

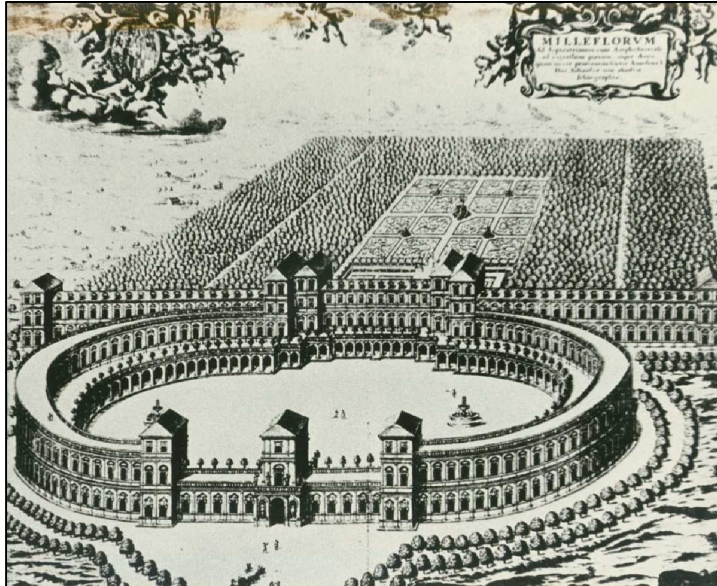


DIVISIONE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'  
SETTORE URBANIZZAZIONI

CITTA' DI TORINO

## PROGRAMMA DI RECUPERO URBANO

Legge 493/93 art. 11



BORGATA MIRAFIORI

RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI

PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA  
QUADRO ECONOMICO E CRONOPROGRAMMA

ELABORATO 1

data: settembre 2006

PROGETTO: arch. Alessandra AIRES

COLLABORATORE: geom. Andrea MARCHISIO

RELAZIONE STORICA: dott. Guido GIORZA

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO - DIRIGENTE SETTORE TECNICO  
arch. Giuseppe SERRA

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:  
geom. Alessandro TORRE

<b>PREMESSA .....</b>	<b>2</b>
<b>QUADRO ECONOMICO.....</b>	<b>3</b>
<b>BORGATA MIRAFIORI - ESTRATTO DI P R G C - SCALA 1/5000.....</b>	<b>5</b>
<b>DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA .....</b>	<b>6</b>
<b>COS'E' IL PROGRAMMA DI RECUPERO URBANO.....</b>	<b>9</b>
<b>LO SCHEMA PROGRAMMATICO DEGLI INTERVENTI.....</b>	<b>10</b>
<b>IL PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI.....</b>	<b>12</b>
<b>RELAZIONE STORICA.....</b>	<b>12</b>
<b>GLI INTENTI .....</b>	<b>16</b>
<b>LO STATO DI FATTO.....</b>	<b>16</b>
<b>IL PROGETTO .....</b>	<b>17</b>
<b>CRONOPROGRAMMA .....</b>	<b>19</b>

## **PREMESSA**

Il progetto di riqualificazione degli Spazi Pubblici della Borgata Mirafiori appartiene agli interventi previsti dal Programma di Recupero Urbano di Via Artom.

La Legge 493/93 ha introdotto lo strumento dei Programmi di Recupero Urbano (P.R.U.) per finanziare la riqualificazione di tessuti urbani e periferici, caratterizzati da insediamenti di edilizia residenziale pubblica e maggiormente coinvolti nelle problematiche indotte dal declino produttivo ed occupazionale.

Con deliberazione del Consiglio Comunale del 9 gennaio 1995 (mecc. 9500124/47) sono state approvate le delimitazioni degli ambiti soggetti alla formazione dei citati piani, che risultano essere i seguenti: ambito di via Ivrea, ambito di via Artom, ambito di corso Grosseto.

La Regione Piemonte, con deliberazione n° 51-43753 della Giunta Regionale del 14 marzo 1995, ha approvato l'elenco dei P.R.U. ammissibili al finanziamento con i fondi ex-Gescal, riguardanti tali ambiti.

