

All. 2 alla Deliberazione di
Giunta Comunale n° mecc.

.....

del



CITTA' DI TORINO

ALLEGATO A AL BANDO

PER LA REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO DA DESTINARE A PERTINENZA DI IMMOBILI PRIVATI, AI SENSI DELL'ARTICOLO 9, COMMA 4, DELLA LEGGE 24 MARZO 1989 N. 122 E S.M.I., MEDIANTE LA CONCESSIONE DEL DIRITTO DI SUPERFICIE DELL'AREA COMUNALE DENOMINATA "ZAMENHOF", COMPRESA TRA LARGO ORBASSANO, CORSO DE NICOLA E VIA TIRRENO E FACENTE PARTE DEL PIÙ AMPIO AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DEFINITA "CLESSIDRA".

CAPITOLATO TECNICO ED ELABORATI GRAFICI

SOMMARIO

PREMESSA	3
1 OGGETTO	3
2 VINCOLI DI PROGETTO	3
2.1 Sistemazione Superficiale	
2.2 Manufatto Interrato	
2.3 Rampe veicolari ed uscite pedonali	
2.4 Piani	
2.5 Posti / box auto totali	
2.6 Sovraccarichi	
3 PRESCRIZIONI TECNICHE.....	6
3.1 Prescrizioni tecniche per la sistemazione superficiale	
3.1.1 Collina artificiale	
3.1.2 Muro di contenimento	
3.1.3 Drenaggio e smaltimento acque meteoriche;	
3.1.4 Aree a verde	
3.1.5 Pavimentazioni e rivestimenti	
3.2 Prescrizioni tecniche per il cantiere	
3.2.1 Viabilità	
3.2.2 Allestimento del cantiere e comunicazione	
4 Elaborati Grafici:.....	8
Tav. 1: Stato di fatto;	
Tav. 2: Planimetria e sezioni delle infrastrutture ferroviarie al contorno del parcheggio interrato;	
Tav. 3: Planimetria con vincoli superficiali;	
Tav. 4: Ipotesi di sistemazione superficiale.	

PREMESSA

La Città di Torino intende concedere in diritto di superficie per la realizzazione di un parcheggio pertinenziale ai sensi dell'articolo 9, comma 4, della Legge 122/89 (legge Tognoli) l'area delimitata dal largo Orbassano, corso De Nicola e via Tirreno facente parte del più ampio ambito di riqualificazione dell'area definita "Clessidra".

Relativamente alla presente localizzazione il seguente capitolato tecnico, nonché gli elaborati grafici, individuano puntualmente l'ambito di intervento e le indicazioni progettuali da tenere in considerazione nella stesura degli elaborati da allegare alla domanda di partecipazione al bando.

Si precisa che i progetti dovranno tenere conto:

- delle norme tecniche di attuazione del PRG;
- delle vigenti norme igienico – edilizie, di quelle della specifica disciplina riguardante le autorimesse e di quella relativa al superamento delle barriere architettoniche;
- della necessità di acquisire, non nella presente fase di progettazione ma per l'approvazione del successivo progetto definitivo/esecutivo, il parere favorevole di tutti i Settori comunali ed Enti competenti (es. RFI, IRIDE, ecc.); la concessione del diritto di superficie sarà subordinata al rilascio dei predetti pareri;
- della necessità di concordare con gli enti gestori e titolari di concessioni (anche precarie) lo spostamento di infrastrutture presenti sul territorio (sottoservizi interferenti, ecc.).

L'intervento di cui sopra dovrà in ogni caso garantire che la struttura portante e l'impalcato superiore del manufatto siano dimensionati compatibilmente con la necessità del luogo come meglio specificato nel seguente capitolato.

L'intervento dei privati non dovrà ostacolare o penalizzare la funzionalità dei pubblici impianti: a tale scopo la Città e le Società di gestione dei servizi potranno discrezionalmente prescrivere il mantenimento della situazione vigente al momento dell'intervento o imporre prescrizioni specifiche da stabilire caso per caso. Ogni onere derivante e conseguente il mantenimento in servizio e l'eventuale spostamento dei sottoservizi è a carico del concessionario.

