

ALLEGATO “A” AL BANDO DI GARA

PER LA CONCESSIONE DEL DIRITTO DI SUPERFICIE DELL'AREA COMUNALE DENOMINATA “**SAINT GOBAIN**”, 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	pag. 5
1 IL PROGETTO	pag. 6
2 SISTEMAZIONE SUPERFICIALE	pag. 7
2.1 LE AREE DI SOSTA VEICOLARE	pag. 7
2.2 L'AREA VERDE PEDONALE	pag. 8
3 MANUFATTO INTERRATO	pag. 9
3.1 RAMPE VEICOLARI E USCITE PEDONALI	pag. 10
3.2 PIANI	pag. 10
3.3 POSTI AUTO/BOX TOTALI	pag. 10
3.4 SOVRACCARICHI	pag. 10
3.5 GRIGLIE DI AERAZIONE	pag. 11
4 PRESCRIZIONI PARTICOLARI	pag. 11
4.1 TERRE, ROCCE DA SCAVO ED EVENTUALI OPERE DI BONIFICA AMBIENTALE	pag. 11
4.2 RETI DEI SOTTOSERVIZI	pag. 12
4.3 SISTEMAZIONE SUPERFICIALE	pag. 12
4.4 VIABILITA'	pag. 13
4.5 ILLUMINAZIONE PUBBLICA	pag. 13
5 ALLESTIMENTO DI CANTIERE E COMUNICAZIONE	pag. 13

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 posta all'angolo tra le vie Filadelfia e Gorizia, nel territorio della Circoscrizione 2 Santa Rita – Mirafiori Nord.

Siamo nel quartiere Santa Rita, in una sua porzione piuttosto periferica posta in corrispondenza del nodo viario tra il corso Orbassano e le vie Filadelfia e Gorizia, non distante dal polmone verde del parco Rignon e in sostanziale contiguità con l'attuale sede della Centrale del Latte di Torino, area che sarà in un prossimo futuro oggetto di trasformazione urbana a seguito dell'imminente trasloco della Centrale. Il tessuto urbano in cui è compresa l'area Saint Gobain risale alla grande esplosione edilizia del secondo dopoguerra, fatte salve la settecentesca Villa Amoretti - poi divenuta villa Rignon - che adeguò nel primo dopoguerra il muro di confine ai nuovi allineamenti, e le poche preesistenze degli anni venti/trenta che, pionieristicamente, avevano iniziato a colonizzare la trama viaria impostata fin dai piani urbanistici dell'inizio novecento.

In realtà quel comparto urbano comprendeva anche una serie di aree industriali di medio/piccola dimensione, tra le quali si distingueva quella acquisita dalla società gruppo Saint Gobain. Questa era oramai in fase di dismissione alla fine degli anni ottanta, tanto da essere già compresa nel PRG del 1995 come zona di trasformazione urbana. In quanto tale, l'ATS (area da trasformare per servizi) "12m - Saint Gobain" ha da subito esaurito la propria potenzialità edificatoria dei diritti di cessione con la realizzazione di un palazzo residenziale affacciato su via Filadelfia. Più recentemente la Città, ottenuta la proprietà dell'area residuale, deliberava la cessione di parte dell'area all'ASL 2 per la realizzazione di un poliambulatorio e di un edificio per usi istituzionali a beneficio della Circoscrizione 2.

Alla fine di un lungo e travagliato percorso realizzativo, l'ASL competente (nel frattempo inglobata nell'ASL TO1) inaugurava, nel mese di maggio 2012, il poliambulatorio tanto atteso dai residenti di quel settore cittadino. Il poliambulatorio, tuttavia, era ed è viziato da una sottostimata valutazione delle conseguenze, in termini di carenza di parcheggio veicolare, della sua forza attrattiva in un importante raggio di potenziali utenti.

La scheda dell'ATS 12m, compresa nelle NUEA del Piano Regolatore, prevede però di fornire sia attrezzature per interesse comune (corrispondenti nel servizio zonale di carattere sanitario e nell'edificio che, a breve, sarà messo a disposizione della Circoscrizione), sia parcheggi.

Siccome in un recente studio degli uffici competenti era emerso che quella porzione di Santa Rita soffriva particolarmente di una mancanza congenita di parcheggi in struttura all'interno delle proprietà private, si è dunque immaginato di poter dare, con la presente localizzazione, una duplice risposta all'annoso problema della sosta veicolare dei residenti e degli utenti di servizi pubblici.

Il progetto del parcheggio pertinenziale da realizzare nell'interrato dell'area Saint Gobain dovrà quindi saper offrire, tramite la propria sistemazione superficiale, anche adeguata risposta alla necessità di parcheggio pubblico a servizio soprattutto del poliambulatorio ma pure del prossimo servizio circoscrizionale che sarà ospitato nella palazzina realizzata sul fronte di via Gorizia.

