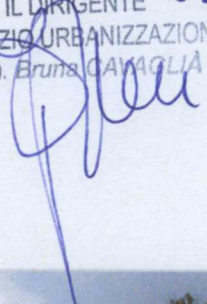


03736/52



AxTO

azioni SPAZIO PUBBLICO
per CASA
le LAVORO E COMMERCIO
periferie SCUOLA E CULTURA
torinesi COMUNITÀ E PARTECIPAZIONE



azione 1.08 messa in sicurezza degli accessi alle scuole

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE E TECNICA CON INQUADRAMENTO
 URBANISTICO, QUADRO ECONOMICO, CRONOPROGRAMMA

RL	indice di revisione	data	scala grafica
	Rev. 0	settembre 2017	-----

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:		
arch. Maria Teresa MASSA (Coordinatore)	geom. Emilio RIZZOTTO (Mobilità)	
arch. Donato Maggiulli (Suolo)	geom. Simone TAMBONE (Suolo)	
geom. Attilio BUCCINO (Urbanizzazioni)	Dr.For. Gregorio SPANO' (Circoscrizione 7)	
geom. Annunziata CASERTA (Urbanizzazioni)	sig.ra Liliana ALBERTANO (Urbanizzazioni)	
geom. Armando FRATEPIETRO (Mobilità)		
geom. Dario PUTORTI' (Mobilità)		

Codice Servizio: IF UR	Codice Lavoro: NU IM	Codice Elaborato: ELAB. GRAF.
Ordine di servizio del 30/06/2017 prot. n. 14997 del Dirigente Arch. Bruna CAVAGLIA'		

COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE Arch. Donato MAGGIULLI	RESPONSABILE DELL'ELABORATO arch. Maria Teresa MASSA
--	---

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO - DIRIGENTE SERVIZIO TECNICO Arch. Bruna CAVAGLIA'

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Gli interventi compresi in questo progetto rappresentano una sorta di esemplificazione delle situazioni più tipiche che si possono incontrare nelle periferie conseguite al boom industriale e nelle parti di tessuto consolidato diventato, progressivamente, marginale.

Queste ultime parti hanno subito importanti trasformazioni nelle funzioni e nelle attività ospitate, senza con ciò che siano state necessariamente adeguate le situazioni dello spazio pubblico sulle quali le nuove attività si affacciano, rendendo sacrificata la percorrenza pedonale e l'interrelazione tra persone (tipica, ad esempio, degli spazi posti in corrispondenza delle uscite scolastiche). Al contrario, nelle periferie, si rispettavano tutte queste esigenze con maggiore attenzione ma avendo spesso come faro il nascente sviluppo automobilistico per cui, se pure colà i marciapiedi possono risultare maggiormente spaziosi, le situazioni di pericolo si presentano con altrettanta frequenza a causa dell'incontro fortuito di due modalità di utilizzo della città molto distanti tra loro; e l'auto, di solito, ha la meglio a causa della dilatazione degli spazi e quindi – implicitamente – delle velocità di percorrenza che possono essere impiegate.

Questo progetto ha, dunque, lo scopo di migliorare nettamente la sicurezza dei quattro siti in esso compresi, con particolare riguardo all'entrata agli edifici scolastici e all'uscita dagli stessi; ha altresì lo scopo di rendere più gradevole l'avvicinamento pedonale alla scuola, di fare diventare più attraente questa modalità "attiva" di mobilità urbana che (soprattutto sulle brevi distanze), se opportunamente diffusa e impiegata, aiuterebbe anche a migliorare la salute dei cittadini, a ridurre l'inquinamento ambientale e a formare una nuova generazione di abitanti più consapevoli dell'ambiente in cui vivono e delle precauzioni indispensabili da adottare per renderlo più piacevole e sicuro; in una parola: più vivibile.

Si valuterà in modo più ampio gli istituti facenti parte dei plessi scolastici integrando eventuali necessità.

In qualche modo questi quattro siti cercano di coprire, per quanto in maniera ovviamente parziale, anche le tante periferie geografiche della città, distribuendosi sia a sud che a nord della città.