Durante i lavori di costruzione dell'opera dovrà essere assicurato il passaggio pedonale e il traffico veicolare pubblico e privato, limitando il disagio alla circolazione nell'area di intervento ed in quelle adiacenti: è opportuno pertanto valutare accuratamente le modalità costruttive di realizzazione delle opere e l'ingombro delle aree di cantiere, in maniera tale da ridurre l'impatto durante la fase di costruzione del manufatto.

Per tutte le opere a verde, si rimanda alle disposizioni contenute nel "Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino" in vigore. In particolare si precisa che il Concessionario dell'intervento ha l'obbligo di prevedere l'abbattimento delle essenze interferenti con l'autorimessa interrata e prevedere la sua compensazione con piantamenti in piena terra in aree da individuare con il Settore Gestione Verde.

1 OGGETTO

Il progetto prevede la realizzazione di una struttura di almeno tre piani interrati adibita a parcheggio privato (pertinenziale), collocata nel terrapieno interposto tra le gallerie ferroviarie, entro l'ingombro definito puntualmente nelle planimetrie allegate al presente bando, nonché la sovrastante sistemazione superficiale a verde.

2 VINCOLI DI PROGETTO

A seguito di uno studio predisposto dalla Città - in applicazione delle specifiche analisi sviluppate nell'ambito del PRG vigente -, delle indicazioni fornite da RFI e della necessità di eseguire la

valorizzazione della porzione di territorio che si inserisce nell'ambito più generale della sistemazione dell'area definita "Clessidra" (vale a dire lo spazio urbano riconquistato con la copertura del passante ferroviario tra largo Turati e largo Orbassano), sono definiti alcuni vincoli qui di seguito elencati, che dovranno essere rispettati nell'esecuzione del progetto.

2.1 SISTEMAZIONE SUPERFICIALE

Il soggetto attuatore dovrà presentare un progetto preliminare dell'autorimessa e della risistemazione superficiale della area al di sopra del parcheggio interrato e dell'impalcato ferroviario secondo il limite indicato nelle planimetrie allegate al bando.

La sistemazione superficiale dovrà rispettare i seguenti requisiti:

- realizzazione di un muro in conglomerato cementizio armato di altezza circa 1 m, a contenimento del terrapieno retrostante, sui lati prospicienti Largo Orbassano, Via Tirreno e Corso De Nicola, come specificato negli allegati grafici;
- copertura a verde del parcheggio e dell'impalcato ferroviario in conformità alle quote e ai profili indicati negli elaborati grafici al fine di rispettare il vincolo di forma imposto dal particolare disegno plano-altimetrico della collina artificiale;
- realizzazione di una terrazza verso largo Orbassano di forma semi-circolare nella posizione e delle dimensioni indicati negli elaborati grafici allegati, con rivestimento realizzato con gli stessi materiali utilizzati per la riqualificazione di corso De Nicola;
- realizzazione di una terrazza con gazebo sulla sommità della collina artificiale, la cui geometria è definita negli elaborati grafici.
- realizzazione di due accessi all'autorimessa nella posizione individuata. Gli accessi/uscite dovranno essere rivestiti con gli stessi materiali utilizzati per la riqualificazione di via Tirreno e corso De Nicola;
- i segni architettonici presenti sulla collina nel progetto preliminare potranno essere conservati nella sistemazione superficiale, attribuendo ad essi funzioni specifiche quali ad esempio griglie di ventilazione, uscite di emergenza, ecc..

L'area verde dovrà essere dotata di accessi pedonali per raggiungere la terrazza ed il gazebo sulla sommità della collina.

Il progetto così formulato sarà oggetto di valutazione da parte di apposita commissione che potrà avanzare modifiche e/o integrazioni anche di carattere tipologico nei confronti del soggetto vincitore.

Ulteriori integrazioni e modifiche potranno successivamente essere richieste al soggetto aggiudicatario sulla base dei diversi pareri raccolti (Soprintendenza , Arredo Urbano, Verde Pubblico, Circostrizione).

L'area oggetto di riqualificazione superficiale è individuata nella tavola 2 ed ha una superficie minima pari a circa mq. 8.000.