Con deliberazione del 17 ottobre 1996 la Circoscrizione 10 ha espresso parere favorevole in merito ai Programmi di Recupero Urbano.

Con deliberazione del Consiglio Comunale del 30 settembre 1996 (mecc. 05524/47) per l'ambito di Corso Grosseto, del 30 settembre 1996 (mecc. 05523/47) per l'ambito di Via Ivrea, del 28 ottobre 1996 (mecc. 06205/47) per l'ambito di Via Artom, sono state adottate le proposte dei Programmi di Recupero Urbano.

Il Progetto preliminare delle opere pubbliche comprese nel Programma è stato approvato dalla Giunta Comunale in data 27 luglio 1999 (mecc 5617/33, n° ord. 1839).

## QUADRO ECONOMICO

## **PROGRAMMA DI RECUPERO URBANO – VIA ARTOM**

**Legge 493/93 art. 11**

**Deliberazione del Consiglio Comunale del 9 gennaio 1995 ( mecc. 9500124/47):**

**approvazione delle delimitazioni degli ambiti**

**Deliberazione del Consiglio Comunale del 30 settembre 1996 ( mecc. 9605524/47):**

**adozione della proposta del Programma di Recupero Urbano**

### **PIANO REGOLATORE GENERALE – NORME URBANISTICO EDILIZIE DI ATTUAZIONE**

#### **Art. 8 Area normativa R9**

Residenze aggregate in borghi di impianto extraurbano con edifici organizzati prevalentemente secondo un disegno aperto.

La destinazione è residenziale, al piano interrato e primo sono consentite attività commerciali.

I parcheggi devono essere realizzati in sottosuolo o al piano terreno degli edifici.

#### **Allegato A**

Definizioni dei tipi di intervento relativi agli edifici compresi nella zona centrale storica (art.10), e di **particolare interesse storico e caratterizzanti il tessuto storico** (art.26).

#### **Art.26**

Edifici di valore documentario comprendono:

edifici recenti, edifici residenziali, edifici produttivi, edifici rurali, ecc.

#### **Tipi di intervento**

Gli interventi ammessi sugli edifici di particolare interesse storico e caratterizzanti il tessuto storico sono indicati nella "Tabella dei tipi di intervento".

Essi devono essere attuati secondo le definizioni dell'allegato A riferiti alle parti in cui sono stati contraddistinti gli edifici.