L'area a disposizione non è suolo pubblico in senso stretto, in quanto corrisponde a un lotto e non fa parte né di strade né di piazze. Questa condizione determina una netta facilitazione nell'organizzazione del cantiere, in quanto non si vengono a determinare quelle situazioni di forte attrito, tra le attività edilizie e le funzioni ospitate dallo spazio pubblico, che normalmente

caratterizzano gli interventi di costruzione di parcheggi pertinenziali sotto il suolo pubblico. Da un'altra parte sono sicuramente quasi annullate anche le interferenze con le reti di sottoservizi, solitamente ospitate sotto carreggiate veicolari e marciapiedi. Tuttavia, nello specifico, oltre alla risoluzione dell'allacciamento degli impianti fognari del poliambulatorio e dell'edificio circoscrizionale, che scaricano sulla dorsale di via Filadelfia, saranno da affrontare con attenzione le implicazioni della presenza di un ramo della balera "Becchia", corso d'acqua oramai dismesso in quanto tale, che però potrebbe avere una funzione residuale come collettore di acque meteoriche delle aree poste a monte dell'area Saint Gobain (con particolare riferimento ai terreni della Centrale del Latte, dell'asilo dismesso di via Baltimora e della contigua parrocchia di Maria Madre della Chiesa).

L'area è contraddistinta da due porzioni, tra di loro collegate ma piuttosto a sé stanti. Una porzione, di forma rettangolare, è posta sul fianco del poliambulatorio e alle spalle della palazzina residenziale realizzata in via Filadelfia, quindi piuttosto nascosta alla pubblica via e rivestita in cemento (probabile pavimentazione di una tettoia in carpenteria metallica). L'altra, di forma trapezoidale, posta all'angolo tra le vie Filadelfia e Gorizia, sul fianco dell'edificio circoscrizionale, è caratterizzata da una estesa asfaltatura e da una cospicua estensione di vegetazione spontanea a portamento sia arboreo che arbustivo. Un'analisi condotta dai competenti uffici del Verde Pubblico, ha tuttavia fatto ritenere che la consistenza di quelle essenze giustifichi facilmente un loro abbattimento in luogo di un loro forzato recupero.

1 - IL PROGETTO

Il progetto dovrà prevedere la realizzazione di una struttura di minimo due piani interrati, adibita a parcheggio privato (pertinenziale) nella misura minima di 100 box/posti auto, distribuita nelle due parti di cui è composta l'area in oggetto - e comunque entro l'ingombro indicativo definito puntualmente nelle planimetrie allegate al presente bando -, nonché la risistemazione superficiale dell'intera area.

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

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

L'elenco di tali tavole comprende:

- 1a - Inquadramento
- 1b - Foto
- 2 - Stato di fatto
- 3 - Sistemazione superficiale
- 4 - Piani interrati
- 5 - Sezione A-A
- 6 - Sottoservizi
- 7 - Simulazioni

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 che dovranno essere accettati dalla Città;
- 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.

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.

2 - SISTEMAZIONE SUPERFICIALE

La sistemazione superficiale dell'area residuale dell'ATS 12m Saint Gobain, sotto la quale sarà realizzato un parcheggio pertinenziale, dovrà rispondere, principalmente, all'urgenza di creare una sufficiente disponibilità di posteggio veicolare per gli utenti del poliambulatorio di via Gorizia e per il servizio circoscrizionale anch'esso affacciato su via Gorizia.

Tuttavia, oltre alla creazione di due aree di parcheggio (in adeguamento alla struttura geometrica dell'area a disposizione e delle pertinenze che la struttura sotterranea riverbererà in superficie), la sistemazione superficiale dovrà dare una risposta di qualità compositiva adeguata al forte significato di polo di servizi pubblici che l'area Saint Gobain ha assunto con la realizzazione del servizio sanitario e di quello circoscrizionale. Inoltre dovrà essere sviluppata, sul fronte di via Gorizia e dell'angolo con via Filadelfia, un'area a destinazione esclusivamente pedonale che integri, il più possibile, la memoria della vegetazione, sviluppatasi spontaneamente nel tempo, ai margini esterni dell'ex area industriale. Dovranno inoltre essere curati con grande attenzione i percorsi pedonali dai parcheggi ai fronti di via Gorizia e via Filadelfia per renderli sicuri e piacevoli da percorrere, favorendo un corretto sfruttamento della sosta veicolare nelle aree dedicate.

2.1 – LE AREE DI SOSTA VEICOLARE

I parcheggi veicolari pubblici di superficie dovranno essere resi accessibili da via Filadelfia. Infatti il fronte di via Gorizia è già caratterizzato dagli ingressi pedonali ai servizi pubblici più volte citati ma, soprattutto, dalla fermata del trasporto pubblico posta proprio in corrispondenza dell'area oggetto di intervento. Inoltre – e per le stesse ragioni – sul fronte di via Filadelfia sarà localizzato anche l'accesso al parcheggio pertinenziale sotterraneo, al fianco del quale, idealmente, l'accesso al parcheggio pubblico dovrebbe essere collocato.