2.2 MANUFATTO INTERRATO

Il perimetro massimo del manufatto parcheggio, di forma trapezoidale, è indicato nella tavola 1 ed ha una superficie pari a circa mq 3.300. Entro tale perimetro devono essere comprese sia le aerazioni che le strutture di contenimento.

I limiti sono costituiti dalle pareti della struttura ferroviaria esistente. Non potranno essere realizzate opere tali da compromettere tali strutture o in continuità con esse.

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

Il manufatto interrato dovrà inoltre rispettare i seguenti requisiti:

- la nuova struttura del parcheggio dovrà essere totalmente indipendente dalle strutture ferroviarie esistenti, anche tenendo conto delle azioni sismiche di normativa e dovrà

essere opportunamente verificata e garantita in ogni fase costruttiva la stabilità dell'infrastruttura ferroviaria;

- la soluzione progettuale deve tener conto del fatto che la struttura ferroviaria dovrà essere protetta dal fuoco ai sensi di legge, realizzando opportune protezioni;
- per quanto riguarda la realizzazione del ricoprimento sopra i manufatti ferroviari i sovraccarichi permanenti ed accidentali non potranno essere complessivamente superiori a 3.560 kg/mq;
- le strutture interne in pianta e in elevazione dovranno essere progettate in modo da rispettare il progetto di sistemazione superficiale ed il vincolo di forma di cui al punto 2.1;
- le griglie di aerazione dovranno essere collocate in modo funzionale e razionale. Dovranno inoltre essere studiate soluzioni che permettano l'inserimento con il minor impatto visivo di tali elementi nel contesto della sistemazione a verde dell'area.

Si precisa che il progetto esecutivo relativo a tutti gli interventi da realizzare all'interno della fascia di rispetto di 30 metri dalla più vicina rotaia dovrà essere redatto in modo da rispettare sia le normative vigenti sia le prescrizioni tecniche ferroviarie. Il progetto esecutivo dovrà pertanto essere approvato dalla società RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ai sensi del DPR 753/80.

2.3 RAMPE VEICOLARI ED USCITE PEDONALI

L'ingresso e l'uscita veicolare dovranno avvenire attraverso due rampe a doppio senso di marcia, affacciantesi su via Tirreno e su corso De Nicola nella posizione riportata sulle planimetrie allegate.

Per quanto riguarda l'ingresso di Via Tirreno, è necessario che il progetto preveda l'accessibilità ai veicoli afferenti alla società RFI alla rampa di accesso ai locali interrati di proprietà della stessa società.

Le uscite pedonali dovranno essere inserite all'interno del perimetro definito al punto 2.2 e non potranno fuoriuscire in altezza dal profilo della collina artificiale.

2.4 PIANI

Il numero minimo realizzabile di piani interrati è pari a 3 (tre).

2.5 POSTI / BOX AUTO TOTALI

Il numero minimo dei posti auto/box è fissato in 150 (centocinquanta). Il parcheggio avrà come destinazione definitiva quella di autorimessa privata pertinenziale ai sensi dell'art. 9 comma 4 della legge 122/89.

2.6 SOVRACCARICHI

I sovraccarichi accidentali sulla soletta di copertura del parcheggio dovranno essere tali da supportare la formazione della collina e il posizionamento delle eventuali strutture a servizi.

Come già anticipato la struttura del parcheggio sotterraneo è autonoma rispetto agli impalcati ferroviari e quindi termina al confine con essi. La collina artificiale prevista nel progetto di riqualificazione dell'area denominata "Clessidra" prosegue tuttavia sugli impalcati, formando un disegno unitario con tutta l'area circostante.

La realizzazione della collina artificiale prescritta negli elaborati grafici allegati, richiede una soluzione tecnica specifica per tener conto del carico massimo consentito sulle solette di copertura delle gallerie ferroviarie.

Nello studio di fattibilità si è ipotizzato l'utilizzo di blocchi in polistirolo aggregati tramite una struttura in conglomerato cementizio armato costituito da setti a spessore ridotto. Tale soluzione non è tuttavia vincolante.