Essi coinvolgono anche quasi tutti i differenti gradi dei plessi scolastici, spaziando dalle scuole per l'infanzia alle scuole secondarie inferiori, privilegiando comunque quelle fasce di età intrinsecamente più vulnerabili a causa delle difficoltà di movimento prima e della scarsa consapevolezza dei pericoli dell'ambiente urbano poi.

Pur nella limitatezza delle risorse disponibili, il progetto tenta di estendere l'analisi e, soprattutto, la proposta alle aree contermini agli edifici individuati come campionatura delle tipologie da adottare, in maniera da creare una

riconoscibilità dell'intervento che sia percettibile anche nell'intorno urbano più immediato.

Il modello di intervento è sostanzialmente quello già messo in opera in analoghe operazioni comprese nel più ampio "Urban 3", programma di azioni di sostegno allo sviluppo di "Barriera di Milano", l'area cittadina sulla quale si è concentrata l'attenzione più recente della Città.



Del resto lo stesso programma Urban III si è inserito in un costante aumento di attenzione verso le periferie che la nuova Amministrazione Comunale ha ulteriormente voluto prendere in carico con particolare riguardo al miglioramento della qualità del decoro urbano, della manutenzione, riuso e ri-funzionalizzazione delle aree pubbliche in un accrescimento della sicurezza territoriale e alle diverse forme di mobilità sostenibile.

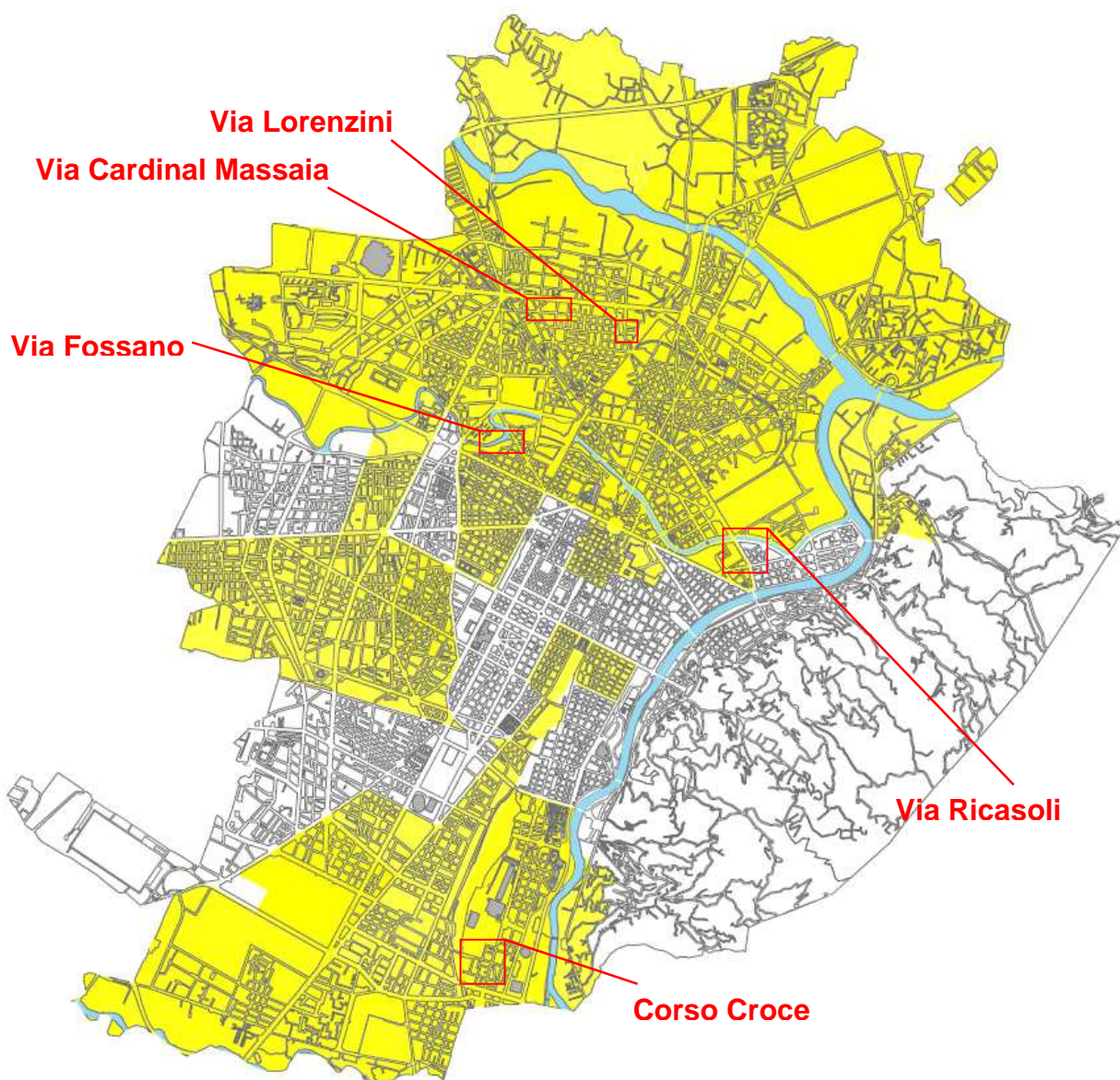
Il progetto sviluppa naturalmente anche il tema dello Universal Design (o Design for All), definendo degli spazi nei quali non siano riscontrabili barriere architettoniche né per le disabilità motorie né per quelle sensoriali, garantendo una piena accessibilità a tutta quella ampia fascia di popolazione (circa il 30%) che vive sia in forma stabile che temporanea, o in situazione di progressivo