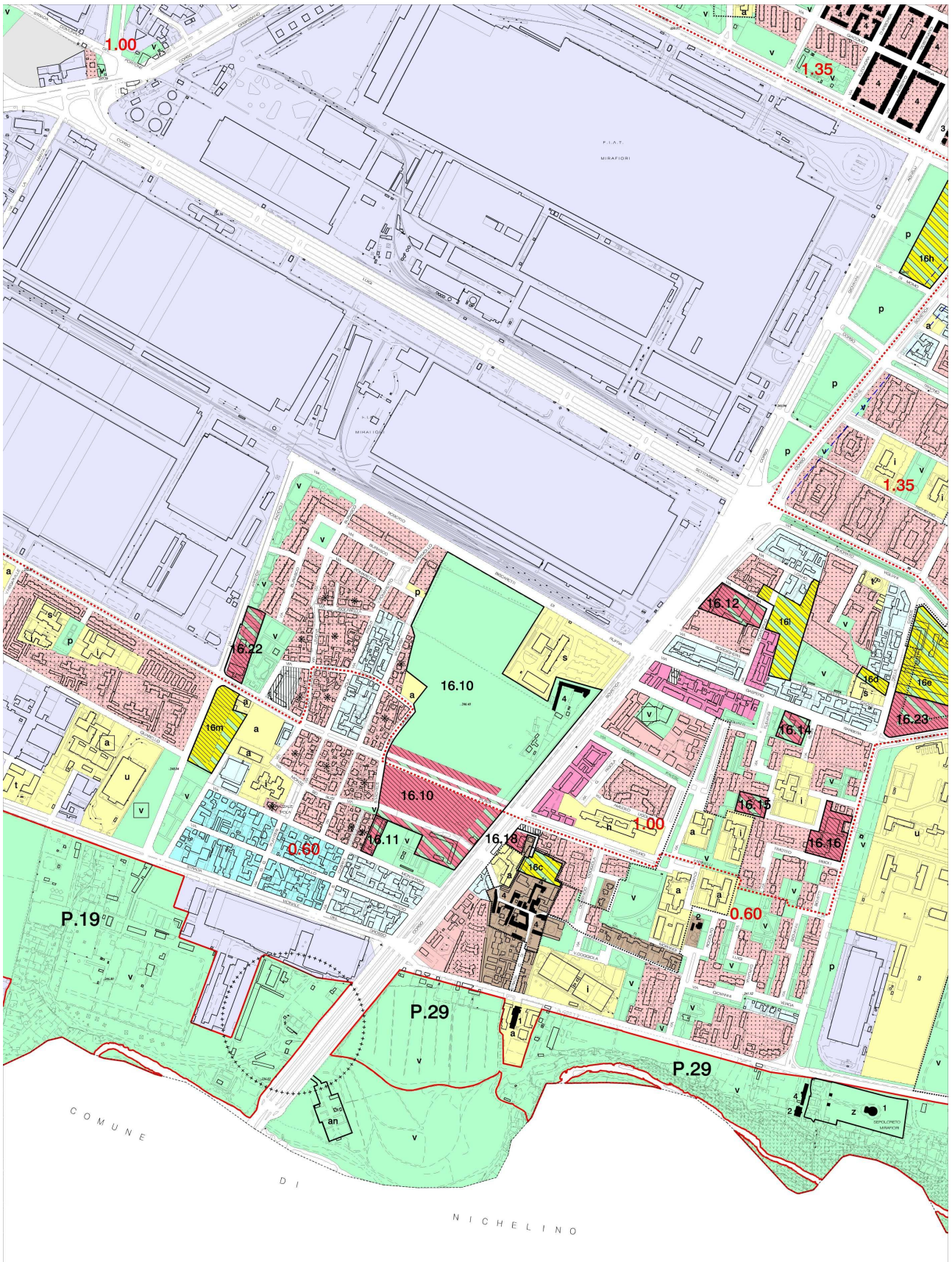
#### **Edifici di valore documentario**

- Esterno degli edifici su spazi pubblici: risanamento conservativo.
- Sistema distributivo: ristrutturazione edilizia secondo le definizioni contenute nell'allegato A punti 3-4-5.
- Cortili, giardini privati e fronti verso tali spazi: risanamento conservativo oppure ristrutturazione edilizia secondo le definizioni contenute nell'allegato A punti 3-4-5.
- Interno dei corpi di fabbrica: ristrutturazione edilizia secondo le definizioni contenute nell'allegato A punti 3-4-5.

#### **SITUAZIONE PROPRIETARIA DELLE AREE**

Le aree di intervento sono tutte di proprietà della Città.

# BORGATA MIRAFIORI - ESTRATTO DI P R G C - Scala 1/5000



## DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA







## **COS'E' IL PROGRAMMA DI RECUPERO URBANO**

I "Programmi di Recupero Urbano" sono strumenti approvati dalla legge 493/93 per il finanziamento delle opere necessarie alla riqualificazione delle periferie.

Tali strumenti nascono dalla convinzione che per la riqualificazione dei quartieri di edilizia pubblica non è sufficiente l'intervento di miglioramento delle parti fisiche della città.

Per il modo affrettato e per gli errori che sono stati commessi nel passato, i quartieri di edilizia popolare necessitano di interventi che non possono essere limitati a migliorare le condizioni dei fabbricati.

I problemi sociali e di emarginazione che hanno provocato il contesto monofunzionale e monosociale delle periferie in cui sono collocati hanno creato una condizione urbana che deve essere migliorata nel suo complesso.

Come è possibile sfatare il significato negativo con cui certi nomi ancora oggi evocano tra i torinesi? Via Artom, Vallette, ecc..

Come è possibile creare le condizioni per favorire anche gli investimenti dei privati, attrarre iniziative che arricchiscano anche in termini economici il contesto delle periferie?