3 PRESCRIZIONI TECNICHE

3.1 PRESCRIZIONI TECNICHE PER LA SISTEMAZIONE SUPERFICIALE

Gli interventi consistono essenzialmente in:

3.1.1 realizzazione della collina artificiale

3.1.2 realizzazione del muro di contenimento

3.1.3 realizzazione infrastrutture per il drenaggio e lo smaltimento delle acque meteoriche;

3.1.4 realizzazione delle aree a verde

3.1.5 realizzazione di pavimentazioni e rivestimenti

Si elencano qui di seguito le prescrizioni relative agli interventi su elencati:

3.1.1 COLLINA ARTIFICIALE

La realizzazione della collina artificiale sulla struttura a parcheggio e sulle solette di copertura delle gallerie ferroviarie dovrà tener conto dei limiti di carico delle stesse. Pertanto il rilevato dovrà essere realizzato con materiali leggeri (polistirolo, argilla espansa, ecc.) che consentano di raggiungere le altezze richieste dalla soluzione architettonica. La superficie della stessa collina dovrà essere impermeabilizzata con guaina bituminosa.

3.1.2 MURO DI CONTENIMENTO

Il muro di contenimento del terrapieno dovrà essere realizzato in conglomerato cementizio armato, con impermeabilizzazione in guaina bituminosa realizzata sul lato interno verso il terrapieno. Al di sotto della fondazione è prescritto adeguato strato di magrone.

3.1.3 DRENAGGIO E SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE

In adiacenza al muro di contenimento citato al punto precedente dovrà essere realizzato un drenaggio costituito da ghiaia e da tubazioni in PVC microforate posate all'interno collegate alla rete fognaria della città.

Ove necessario il progetto deve prevedere la realizzazione della rete di raccolta delle acque meteoriche (fornitura e posa di pozzetti (e/o canaline) e griglie in ghisa, allacci ai canali bianchi esistenti, ecc.).

Sarà necessario eseguire inoltre la pulizia e disostruzione di immissioni esistenti ove si rendessero necessarie e ogni altra opera che, se anche non specificatamente descritta, si rendesse necessaria nel corso dei lavori per assicurarne la riuscita a perfetta regola d'arte.

3.1.4 AREE A VERDE

Opere a verde

Tutte le opere relative al verde superficiale dovranno essere realizzate attenendosi alle norme del "Regolamento per il verde pubblico e privato" della Città di Torino.

Si dovrà provvedere alla stesa della terra agraria il cui spessore sarà variabile, in maniera tale da garantire il raggiungimento dalle quote di progetto, ma almeno pari a 50 cm.

Si provvederà quindi alla formazione del prato, comprensiva della regolarizzazione del piano di semina con livellamento, sminuzzamento e rastrellatura della terra, provvista delle sementi e semina.

Le operazioni di piantamento e semina dovranno essere eseguite nelle stagioni adatte all'attecchimento dei vegetali: la condizione di idoneità climatica dovrà essere concordata con la committenza.

Impianto di irrigazione

Occorre prevedere la realizzazione di un impianto di irrigazione su tutte le aree verdi. Nella scelta delle varie tipologie di impianto (irrigazione a pioggia, a goccia, subirrigazione, irrigazione ad allagamento radicale) occorrerà tenere presenti sia le caratteristiche varietali delle essenze poste a dimora che le caratteristiche pedologiche del substrato di coltivazione. Occorrerà porre inoltre la massima attenzione a realizzare un impianto con caratteristiche di massima uniformità di precipitazione in modo da non vanificarne le prestazioni e in modo da ottenere un risparmio nei consumi idrici. L'impianto dovrà essere progettato in modo da consentire il bagnamento delle sole aree a verde, evitando nel modo più assoluto la fuoriuscita di acqua nelle zone di transito, sia esso pedonale che viabile; occorrerà in particolar modo porre attenzione, al problema della fuoriuscita di acqua sul sedime stradale per il rischio di incidenti (utilizzo di irrigatori dotati di sistemi atti a diminuire la fuoriuscita di acqua in caso di rottura e in materiale non deteriorabile da roditori).