sviluppo, le possibili disabilità che rendono difficili i più banali e quotidiani spostamenti.

Infine il progetto, nella sua elaborazione definitiva, sarà posto a confronto con le realtà sociali locali per verificarne la bontà delle scelte operate e trovare la massima condivisione possibile sulle soluzioni adottate.

I siti interessati sono riferiti ai complessi scolastici di:

- via Fossano 8/16 (Circoscrizione 4)
- via Cardinal Massaia 113 e via Carlo Lorenzini 4 (Circoscrizione 5)
- via Bettino Ricasoli 15 e 30 (Circoscrizione 7)
- corso Benedetto Croce 17, 21 e 26 (Circoscrizione 8)



VIA FOSSANO 16

Istituto comprensivo Pacinotti

L'intervento principale si sviluppa presso la sede della scuola elementare Eduardo De Filippo, facente parte dell'istituto comprensivo Pacinotti, nonché dell'asilo nido municipale, posto nel cortile dell'ex fabbrica Paracchi.

La rilevanza della qualità architettonica dell'edificio industriale pluripiano (originariamente realizzato all'inizio del novecento per la produzione di nastri dalla società Lincat, poi acquisito dalla Paracchi e convertito, dal 1930 agli anni settanta, per il ciclo produttivo completo di tappeti), offre valore aggiunto al tratto urbano interessato, altrimenti quasi nascosto nel quartiere del basso San Donato, in prossimità del torrente Dora Riparia.



A fianco dell'edificio pluripiano con struttura in laterizio apparente, emerge anche la preesistente struttura della ex "Cartiera di San Cesario" (nella quale è ospitata la Scuola Materna Freccia Azzurra), piccola industria sorta sulle spoglie di una ottocentesca fabbrica di lime e raspe, a sua volta sviluppata su preesistenze produttive del XVIII secolo che si erano localizzate in prossimità dei canali artificiali derivati dal vicino corso d'acqua, che così forniva l'energia gratuita ai nascenti procedimenti produttivi proto-industriali. Quel tratto di quartiere, testimonianza degli insediamenti abitativi extra-moenia sviluppatasi fin dal settecento e consolidati nel corso dell'ottocento, già sofferente per la competizione con la vicina presenza dei nuovi insediamenti residenziali e commerciali che hanno completamente stravolto la vecchia immagine delle aree industriali ex Michelin e Teksid, abbisogna di segnali di attenzione da parte dell'Amministrazione Comunale. Parallelamente all'azione dell'intervento in oggetto, la Città ha in sviluppo un Piano di Qualificazione Urbana sul vicino asse di corso Umbria, che forma la cerniera tra la vecchia preesistenza urbana e il nuovo quartiere di "Spina 3". Nello specifico, poi, i Servizi dell'Edilizia Scolastica hanno in programma interventi di manutenzione straordinaria sull'immobile pluripiano di via Fossano 16, trasformato fin dal 1993 in edificio scolastico.