Come è possibile interrompere la spirale negativa degli interventi non programmati fatti passo per passo, ogni volta che si presenta una necessità o un problema, che hanno portato nel passato anche recente a utilizzare quei pezzi di territorio in modo scoordinato facendo diventare il vecchio aeroporto di Torino (l'ambito Mirafiori Sud, dalla borgata Mirafiori alle aree Lingotto) un aggregato informe che necessita di recupero e di riqualificazione?

Con la legge 493/93 che istituisce il programma di recupero urbano si è dato ai Comuni uno strumento, anche di finanziamento delle opere, che deve riguardare la complessità dei problemi passando da quelli specifici che interessano i fabbricati dei quartieri popolari ad una visione più estesa del quartiere in cui essi sono inseriti ed ai suoi problemi.

Problemi di infrastrutture e di urbanizzazioni, problemi sociali, problemi di miglioramento dell'ambiente, dei trasporti, ecc..

Per cogliere questa opportunità occorre cambiare mentalità e modi di intervento sapendo vedere in modo coordinato i problemi e le possibili soluzioni. Vedere le cose in modo nuovo vuol dire anche coinvolgere i vari settori dell'Amministrazione Pubblica (Energia, Ambiente, Verde, Edilizia, Opere Pubbliche, Sanità, Assistenza, ecc.) e farli lavorare con obiettivi comuni di riqualificazione complessiva.

I programmi di recupero urbano sono pertanto degli strumenti che interessano più settori, "multidimensionali", che devono essere in grado di coinvolgere anche gli investitori privati nelle azioni previste per affrontare il problema del miglioramento dell'ambiente di vita nelle periferie in senso lato.

#### **LO SCHEMA PROGRAMMATICO DEGLI INTERVENTI**

Lo schema di programma di recupero urbano dell'ambito di Via Artom è il frutto di una serie di approfonditi studi che hanno preso in esame gli aspetti storici, sociodemografici, di formazione e configurazione del quartiere dei servizi, dei trasporti, ecc..

In essi sono contenuti gli indirizzi programmatici degli interventi proposti nei vari settori che sono stati articolati in obiettivi di carattere generale, sub - progetti e azioni da coordinare ed attivare nei vari campi e nei vari settori.

Lo scopo è quello di creare le condizioni di attrattività e miglioramento di questa zona periferica della città che ha come caratteristica quella di essersi sviluppata per pezzi in modo non programmato occupando tutta l'area lasciata libera nel 1948 dall'aeroporto della Città di Torino nel momento del suo trasferimento a Caselle.

Si tratta un grande patrimonio pubblico, costituito da un appezzamento di terreno di mt. 1.200x800, che avrebbe in altri Paesi costituito l'occasione di una progettazione razionale di un pezzo di città, ma che fu invece utilizzato, man mano che si presentavano i problemi per interventi che andavano a ritagliare delle aree su cui realizzare progetti tra loro scoordinati.

Infatti, per trovare una sistemazione ai baraccati in una Torino che cresceva a dismisura, fu realizzato il quartiere di Via Artom, dove badando alla velocità di realizzazione e alla situazione

precaria si impiegò un sistema di prefabbricazione pesante dei fabbricati, oggi origine dei difetti e delle difficoltà di recupero dell'insediamento.

Altre aree furono ritagliate per realizzare il quartiere di edilizia economica e popolare ex E13 che presenta un disegno viario non razionale, con vie a fondo cieco, e che non ha un vero e proprio centro in cui riconoscersi.

Altre parti ancora furono cedute rispettivamente all'ex Aspera Motors, ora Tecumseh per l'attivazione di un impianto industriale, per installare attrezzature del CNR e dell'Istituto Galileo Ferraris, altre furono cedute al CUS per realizzare impianti sportivi, le rimanenti aree compongono il parco Colonnetti.

Tutto intorno sono cresciuti grandi condomini mentre il quartiere "Basse Lingotto" ha conservato le sue caratteristiche miste con alte costruzioni sulla Via Vigliani, l'ex quartiere "FIAT" di Via Millelire e zone miste di residenza ed attività produttive verso la Via Sestriere in Moncalieri.