Le aree a parcheggio pubblico di superficie rispecchieranno, sostanzialmente, la proiezione del parcheggio pertinenziale interrato.

Dovranno essere garantiti non meno di sessanta posti auto più le riserve di legge per disabili e potrà anche essere sviluppata un'apposita area di sosta per i veicoli a due ruote. Gli stalli dovranno essere individuati da apposita segnaletica orizzontale.

Le aree a parcheggio dovranno essere adeguatamente illuminate, considerando che lo sviluppo principale degli stalli di sosta avverrà in una porzione dell'area complessiva piuttosto discosta dalla pubblica via e, quindi, più delicata dal punto di vista della sicurezza.

Le aree di parcheggio potranno essere pavimentate in asfalto o in masselli autobloccanti. Inoltre, le aree di parcheggio dovranno essere opportunamente corredate da un seppur minima dotazione di verde decorativo, privilegiando, ove possibile, anche la messa a dimora di specie arboree.

Le griglie di aerazione dovranno essere assorbite nelle superfici di verde agronomico, ricordando che potranno anche essere realizzate in elevazione avuto conto, tuttavia, delle altezze messe in gioco dalle soluzioni tipologiche (essenzialmente a muretto con soprastante cancellata metallica a giorno) delle recinzioni di confine con il poliambulatorio, con i due condomini di via Filadelfia e con la parrocchia di via Baltimora.

Dovrà essere infine garantito il passaggio veicolare di emergenza all'area del poliambulatorio attraverso il cancello carrabile esistente.

L'ingresso delle aree a parcheggio dovrà essere accompagnato da specifica segnaletica verticale.

2.2 – L'AREA VERDE PEDONALE

Di solito un intervento di parcheggio pertinenziale sotto il suolo pubblico dovrebbe implicare una completa riqualificazione delle aree di superficie secondo il principio per il quale, con la creazione di posti auto in struttura sotterranea, lo spazio pubblico superficiale dovrebbe essere restituito ai pedoni e al verde urbano.

Nel caso specifico si è detto come l'intervento in oggetto sia legato alla necessità impellente di parcheggio veicolare pubblico venutasi a determinare con l'apertura del poliambulatorio dell'ASL TO1. Questo non impedirà tuttavia di dare un segnale di vera riqualificazione ambientale dell'area che, da lotto intercluso per sua natura (un ex area industriale), nella sua trasformazione si integrerà nel complesso dello spazio pubblico del nodo Orbassano/Filadelfia/Gorizia.

In parte questa vocazione è aiutata dalla posizione del futuro edificio circoscrizionale che, posto com'è oltre l'area recinta del poliambulatorio e situato in diagonale con l'allineamento di via Gorizia, sembra contribuire al riconoscimento di una sorta di estensione, di sfogo volumetrico dei marciapiedi di via Gorizia e Filadelfia oltre il filo di fabbricazione che, con la demolizione della oramai inutile recinzione, perderà ulteriormente significato; quantomeno in prossimità dell'incrocio tra le due vie.

E' allora possibile interpretare le aree in piena terra, al di là della proiezione della struttura interrata (che, di massima, non dovrà estendersi oltre alla proiezione di quell'edificio), come superfici in cui fare rivivere il più possibile la natura arborea riconoscibile in quell'angolo oltre l'attuale recinzione.

Se, da un punto di vista squisitamente tecnico – agronomico, le essenze rilevabili in fase di indagine sull'area non sembrano possedere i sufficienti requisiti di qualità estetica, di durabilità temporale e di sicurezza statica, è altrettanto vero che esse contribuiscono a connotare in una certa maniera la porzione di area dell'ex Saint Gobain che si è scelto di non ritenere oggetto di ricostruzione edilizia. Il progetto della sistemazione superficiale dovrà allora sposare una convinta soluzione compositiva che, in un contesto il più possibile frondoso (quindi ombreggiato) ma anche prativo (e anche arbustivo), sappia fondere i due lati di via Filadelfia e via Gorizia in un tutt'uno di spazio pubblico fortemente caratterizzante e sostenuto ulteriormente, in questo suo significato, anche dalla non secondaria presenza della fermata delle linee 58 e 58 sbarrato.

Questo angolo di nuovo spazio pubblico dovrà essere organizzato per permettere anche la sosta dei passanti (e quindi dovrà prevedere attrezzature di corredo urbano adatte allo scopo) e dovrà assecondare i percorsi naturali dei pedoni i quali, spesso, contraddicono scelte progettuali che non li abbiano contemplati. In particolare dovrà dunque essere considerato l'angolo acuto dell'incrocio stradale che indurrebbe sicuramente, in una situazione che non vedrà più alcuna recinzione, al taglio del percorso forzato dei marciapiedi.

Per altro è auspicato un ricarico di terreno vegetale nelle superfici non pavimentate in modo da poter modellare in modo moderato il rilievo altimetrico dell'area, anche al fine di mitigare l'impatto visivo dalla via delle auto parcheggiate nelle apposite aree interne.