Il progetto prevede la realizzazione di banchine più ampie e protette di fronte agli accessi della scuola e della ex cartiera oltre alla messa in sicurezza degli incroci di via Avellino con via Fossano e con via Capua.

L'ampliamento del marciapiede consentirà un'area sosta per i genitori e i ragazzi che frequentano il complesso scolastico oltre ad essere un evidente segnale per gli automobilisti al fine di disincentivare la velocità di percorrenza della strada, lo spazio verrà protetto con transenne e porta bici, l'area attrezzata con panche, la pavimentazione in asfalto decorata con materiale termo-adesivo – antiscivolo secondo disegni elaborati e proposti con la scuola

La realizzazione della banchina di accesso alla ex Cartiera prevede la definizione degli spazi evidenziando l'eventuale accesso carraio di servizio alla struttura. La pavimentazione sarà parte in piastrelloni di cls, parte in asfalto con l'inserito di guide in luserna per evidenziare accesso carraio, la pavimentazione sarà completata aree con un disegno di cubetti di porfido.

Alcuni interventi riguarderanno anche l'area di accesso della scuola Boncompagni in via Vidua angolo via Galvani dove gli ingressi sono già ampi ma necessitano di un rinnovo in termini di suolo e arredi. Verranno anche realizzati i nasi per gli attraversamenti pedonali che portano alla scuola in particolare l'attraversamento di via Galvani avrà l'ampliamento del marciapiede realizzato in pietra in continuità con il marciapiede esistente, le lastre verranno posate alternate a cubetti di porfido.

Le transenne esistenti verranno recuperate, ritinteggiate e decorate con l'inserimento di pannelli metallici realizzati su disegno.

Complessivamente lo studio progettuale recepisce parte delle riflessioni esposte dal progetto "Smart School Mobility " sviluppato dal Laboratorio Città Sostenibile sul plesso scolastico a seguito di laboratori realizzati con insegnanti, genitori e bambini.

VIA CARDINAL MASSAIA 113 e VIA CARLO LORENZINI 4

Circolo Didattico "Sibilla Aleramo

Si tratta qui di due siti vicini ma non contigui.

Nel primo emerge la scuola Elementare "Beata Vergine di Campagna", facente parte del Circolo Didattico "Sibilla Aleramo". L'edificio che la ospita risale alla fine del XIX secolo e ha un forte legame anche con la vicina parrocchia dell'Annunziata, governata storicamente dai frati cappuccini che ivi possedevano già - fin dal XVII secolo - un convento distrutto dalle bombe inglesi nel 1942, che già visse sicuri traumi durante le battaglie dell'assedio di inizio settecento da parte delle truppe francesi. Tutto ciò a dire come questa scuola, condotta inizialmente proprio dai frati Cappuccini, sia davvero uno degli elementi urbani più importanti della borgata definita Madonna di Campagna: borgata di barriera, posta ai limiti daziali della città e, solamente con gli anni

dell'ultimo dopoguerra, realmente integrata nell'insieme del tessuto urbano cittadino.



Per inciso, non distante da qui, la Città mise in opera una delle più interessanti idee del Piano regolatore del 1985, vale a dire la conversione della superficie derivante dall'interramento della ferrovia per Caselle e Ceres con la realizzazione della Spina Reale. Purtroppo questo bel progetto urbano, destinato principalmente alla pedonalità e alla ciclabilità, ma con una spiccata vocazione alla saldatura tra due quartieri altrimenti separati precedentemente dalla linea ferrata, è stato fino ad ora realizzato solamente nel tratto corrispondente tra largo Giachino e via Lucento. Da esso un braccio si protende al vicino e breve viale Madonna di Campagna, lungo il quale si sviluppa il fianco della scuola elementare e della attigua scuola materna Durio, di fronte alla quale è stata convertita parte della vecchia struttura industriale della CIR in un polo tecnologico informatico.