Il "retro" della zona affaccia sulla sponda degradata del Sangone al di là del quale affaccia il "retro" di Nichelino, ove peraltro sono stati attivati alcuni interventi di riqualificazione urbana (Via Pracavallo, la Rotonda, ecc.).

Paradossalmente si tratta della zona di Torino più ricca di verde in metri quadri per abitante, ma l'immagine di Via Artom, per i problemi di emarginazione e di segregazione sociale si è diffusa negativamente in tutta la città, in parte anche ingiustamente.

Eppure questo ambito urbano è ricco di testimonianze storiche di un passato che aveva esaltato la bellezza dei luoghi e la sua caratteristica di "campagna" affacciata sul Sangone, un sito solcato dai grandi viali e giardini dei luoghi di divertimento e caccia che a partire dal 1600 i Savoia avevano impiantato, l'asse Via delle Cacce - Castello di Mirafiori e relativo giardino segreto con bosco (ora denominato Bosco dell'Accampamento in Nichelino) con la vicina borgata di Mirafiori prima, ed il collegamento con il sistema di allee alberate (rotte di caccia) e di zone verdi che caratterizzano il Castello di Stupinigi, poi, con il suo vialone di collegamento a Torino (C.so Unione Sovietica).

In epoche successive sorsero altri luoghi e manufatti di valore storico e artistico (il mausoleo della Bela Rôsin), il tutto con le antiche cascine (la Nuova, la Grangia, la Balbo, ecc.) che inglobano ora

un "continuo" urbano senza più connotati, dei luoghi di piacere e dei cervi che popolavano la zona è rimasto solo qualche toponimo, "Mirafiori", Via delle Cacce.

Le linee del programma di recupero urbano si basano anche sulla riconquista della specificità di questi luoghi, sul miglioramento abitativo di Via Artom, sulla lotta al degrado sociale, sulla condizione di nuova identità di quartiere e sull'inserimento dei luoghi ove si concentra buona parte della ricerca avanzata torinese, di attività capaci di fare rientrare questo pezzo di periferia in un circuito attrattivo a livello cittadino, sul ridisegno ambientale e sul recupero delle importanti risorse ancora esistenti.

## **IL PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI**

### **RELAZIONE STORICA**

Ad una certa distanza dalla città, là dove la pianura è solcata dal vallone scavato nei secoli dalle acque del Sangone (il celtico 'Sangonus' = torrente veloce), nel Seicento, si ergeva solitaria, tra ampie distese prative e boschi impenetrabili, una grande e sontuosa villa, che aveva assunto il nome di 'Millefiori', forse in virtù della ricchezza delle fioriture che ne rallegravano gli splendidi giardini.

La villa, della quale oggi non rimangono che pochi miseri ruderi, classico esempio di 'Maison de Plaisance' della corte sabauda a breve distanza dalla città, sin dal momento della sua inaugurazione era stata sede di sontuose feste e di incontri importanti, rientrando a pieno titolo nel sistema di residenze suburbane sorto a corona della città, sistema che, oltre ad essa, comprendeva le ville del Viboccone, al Regio Parco, della Venaria, di Rivoli, del Valentino e di Millefonti.

I terreni su cui era sorta la residenza erano prima di pertinenza di una grossa cascina della zona, la Spinetta, di proprietà del nobile Aleramo Beccuti, personaggio appartenente ad una delle famiglie più in vista della città, che prima di morire ne aveva fatto dono a Filiberto Pingone, referendario ducale.

Costui, appena entrato in possesso, nel 1581, avrebbe venduto il podere a Giacomo di Savoia-Nemours, che, dopo aver fatto costruire un edificio denominato 'La Casaccia', avrebbe deciso di disfarsi di tutta la proprietà, vendendola al duca Carlo Emanuele I.

Quest'ultimo, conscio delle potenzialità del luogo e desideroso di dotare se stesso e la corte di una residenza fastosa a sud della città, avrebbe quindi incaricato l'architetto di Corte Carlo di Castellamonte della progettazione e della realizzazione dell'edificio, che avrebbe dovuto superare in magnificenza il contemporaneo Palazzo del Viboccone, sorto in quegli anni a nord della città, al Regio Parco, tra la Dora e la Stura.