Così come per le aree a parcheggio, dovrà essere curata con attenzione l'illuminazione pubblica, avendo riguardo anche all'eventuale creazione di suggestioni ambientali (ottenibili facilmente anche con apparecchi a basso consumo) tali da rendere l'area interessante e frequentabile anche in situazioni serali e notturne.

Dovrà anche essere costituito un marciapiede, non ancora realizzato, attorno all'edificio circoscrizionale, ponendo massima cura alle impermeabilizzazioni di quell'edificio che, alla data odierna, non è ancora preso in carico da parte della Città dall'ASL TO1 che ne ha curato

la realizzazione e che lo ha ancora in custodia. Quel marciapiede avrà anche funzione di percorso pedonale da via Gorizia verso le aree interne destinate a parcheggio pubblico. Le superfici pedonali saranno pavimentate preferibilmente in masselli autobloccanti o in calcestruzzo, gettato in opera, di ottima qualità estetica.

Con l'occasione saranno anche messi a dimora nuovi alberi nelle fallanze del filare posto lungo la ciclopista di via Filadelfia riscontrabili nel tratto corrispondente all'area in esame. Questi potranno essere valutati a parziale compensazione degli abbattimenti necessari per creare gli accessi veicolari al parcheggio pertinenziale sotterraneo e a quello pubblico di superficie da via Filadelfia.

Il progetto formulato sarà oggetto di valutazione da apposita commissione che potrà richiedere al soggetto provvisoriamente aggiudicatario modifiche e/o integrazioni anche di carattere tipologico, delle quali tenere conto nella successiva fase progettuale. Ulteriori integrazioni o modifiche potranno essere espresse sulla base dei diversi pareri di competenza raccolti in fase di conferenza dei servizi (Suolo Pubblico, Verde Pubblico, Arredo Urbano, Circoscrizione, Iride Servizi ecc.)

L'area oggetto di riqualificazione superficiale, individuata nella tavola 2 allegata al presente capitolato prestazionale, ha una superficie pari a circa 3.300 mq.

3 - MANUFATTO INTERRATO

L'ingombro planimetrico indicativo della struttura interrata del parcheggio pertinenziale è illustrato nella tavola 2 allegata al presente capitolato prestazionale e ha una superficie pari a circa 2.500 mq. Entro tale ingombro planimetrico devono essere comprese sia le aerazioni che le eventuali strutture di contenimento (micropali). La struttura interrata dovrà comunque rimanere a una distanza di almeno un metro dal futuro edificio circoscrizionale in quanto quest'ultimo, alla data odierna, non è ancora stato oggetto di presa in carico da parte della Città dall'ASL TO1 che ne ha curato la realizzazione e che lo ha ancora in custodia.

Il progetto dovrà garantire l'accessibilità alle 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 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.

Sia in un caso che nell'altro è richiesta la condizione minima della predisposizione di un impianto elettrico in grado di permettere l'installazione di prese per la ricarica di autoveicoli a propulsione elettrica ad ogni singolo posto auto. La presenza nel progetto di almeno il dieci per cento di posti auto già attrezzati per la ricarica delle batterie (con quadro elettrico dedicato già installato) sarà considerata elemento non secondario nella valutazione della qualità architettonica degli elementi significativi dell'autorimessa interrata.

In considerazione dell'ambito urbano in cui ricade la localizzazione del parcheggio oggetto del presente bando e della dimensione minima stabilita in 100 posti auto, è esclusa la possibilità di presentare soluzioni di immagazzinamento meccanizzato delle autovetture.

Per quanto marginalmente interessata da brevi porzioni di corredo agronomico in superficie, è vivamente consigliata 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 E USCITE PEDONALI

L'ingresso e l'uscita veicolare dovranno essere risolte preferibilmente tramite un'unica rampa, purché non più larga di cinque metri. Il passo carraio del parcheggio interrato dovrà affacciarsi su via Filadelfia, preferibilmente in perfetta aderenza al confine del contiguo condominio, per rendere maggiormente sfruttabile in superficie la restante area. Sempre nell'indirizzo di ridurre l'ingombro percettivo delle pertinenze esterne dell'autorimessa, la rampa non sarà coperta.

Le uscite pedonali dovranno essere poste entro il limite massimo individuato per la costruzione del manufatto interrato e dovranno essere giustificate alla composizione architettonica della sistemazione superficiale, in particolare quella principale. Il loro impatto visivo dovrà essere minimizzato, privilegiando preferibilmente soluzioni architettoniche il più possibile trasparenti, anche ai fini della sicurezza dei fruitori. Almeno una delle uscite pedonali dovrà essere dotata di ascensore, ai fini del rispetto della normativa per il superamento delle barriere architettoniche, per il raggiungimento del piano di campagna e viceversa. L'ingombro volumetrico dei fabbricati emergenti dal suolo in cui saranno contenuti i collegamenti verticali sarà limitato allo stretto necessario per la copertura del vano corsa dell'ascensore e della rampa di scale, salvo diversa e sostenibile giustificazione.