Nel più immediato intorno della scuola erano già state condotte, in corrispondenza del passaggio al nuovo millennio, due operazioni – distinte fisicamente tra di loro eppure accomunate dalle stesse scelte – volte al miglioramento della protezione della funzione pedonale in corrispondenza degli incroci stradali. A distanza oramai di qualche tempo questi interventi denunciano un certo invecchiamento dettato soprattutto da scelte tecniche e da limitazioni economiche che portarono alla scelta di aggiungere degli elementi compositivi dello spazio urbano invece di integrarli compiutamente in un ridisegno funzionale completo e corretto.

Il progetto prevede infatti la rigenerazione degli spazi pedonali previsti di fronte e in prossimità all'ingresso della scuola e: il riordino delle aree di sosta create all'incrocio tra via Sospello e via Cardinal Massaia.

Per le aree ampie dell'incrocio è prevista la realizzazione di una pavimentazione in calcestruzzo drenante per dare permeabilità alle aree alberate, la creazione di un percorso pedonale che conduce alle strisce pedonali di attraversamento in autobloccante, la creazione di un'area perimetrale pavimentata con blocchetti di calcestruzzo a spacco

Per gli accessi della scuola è previsto un ampliamento della banchina posta ad ovest, il rifacimento di parte dell'asfalto, la ritinteggiatura delle transenne l'integrazione dello spazio con arredi panche e portabici, la realizzazione di un decoro sull'asfalto.

Il secondo edificio scolastico è la sede dell'Istituto Comprensivo Umberto Saba, presso la quale è ospitata l'omonima scuola secondaria inferiore. In questo caso si tratta di un complesso scolastico realizzato negli anni settanta secondo una tipologia architettonica dominata dal paramento in laterizio che ha caratterizzato la maggior parte delle scuole di quel tempo.

Siamo qui più prossimi alla Borgata Vittoria, all'angolo di uno degli assi più importanti e trafficati del quartiere: via Bibiana, lungo la quale scorrono anche importanti linee del trasporto pubblico locale. Questa porzione del quartiere, di sviluppo piuttosto recente, mantiene una identità relativamente anonima.

Anche qui, l'intervento sullo spazio pubblico motivato dalla volontà di mettere in maggiore sicurezza l'accesso e il deflusso dalla scuola, è accompagnato da interventi di manutenzione straordinaria sull'edificio condotti dal servizio tecnico competente dell'Amministrazione Comunale. In particolare è previsto di ridefinire l'accesso carraio limitandolo alle reali esigenze e la riasfaltatura del marciapiede di fronte all'ingresso.

VIA BETTINO RICASOLI 15 e 30

Istituto Comprensivo Via Ricasoli

Sono due indirizzi che, sebbene vicini, si riferiscono a due complessi scolastici piuttosto differenti soprattutto come epoca costruttiva e come significato urbano.

Il primo e più datato complesso scolastico ospita, fin dalla sua costruzione, la scuola elementare Antonio Ludovico Muratori e, più recentemente, la scuola materna Vanchiglietta (che fanno parte dell'Istituto Comprensivo Via Ricasoli) e la scuola secondaria di primo grado dell'Istituto europeo Altiero Spinelli.

Questo edificio risale ai primi del novecento e rappresentava sicuramente una delle più grosse scuole elementari cittadine, tanto che negli anni venti superò i 1200 allievi. Il suo valore architettonico, sottolineato da elementi decorativi di gusto liberty che ne elevano la qualità, è accompagnato dalla strategica collocazione tra il corso Belgio, spina strutturale del quartiere Vanchiglietta, e il corso Tortona, tratto - posto tra la Dora Riparia e il Po - dell'insieme di viali alberati realizzati sul tracciato della cinta daziaria del 1853.



La posizione di questo edificio è caratterizzata dalla vicina presenza del grande deposito mezzi GTT, così come quella dell'edificio scolastico di via Ricasoli 15 è serrata tra il vecchio insieme dell'opificio militare (affacciato però su corso Regina Margherita), il parcheggio pubblico di via Fontanesi e il sempre più articolato presidio sanitario ospedaliero Gradenigo. Nel caso di questo complesso scolastico siamo di nuovo, come per via Lorenzini, in piena risposta all'emergenza del boom demografico degli anni cinquanta/sessanta, con la costruzione di diversi edifici scolastici caratterizzati dall'impiego di facciate in paramano, finestrature a nastro e sviluppo volumetrico complessivo più in orizzontale che in elevazione.