Se all'inizio, spinto dall'entusiasmo, il duca si era dimostrato ansioso di portare a termine il progetto, con il tempo si sarebbe gradualmente disinteressato della conclusione dei lavori, anche per il timore indotto in lui da un presagio secondo cui sua moglie, la duchessa Caterina di Baviera, sarebbe morta al compimento dell'ultima torre.

Mirafiori diventò comunque, anche se incompiuta, luogo di feste, di giochi, di balli, di svaghi e di battute di caccia, oltre che di eleganti passeggiate tra i complicati arabeschi dei sontuosi 'parterres de broderie' dei giardini, con lo sfondo delle Alpi innevate.

Nella celebre raccolta di stampe raffiguranti i territori amministrati da Casa Savoia pubblicata ad Amsterdam nel 1684, nota con il nome di 'Theatrum Sabaudiae', questi luoghi vengono così descritti:

"Il terreno, che improvvisamente strapiomba con un declivio ripidissimo, incanta la vista col panorama di un'immensa pianura, per quanto non si possa andar molto vagando con gli occhi perché la varietà delle squisite bellezze che si presentano ostacola la naturale curiosità di vedere...  
...da una parte si gode una vista amplissima sulle selve e sui prati sottostanti; da un'altra si osserva con animo gioioso la pianura che si stende in basso, ammirevole per le sue vaghe ondulazioni; da un'altra parte ancora lo sguardo può vagare su collinette, su boschetti con alberi disposti in bell'ordine, su campi ubertosi coperti di fiori, su vigneti, su grandi distese di prati. Ovunque si stende, insomma, un vero labirinto di delizie. ....

E non parlo dei giardini sparsi attorno alle magnifiche costruzioni e bagnati continuamente da acque che sgorgano da fontane.. ... Esse irrigano tutta la famiglia della dea Flora, tanto che par che ogni tipo di fiori cresca spontaneamente come nel suo sito naturale .....

Si trattava però di una situazione temporanea, che di lì a poco sarebbe cambiata radicalmente.

Nel 1706, durante la guerra con la Francia del Re Sole, la villa venne messa a ferro e fuoco, le sue sontuose sale vennero distrutte ed incendiate, i giardini stravolti, gli alberi abbattuti.

Per Mirafiori era arrivata la fine.

A nulla valsero i buoni propositi di far rinascere dalla cenere una residenza ancora più elegante e fastosa: si preferì porgere l'attenzione ad altre località, come ad esempio Stupinigi con la sua elegante e celebre palazzina di Caccia.

Per Mirafiori era arrivato il tempo di dimenticare gli antichi fasti e di ritornare al primitivo carattere di località agreste.

D'altro canto la Cascina Spinetta, passata nel frattempo in proprietà del conte Gromis di Trana, era stata risparmiata dalla distruzione, e poteva quindi riappropriarsi dei suoi terreni, che gradualmente sarebbero stati riutilizzati ai fini agricoli.

E la stessa cosa era possibile per le cascine Grangia e Mirafiori, quest'ultima nelle immediate vicinanze della villa ormai distrutta.

Intanto a breve distanza dalla villa di Mirafiori, già alla fine del '600, aveva incominciato a delinearsi una piccola borgata rurale, abitata da contadini e da artigiani impegnati nella villa stessa.

Questa borgata, dotata di una propria chiesa intitolata alla Visitazione di Maria Vergine e costruita da Carlo Emanuele I per i monaci del San Bernardo, si sarebbe gradualmente ingrandita tra la fine del '700 e la prima metà dell'800, epoca a cui risale la comparsa di alcune nuove cascine in zona, come la Nuova, lungo lo Stradone di Stupinigi (attuale Corso Unione Sovietica) e la Balbo, lungo la Strada del Castello di Mirafiori.

La borgata mantenne il caratteristico aspetto di borgo rurale sino a metà '800, per poi ingrandirsi decisamente nel corso del '900, con la costruzione dei grandi stabilimenti della F.I.A.T., inaugurati negli anni '30 ed ingranditi tra gli anni '50 e '70 del '900.