3.2 - PIANI

Il numero minimo di piani interrati da realizzare è pari a due.

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

3.3 - POSTI AUTO TOTALI

Il numero minimo di posti auto è fissato in cento (100), 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 e s.m.i..

3.4 - SOVRACCARICHI

I sovraccarichi accidentali sulla soletta di copertura del parcheggio dovranno essere pari a quelli considerati per i ponti di prima categoria, in modo tale da non pregiudicare future revisioni della destinazione d'uso dell'area superficiale.

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.

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..

3.5 - GRIGLIE DI AERAZIONE

Le aerazioni dovranno essere disposte secondo quanto indicato nel punto riguardante la sistemazione superficiale (rif.: 2.1 - le aree a parcheggio) ed eventualmente integrate in una modellazione del terreno (rif.: 2.2 - l'area verde pedonale).

Esse potranno essere disposte perimetralmente alla struttura interrata, preferibilmente integrate in una corona di terreno vegetato, o essere disposte all'interno delle aree a parcheggio, ma esclusivamente nelle aree di manovra e percorrenza veicolare, non potendo corrispondere a stalli per la sosta di veicoli. 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. Potranno essere poste a raso del piano di campagna o rialzate, avuto riguardo alle recinzioni che perimetrano l'area (non potranno dunque essere più alte degli zoccoli in muratura delle più vicine recinzioni). Nel caso esse si elevino dal piano di campagna è preferibile che siano disposte in verticale, con serramento a persiana rivolto verso l'area di parcheggio pubblico.

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 – TERRE E ROCCE DA SCAVO ED EVENTUALI OPERE DI BONIFICA AMBIENTALE

Ai sensi dell'art. 28 delle Norme Edilizie e Urbanistiche di Attuazione del PRGC vigente, per l'area corrispondente all'ATS 12m – Saint Gobain, essendo stata interessata nel passato da attività produttive, deve 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.

4.2 – RETI DEI SOTTOSERVIZI

L'ipotesi di fattibilità, di cui al punto precedente relativo al progetto, comprende una tavola grafica indicante il tracciato dei sottoservizi rilevati dagli uffici al momento della preparazione di questo capitolato prestazionale. Tale tavola ha valore esclusivamente indicativo e non può essere intesa come probante. Sarà impegno del partecipante la verifica di tali tracciati e di eventuali ulteriori percorsi di reti sotterranee, sapendo che, successivamente all'aggiudicazione e alla conseguente consegna del progetto esecutivo, in sede di Conferenza dei Servizi, saranno invitati i gestori delle reti per dare il loro parere di competenza sugli elaborati progettuali. Per quanto al di fuori degli ambiti stradali, infatti, quest'area è interessata da almeno due tracciati di canalizzazione sotterranea.

In diagonale da N/O verso S/E, essa è infatti percorsa dal tracciato del ramo destro della *bealera Becchia* che, oramai coperto, fino a pochi decenni fa era ancora a cielo aperto nel tratto di attraversamento di quest'area. Tale canale però, a seguito di verifiche effettuate da personale del Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture, congiuntamente a personale della divisione fognature di SMAT S.p.A., risulta dimesso dalle sue funzioni originarie così come dalle funzioni di fognatura bianca pubblica. Tuttavia non è escluso che il tratto di canale in questione e il tratto immediatamente più a monte, svolgano funzioni di drenaggio per le aree interessate.

Infine, trasversalmente al tracciato della ex *bealera* (vale a dire da nord verso sud e più profondamente rispetto ad essa), dall'edificio ASL e da quello circoscrizionale si distacca la comune condotta di allacciamento alla rete fognaria disposta sull'asse di via Filadelfia dei due impianti di raccolta delle acque reflue. Primaria importanza dovrà essere attribuita al rifacimento, sia esso provvisorio che definitivo, di tale allacciamento alla rete.

4.3 - SISTEMAZIONE SUPERFICIALE

Nella scelta delle essenze arboree da inserire sia a corredo dell'area a parcheggio veicolare che di struttura dell'area pedonale da sviluppare all'angolo tra le vie Filadelfia e Gorizia, deve essere fatto riferimento al Regolamento Comunale (n° 317) per il Verde Pubblico e Privato. In particolar modo, per la messa a dimora e per la creazione delle migliori condizioni di attecchimento del verde su soletta, facendo comunque ricorso alle tecniche agronomiche più aggiornate nella preparazione del substrato, nelle fertilizzazioni, nelle irrigazioni, negli ancoraggi e tutoraggi, si farà riferimento ai disposti del Capitolo IV – Progettazione del Verde. Nel quadro economico si dovrà quindi tenere in considerazione almeno il valore di un impianto di irrigazione adeguatamente calibrato all'intervento.