Per quanto riguarda via Ricasoli 15 si tratta di migliorare lo spazio di relazione posto a fronteggiare l'ingresso della scuola, oltre ad intervenire con l'abbattimento di barriere architettoniche nell'immediato intorno per favorire l'avvicinamento alla scuola.

Per l'edificio scolastico che fronteggia corso Belgio, la scuola elementare Ludovico Muratori, si tratta di creare condizioni di sicurezza soprattutto nell'attraversamento di via Ricasoli in corrispondenza di via Manin e di corso Belgio giacché l'ampia sezione della via favorisce un eccesso di velocità dei mezzi. Verrà creato a questo proposito oltre agli opportuni ampliamenti in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, anche un flesso sulla via.

Verranno realizzate aree più ampie e protette per gli ingressi alla scuola materna e ai laboratori di Iter in via Manin. Il marciapiede esistente è in lastre di pietra di sezione ridotta 1.40 mt. e alla quota dell'asfalto, si realizzerà l'ampliamento in pietra utilizzando lastre parte di recupero e parte nuove alternate a cubetti di porfido che consentano di attuare le adeguate pendenze e offrano un disegno complessivo della nuova area sosta.

CORSO BENEDETTO CROCE 17, 21 e 26

Circolo didattico Collodi - Rodari

Siamo in piena periferia sud, oltre l'asse di corso Traiano. Pur non essendo nell'ambito di una zona PEEP ex legge 167, si riscontrano caratteristiche funzionali e formali simili a quelle di certi piani particolareggiati rivolti in

quegli anni (primi anni sessanta) al fabbisogno abitativo, comprendenti aree di addensamento di servizi pubblici, con particolare riferimento alle scuole.

Di fatto questa zona è stata oggetto di interventi privati molto importanti dal punto di vista residenziale: si tratta del Quip, ovvero del “quartiere ippodromo”, sorto sulla vecchia sede dell’ippodromo Mirafiori (successivamente spostato a Vinovo); l’estensione del Quip si limiterebbe all’area delimitata dal fronte di corso Unione Sovietica, davanti alla sede FIAT di Mirafiori, fino alla via Piobesi, limiti tra i quali si svilupperanno anche degli zoccoli commerciali pianificati lungo un sistema porticato di percorsi pedonali. Al suo interno la viabilità fu disegnata con la voluta complessità rivolta a dissuadere l’attraversamento veicolare dell’area se non ai residenti. I servizi pubblici si localizzeranno (oltre a due edifici scolastici posti tra via Nichelino e via Cercenasco) al di là di via Piobesi, lungo l’asse viario di corso Benedetto Croce, corso che ha visto decadere la sua importanza nella maglia viaria cittadina pianificata (doveva collegare Mirafiori Sud con l’area dei Mercati Generali determinando una alternativa al corso Unione Sovietica) con la creazione del Parco Giuseppe di Vittorio, che ne ha di fatto separato la continuità con il corso Corsica e la via Tunisi. Tuttavia il segno di una sezione stradale importante, sebbene mitigata nel suo impatto da un ricco corredo di verde urbano sia arboreo che prativo, è rimasto e, nonostante la classificazione formale della sua percorribilità in “zona 30”, le sue due ampie carreggiate non sembrano permettere, nella situazione attuale, il corretto collegamento tra i due lati della porzione centrale del corso sulla quale si affacciano un vasto complesso di edilizia scolastica (una materna municipale, e l’istituto scolastico secondario Pietro Calamandrei e la elementare Rodari), l’altra primaria intitolata a Carlo Collodi, posta in corso Croce 26 e la parrocchia di san G.M Vienney, alla quale è associato un campo da calcio molto utilizzato. Senza voler mettere mano alla sezione stradale, con il rischio di creare una poco opportuna strozzatura delle due carreggiate, sarà possibile definire una sorta di piastra di collegamento rialzata che, con le opportune soluzioni progettuali, determini una riconoscibile prevalenza pedonale e ciclabile nell’utilizzo di questa porzione centrale del corso.