Oggi la vecchia borgata dalle cascine a corte dalle semplici case addossate le une alle altre, alcune in buono stato, altre quasi diroccate, con i balconi in legno e le 'lobbie' per la conservazione del fieno, è praticamente circondata dagli alti condomini dei nuclei residenziali sorti tra gli anni '60 e '70 del '900, all'epoca della grande immigrazione stimolata dal forte sviluppo industriale.

Lungo la strada che un tempo costeggiava le basse del Sangone, là dove sorgeva il Castello (l'attuale Strada Vicinale del Castello di Mirafiori) fanno ancora bella mostra di sé la chiesa barocca della Visitazione di Maria Vergine, costruita nel 1617, alcune vecchie cascine ed il Pantheon della Bella Rosin, moglie morganatica del re Vittorio Emanuele II, che, circondato da un parco cinto da un possente muro e abbandonato da decenni, è oggetto di un progetto di recupero.

Dell'Ippodromo, costruito nel 1898 lungo lo Stradone di Stupinigi, e dell'Aerodromo inaugurato nel 1911, utilizzato principalmente come aeroporto militare, non rimane invece più traccia, così come delle eleganti Scuderie Gualino, fatte costruire alla metà del primo decennio del '900 proprio di fronte all'impianto ippico.

E pensare che quei luoghi avevano reso celebre Mirafiori, raggiunti da eleganti carrozze a cavalli provenienti dalla città da cui scendevano gentiluomini in frac e signore imbellettate, felici di incontrarsi in un'atmosfera di raffinata disinvoltura.

Nel 1903 i fratelli Wright, in Inghilterra, avevano effettuato il primo volo della storia con il loro biplano a elica con motore a benzina a quattro cilindri, e da quel momento la conquista dei cieli era diventata un obiettivo per i più audaci.

A Torino il sogno si sarebbe avverato 8 anni più tardi, con quell'Aerodromo a Mirafiori inaugurato in occasione del cinquantenario dell'Unità d'Italia e battezzato dai voli del monoplano 'Chiribiri', dell'aeroplano 'Astoria' e dell'aeroplano 'S.P.A. Faccioli'.

Da allora i cieli di quella località un tempo periferica sarebbero stati solcati dalle 'macchine volanti', simbolo di una conquista tecnica, fonte di sogni e speranze per il futuro, ma anche di apprensione e di preoccupazioni durante i periodi di guerra, quando il campo di Mirafiori venne trasformato in aeroporto militare.



Oggi, nei racconti degli anziani abitanti del borgo, rimane ancora indelebile il ricordo di quando abitare a Mirafiori, nonostante la presenza dell'Aerodromo, significava essere fuori città e per dire di andare in centro si diceva 'Andoma a Turin'.

In quei frangenti l'arrivo del più popolare tram a cavalli, che faceva sosta di fronte all'Osteria della Giraffa, lungo il Vialone di Stupinigi, era già un evento da festeggiare con un buon bicchiere di vino bevuto comodamente all'ombra di un fresco pergolato.

Ricordi sbiaditi di tempi ormai lontani, mantenuti vivi dalle vecchie cartoline color seppia che talvolta spuntano ammiccanti dai cassettei gelosamente chiusi a chiave da decenni.

## **GLI INTENTI**

L'antica Borgata Mirafiori... una piccola isola all'interno di un classico quartiere anni '60 – '70 di condominii alti e spersonalizzanti, lei (la borgata) invece resiste, stoicamente, e mantiene le sue caratteristiche di borgo rurale seicentesco, a dispetto delle pesanti trasformazioni urbanistiche che l'hanno avvolta, dell'incuria, delle dissennate demolizioni, il suo carattere e la sua personalità, uniche a Torino.

Imprescindibile appare quindi un intervento di riqualificazione degli spazi pubblici, troppo a lungo dimenticati.

Sembra importante segnalare che l'individuazione delle esigenze e dei bisogni della Borgata nasce dall'incontro e dall'ascolto dei suoi stessi abitanti, insieme agli operatori dell'accompagnamento sociale ("Mentelocale") e alla Circoscrizione 10, con cui sono stati organizzati momenti di incontro e conoscenza.