Nell'ambito degli obblighi dell'intervento è anche richiesta la messa a dimora di alberelli nelle fallanze del filare che accompagna la ciclopista di via Filadelfia nel tratto fronteggiante l'affaccio dell'area sulla via.

Il progetto, in ragione delle determinanti scelte nel campo del verde pubblico, sarà accompagnato da una breve ma specifica relazione curata e sottoscritta da un dottore agronomo. Nella fase di progettazione esecutiva tale relazione agronomica (e il relativo computo metrico estimativo) dovrà avere adeguato sviluppo.

La raccolta delle acque meteoriche sarà realizzata con le prescrizioni che potranno essere richieste, in fase di stesura del progetto esecutivo, al competente Servizio Suolo e Parcheggi.

La stratigrafia minima superficiale per la porzione di area destinata a parcheggio veicolare è di:

- 20 cm di misto cementato
- 12 cm di *tout venant*
- 3 cm di tappetino di usura

4.4 - VIABILITA'

Per tutta la durata del cantiere dovrà essere garantito il percorso pedonale lungo i marciapiedi di via Filadelfia e via Gorizia, fatta salva la possibilità di predisporre una soluzione temporanea alternativa sul fronte di via Filadelfia. Con la messa in opera delle dovute soluzioni alternative da concordare con il Servizio Mobilità, sarà anche possibile interrompere, nell'area interessata, il percorso della ciclopista di via Filadelfia.

Il cantiere non dovrà determinare perturbazioni sull'ordinaria circolazione dei mezzi pubblici circolanti sulle vie Gorizia e Filadelfia e, in particolare, non potrà essere spostata (se non in casi eccezionali e temporanei, come per le fasi di abbattimento delle piante esistenti) la fermata 1666 (Filadelfia); a meno di assenso preventivo e concordato del GTT.

4.5 - ILLUMINAZIONE PUBBLICA

La scelta degli apparecchi di illuminazione, dei pali di ancoraggio e dei loro accessori sarà definita in corso di redazione del progetto esecutivo sulla scorta delle indicazioni offerte dal Servizio Illuminazione Pubblica di Iride Servizi che – a completamento dell'opera – effettuerà, a spese e per conto del Concessionario, il collaudo del nuovo impianto a garanzia della successiva presa in carico manutentivo.

Si sollecita l'individuazione di soluzioni tecnologiche a basso costo di esercizio, a fronte dei migliori valori di luminanza specificatamente verificati per le esigenze di sicurezza e di gradevolezza ambientale delle due parti componenti la sistemazione superficiale (area a parcheggio e area verde a destinazione pedonale).

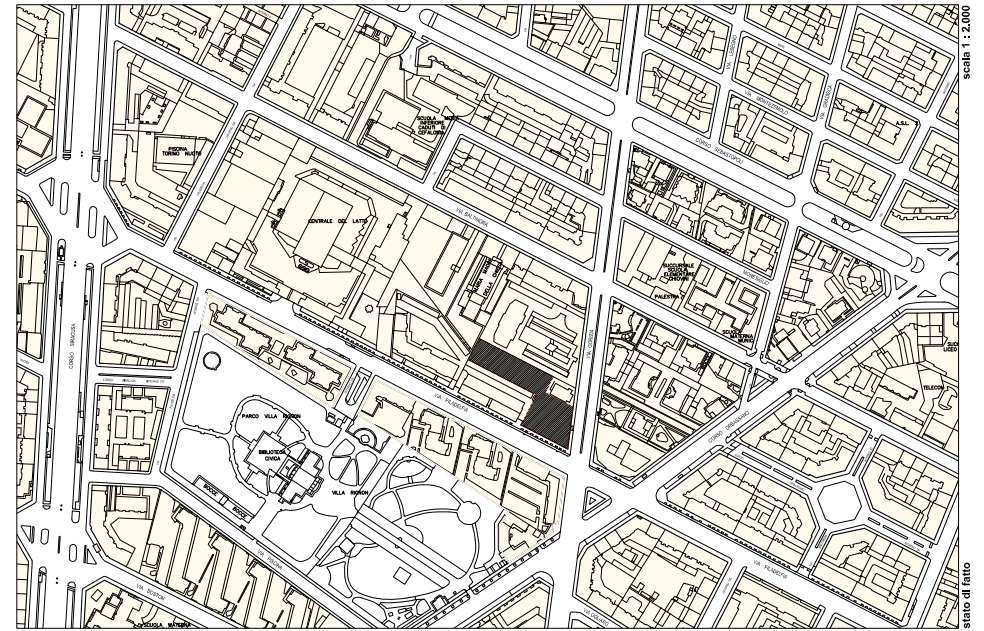
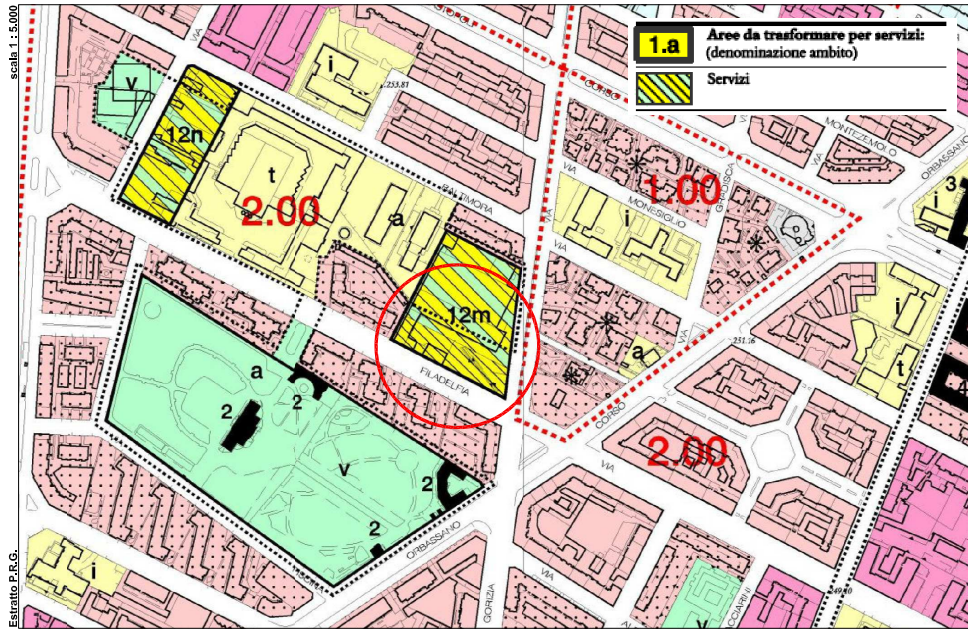
5 - ALLESTIMENTO DEL CANTIERE E COMUNICAZIONE