Il progetto prevede l’ampliamento del marciapiede in corrispondenza dell’ingresso della scuola elementare Collodi e, in parte, di fronte alla Parrocchia, l’area della scuola verrà circondata da transenne integrata con portabici e panche, la pavimentazione in asfalto sarà oggetto di decoro da realizzare in accordo con la scuola, la corsia veicolare risulterà ridotta per il rallentamento delle auto in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. La banchina centrale alberata verrà anch’essa ampliata per quanto necessario a protezione dei parcheggi in linea.

Verranno realizzati interventi di messa in sicurezza dei pedonali in Via Gianelli e via Piobesi. Verrà realizzato un attraversamento pedonale per porre in continuità il percorso che unisce i complessi scolastici dell’area.

Il percorso attraversa la banchina alberata seguendo il percorso naturale oggi usato dagli abitanti, nell'area alberata la pavimentazione verrà realizzata in calcestruzzo drenante nel rispetto dell'apparato radicale.



QUADRO ECONOMICO

A) OPERE	Euro
Importo lavori a base di gara (soggetti a ribasso)	507.000,00
Oneri contrattuali sicurezza non soggetti a ribasso	25.000,00
TOTALE A) IMPORTO DA APPALTARE	532.000,00
B) SOMME A DISPOSIZIONE I.V.A. ED ONERI COMPRESI	
Iva 10% su importo opere	50.700,00
Iva 10% su oneri sicurezza	2.500,00
TOTALE IVA	53.200,00
Quota 80% del 2% (art. 93 - D.Lgs. 163/2006) fondo per la progettazione	8.512,00
Quota 20% del 2% fondo (art. 93 - D.Lgs. 163/2006) per l'innovazione	2.128,00
Spese per imprevisti	4.160,00
TOTALE B) SOMME A DISPOSIZIONE	68.000,00
TOTALE DA FINANZIARE A)+B)	600.000,00

ELENCO ELABORATI

Elab. 1	RL	RELAZIONE GENERALE E TECNICA CON INQUADRAMENTO URBANISTICO, QUADRO ECONOMICO, CRONOPROGRAMMA
Elab. 2	CSA	CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO
Elab. 3	SC	SCHEMA DI CONTRATTO
Elab. 4	CME	COMPUTO METRICO ESTIMATIVO
Elab. 5	EPU	ELENCO PREZZI UNITARI E ANALISI NUOVI PREZZI
Elab. 6	VPS	VOCI DI PREZZO SIGNIFICATIVE (100%)
Elab. 7	CMAN	COSTO DELLA MANODOPERA
Elab. 8	Tav. 01	INQUADRAMENTO URBANISTICO E GENERALE
Elab. 9	Tav. 02	PLANIMETRIA STATO DI FATTO
Elab. 10	Tav. 03	PLANIMETRIA DI PROGETTO GENERALE
Elab. 11	Tav. 04	VIA FOSSANO PLANIMETRIA DI PROGETTO
Elab. 12	Tav. 05	VIA RICASOLI PLANIMETRIA DI PROGETTO
Elab. 13	Tav. 06	CARDINAL MASSAIA PLANIMETRIA DI PROGETTO
Elab. 14	Tav. 07	CORSO BENEDETTO CROCE PLANIMETRIA DI PROGETTO
Elab. 15	Tav. 08	SEZIONI TRASVERSALI E STRATIGRAFIE
Elab. 16	Tav. 09	PARTICOLARI PAVIMENTAZIONI
Elab. 17	Tav. 10	PARTICOLARI E ARREDI
Elab. 18	PSC	PIANO SICUREZZA E COORDINAMENTO E ONERI SICUREZZA
Elab. 19	PSC-A	PIANO SICUREZZA E COORDINAMENTO - ALLEGATI
Elab. 20	PSC-FM	PIANO SICUREZZA E COORDINAMENTO FASCICOLO MANUTENZIONE
Elab. 21	VAL	VALIDAZIONE

DICHIARAZIONE DEI PROGETTISTI INCARICATI, RELATIVA AL RISPETTO DELLE PRESCRIZIONI NORMATIVE TECNICHE E LEGISLATIVE DI SETTORE

Si dichiara che il presente progetto è stato redatto nel rispetto delle prescrizioni normative tecniche e legislative di settore applicabili al progetto stesso,

Il Progettista coordinatore

Arch. Maria Teresa MASSA