Sono inoltre attualmente ancora in corso di elaborazione studi realizzati dal Politecnico Facoltà di Architettura e dall'Università – Facoltà di Economia, ed i loro risultati potranno ancora influire positivamente sul presente progetto, suscettibile delle eventuali necessarie modifiche.

## **LO STATO DI FATTO**

Il sedime stradale dell'antica Borgata appare oggi frutto di successive ed estemporanee riparazioni. Su di un fondo che ancora presenta tracce di antico acciottolato, che talvolta

riemerge qua e là sotto i piú recenti strati, sono state nel tempo aggiunte pavimentazioni bituminose e asfalti.

La Borgata risulta servita da tutte le principali reti di sottoservizi, con l'esclusione di una parte di fognatura bianca ancora da completare.

L'illuminazione pubblica è ora parzialmente insufficiente, e su pali in cemento.

Non esistono arredi e accessori, quali panchine, aree di sosta, portabici, ecc.

Un problema importante riguarda la viabilità e la velocità delle auto attualmente in transito nell'area, con problemi di accessibilità alle case adiacenti e alla loro salvaguardia; le strade strette e curve non si addicono al passaggio di furgoni e mezzi, che spesso provocano danni anche alle case (es. urti ai balconi in legno esistenti).

Altro difetto dell'attuale sistemazione è l'innalzamento dei livelli stradali che ha compromesso alcuni accessi alle abitazioni, spesso a piano terra, con difficoltà di accesso e smaltimento acque

## **IL PROGETTO**

Il progetto si propone di porre rimedio alle situazioni sopra descritte prevedendo:

un completo rifacimento dei sedimi esistenti, riportando i livelli a quote tali da allontanare le acque piovane dagli edifici, abbassando le quote in corrispondenza delle soglie delle abitazioni (col tempo rialzatisi a livelli incongrui);

la pavimentazione di tutti i sedimi con materiale lapideo differenziato secondo le funzioni, lastre in pietra per i perimetri degli edifici, in modo da offrire passaggi pedonali comodi e fruibili da tutti, "ruere" in pietra di Luserna al centro delle carreggiate per il passaggio dei "carri" (automobili), acciottolato nelle porzioni di carreggiata di contorno, nel rispetto dell'antica pavimentazione della Borgata;

il completamento della rete di raccolta acque bianche e la realizzazione di tutte le caditoie e pozzetti necessari;

l'illuminazione pubblica di tutti i percorsi veicolari e pedonali, curando con attenzione il tipo e modello di apparecchio al fine di non occupare la sede stradale, già ridotta, e capace nel contempo di adeguarsi alle strutture architettoniche di contorno;

la moderazione della velocità di attraversamento delle auto, con l'utilizzo dei materiali lapidei, per loro natura più scabrosi e utili nell'evidenziare e attutire il passaggio;

l'utilizzo di dissuasori lungo i marciapiedi per proteggere le entrate alle abitazioni e rendere sicuro e comodo il passaggio dei pedoni

la realizzazione di piccole aree di sosta (nei limiti del poco spazio a disposizione) con l'utilizzo di panchine monoposto e piccoli tavolini, a rispondere all'esigenza di luoghi per le "chiacchiere";

l'individuazione e la segnalazione delle porte di ingresso alla Borgata, da realizzarsi con particolare illuminazione decorativa e con trattamento differenziato della pavimentazione.

## **CRONOPROGRAMMA**

# BORGATA MIRAFIORI

## CRONOPROGRAMMA

N°	FASI LAVORATIVE	1° MESE	2° MESE	3° MESE	4° MESE	5° MESE	6° MESE
1	IMPIANTO CANTIERE	■					
2	SCAVI E RIMOZIONI	■	■	■	■	■	
6	PREDISPOSIZIONE RETE AEM		■	■	■	■	
7	RACCOLTA ACQUE BIANCHE		■	■	■	■	■
9	FORMAZIONE SOTTOFONDI PAVIMENTAZIONI E POSA CORDOLATURE		■	■	■	■	■
16	ARREDI, ELEMENTI METALLICI E ACCESSORI						■
18	FINITURE E SMONTAGGIO CANTIERE						■