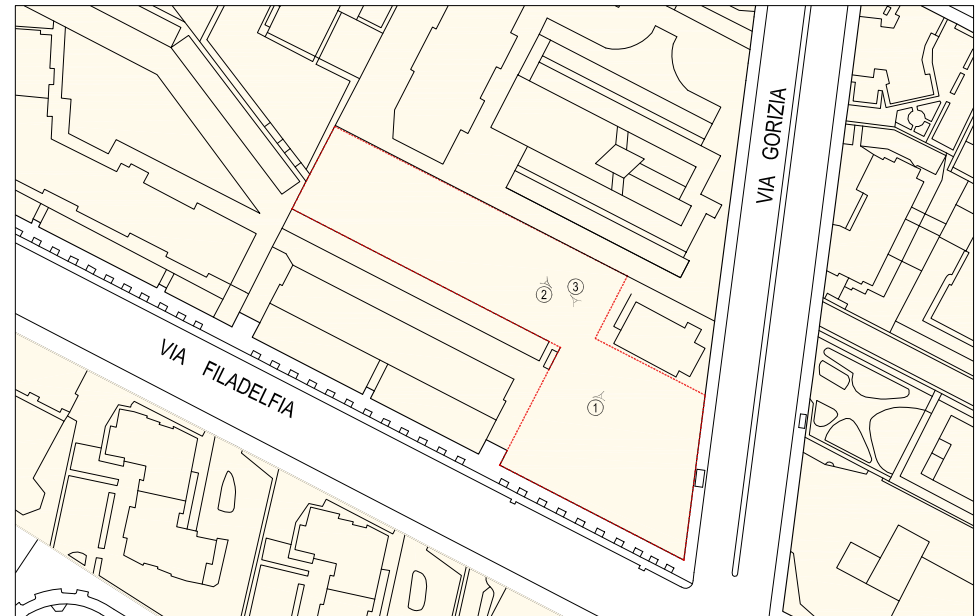
Sarà onere del Concessionario mettere in atto (rif: art. 8 del bando di gara e art. 7 dello schema di convenzione), secondo le modalità concordate con l'Amministrazione, gli strumenti di comunicazione e di accompagnamento alla realizzazione delle opere, in modo da coinvolgere i cittadini nello svolgimento 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".