Dovrà essere adottato un sistema di gestione dell'impianto di irrigazione di tipo centralizzato compatibile con quello utilizzato dal Settore Gestione Verde per consentire il controllo a distanza della funzionalità dell'impianto, il remotaggio dei comandi e, tramite l'utilizzo di una stazione meteo, un'ottimizzazione dei tempi di irrigazione con conseguente risparmio dei consumi idrici.

Per quanto possibile occorrerà tendere ad una standardizzazione nella tipologia dei materiali presenti negli impianti di irrigazione di nuova realizzazione per evitare l'onere derivante dalla necessità di costituire un magazzino di pezzi di ricambio necessario per il mantenimento in efficienza degli impianti stessi.

L'impianto di irrigazione dovrà essere dotato di allacciamenti idrici, elettrici e telefonici esclusivamente dedicati ad esso ed intestati a carico della Città. Nel caso non sia possibile per la realizzazione di impianti a gestione centralizzata il cablaggio con linee telefoniche dedicate, occorrerà ricorrere all'utilizzo di modem GSM.

Ogni impianto di irrigazione dovrà essere progettato o realizzato seguendo le indicazioni contenute nella normativa di riferimento UNI EN 12484 nei capitoli 1-2-3-4.

3.1.5 PAVIMENTAZIONI E RIVESTIMENTI

Le pavimentazioni dei marciapiedi, e i rivestimenti degli elementi verticali in vista quali parapetti, pareti esterne, ecc. dovranno essere realizzati in sienite di colorazione simile a quella già utilizzata in Corso De Nicola, e di spessore cm 8 sulle superfici orizzontali (cm 10 sui passi carrai), e cm 5 per le superfici verticali.

Le copertine orizzontali, sempre di sienite, dovranno avere spessore cm 5.

Anche la pavimentazione della terrazza che si affaccia su largo Orbassano dovrà essere realizzata in sienite, ma lo spessore prescritto è di cm 5.

Il disegno di eventuali parapetti e ringhiere di protezione dovrà essere concordato con l'Ufficio Tecnico della Città.

3.2 PRESCRIZIONI TECNICHE PER IL CANTIERE

3.2.1 VIABILITÀ

L'assuntore dovrà garantire il transito veicolare e pedonale nelle vie limitrofe per tutta la durata dei lavori.

Il transito pedonale lungo corso Orbassano dovrà essere garantito per tutto il periodo relativo alla costruzione del parcheggio, limitandolo solo per la fase di sistemazione superficiale degli stessi.

3.2.2 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, aggiornarli sullo stato avanzamento dei lavori e sulle relative interferenze, per ridurre al minimo i disagi generati dalla presenza del cantiere nell'area urbana.

Recinzione di cantiere

Considerata la posizione del cantiere la tipologia della recinzione di cantiere dovrà essere concordata con gli Uffici Tecnici e con l'ufficio tecnico della Città, prevedendo la realizzazione di zone "trasparenti" che consentano di osservare i lavori in sicurezza e la progettazione, la fornitura e la posa dei seguenti pannelli:

- ◆ 1 cartello riportante le informazioni di legge, dimensioni m 2 x 2,5;
- ◆ 1 cartello riportante le informazioni istituzionali, dimensioni m 2 x 2,5;
- ◆ almeno 1 cartello riportanti le informazioni sul progetto, ove saranno descritte attraverso disegni di progetto e blocchi di testo le caratteristiche principali dell'intervento, le fasi di cantiere, i dati storico - architettonici della piazza, dimensioni m 2 x 2,5.

Le specifiche tecniche per la progettazione (logo, colori, dimensioni ecc.) e la realizzazione dei cartelli sono contenute nel "manuale di coordinamento visivo dei cantieri".

4 ELABORATI GRAFICI

Gli elaborati di progetto allegati sono i seguenti:

Tav. 1 Stato di fatto

Tav. 2 Planimetria e sezioni delle infrastrutture ferroviarie al contorno del parcheggio interrato

Tav. 3 Planimetria con vincoli superficiali

Tav. 4 Ipotesi di sistemazione superficiale