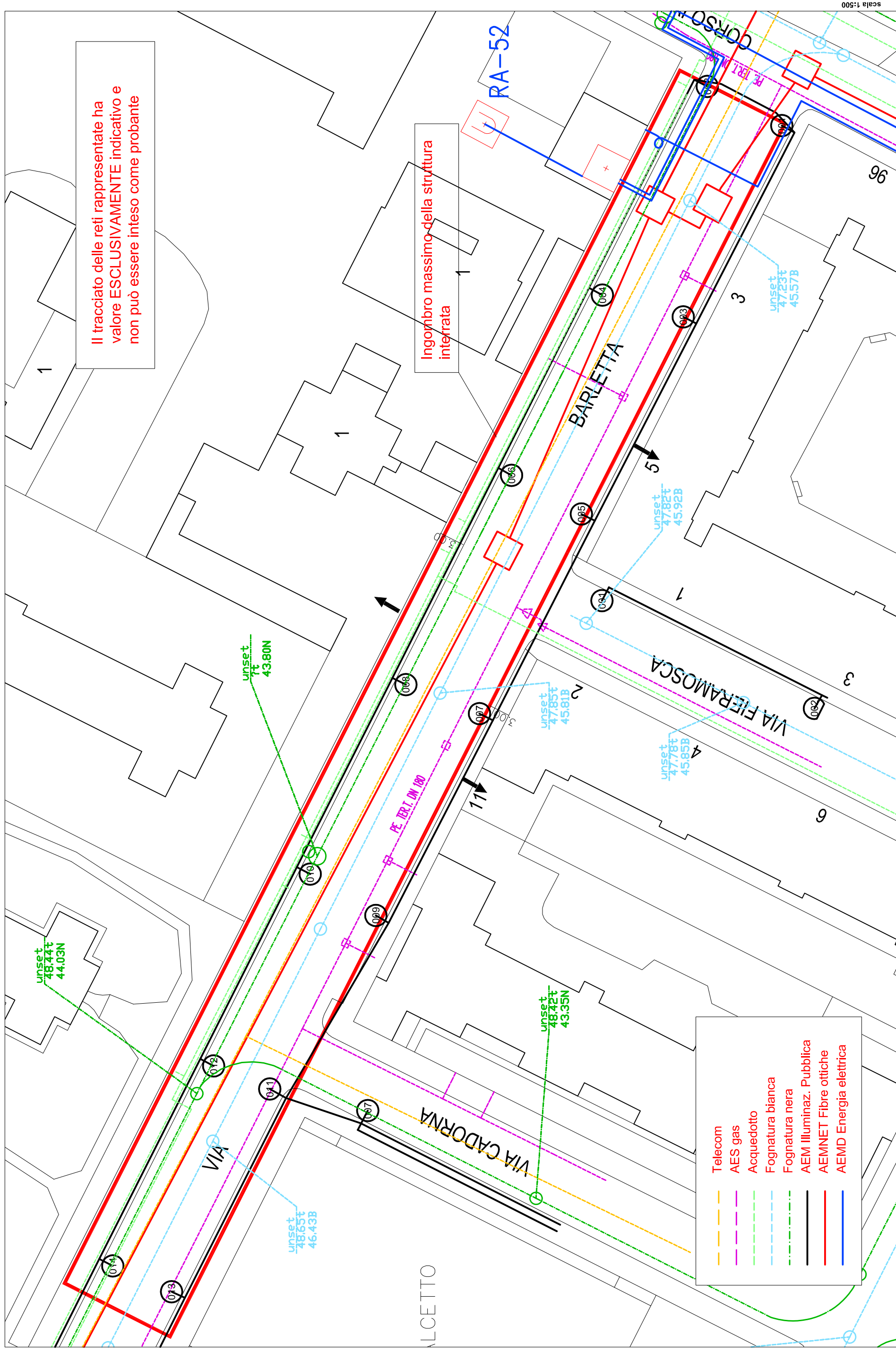


**Via Barletta verso piazza Santa Rita**





Scala 1:50



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

Ingombro massimo della struttura interrata

- Telecom
- AES gas
- Acquedotto
- Fognatura bianca
- Fognatura nera
- AEM Illuminaz. Pubblica
- AEMNET Fibre ottiche
- AEMD Energia elettrica