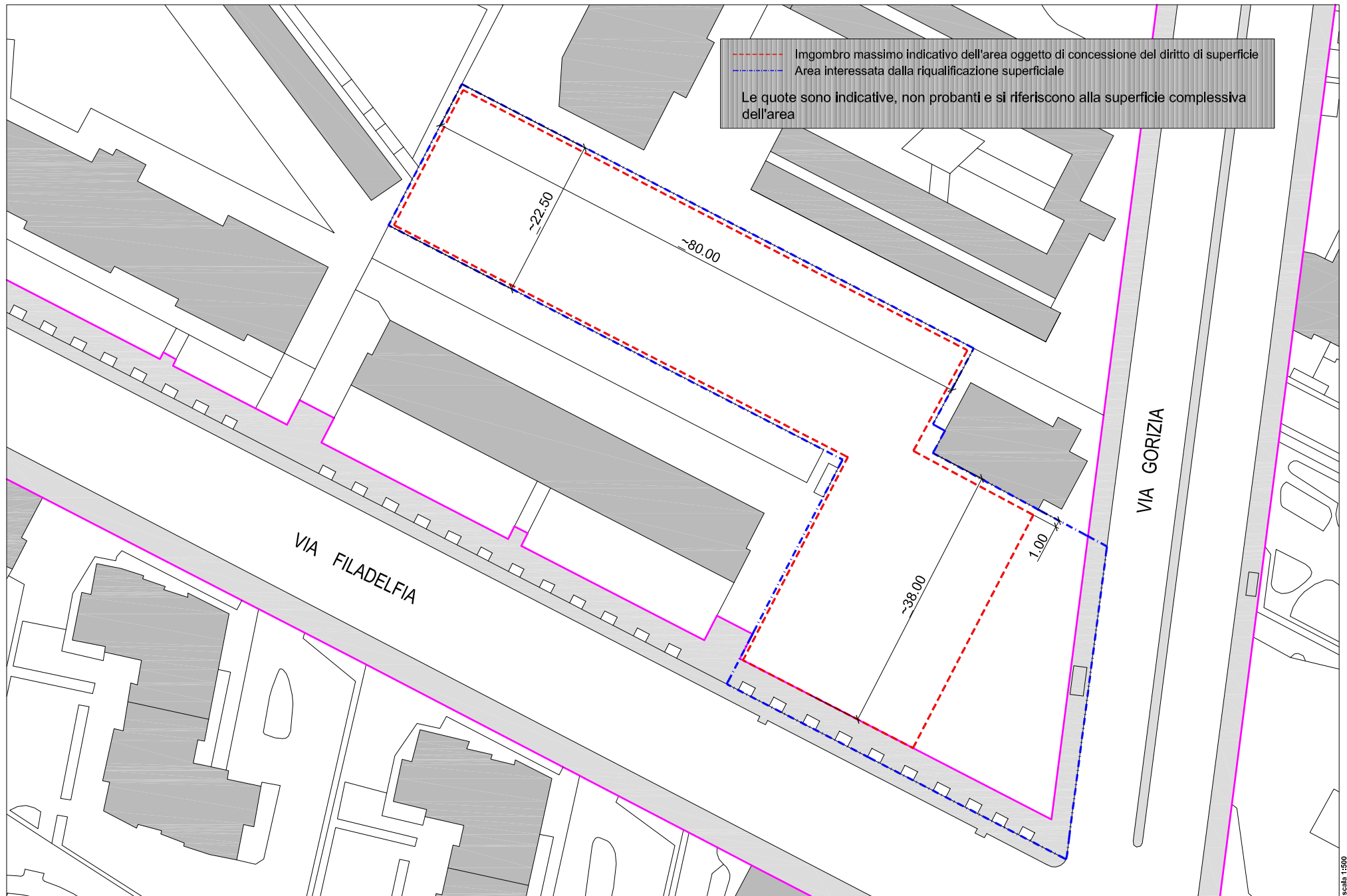
L'area di cantiere dovrà essere recinta con tipologia concordata con gli uffici tecnici della Città, prevedendo la realizzazione di zone "trasparenti" che consentano di osservare i lavori in sicurezza. Dovrà essere altresì curata la progettazione, la fornitura e la posa dei seguenti tre pannelli:

- 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 del Cantieri" della Città di Torino.

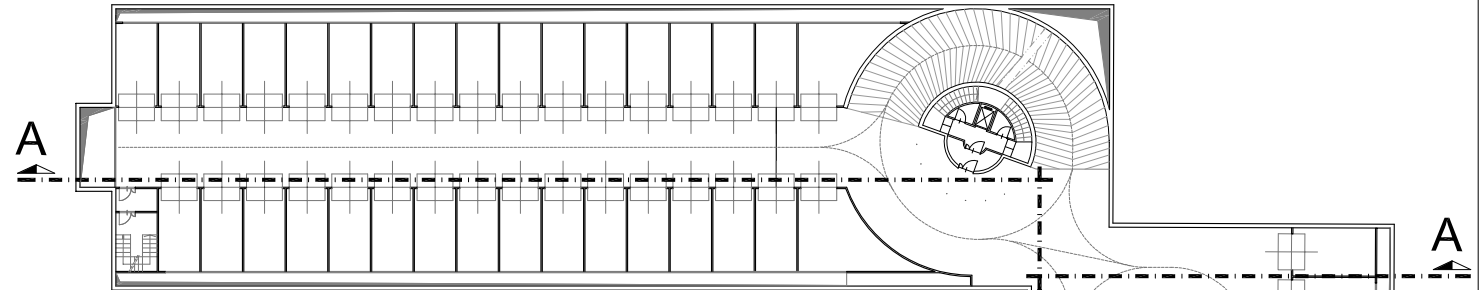




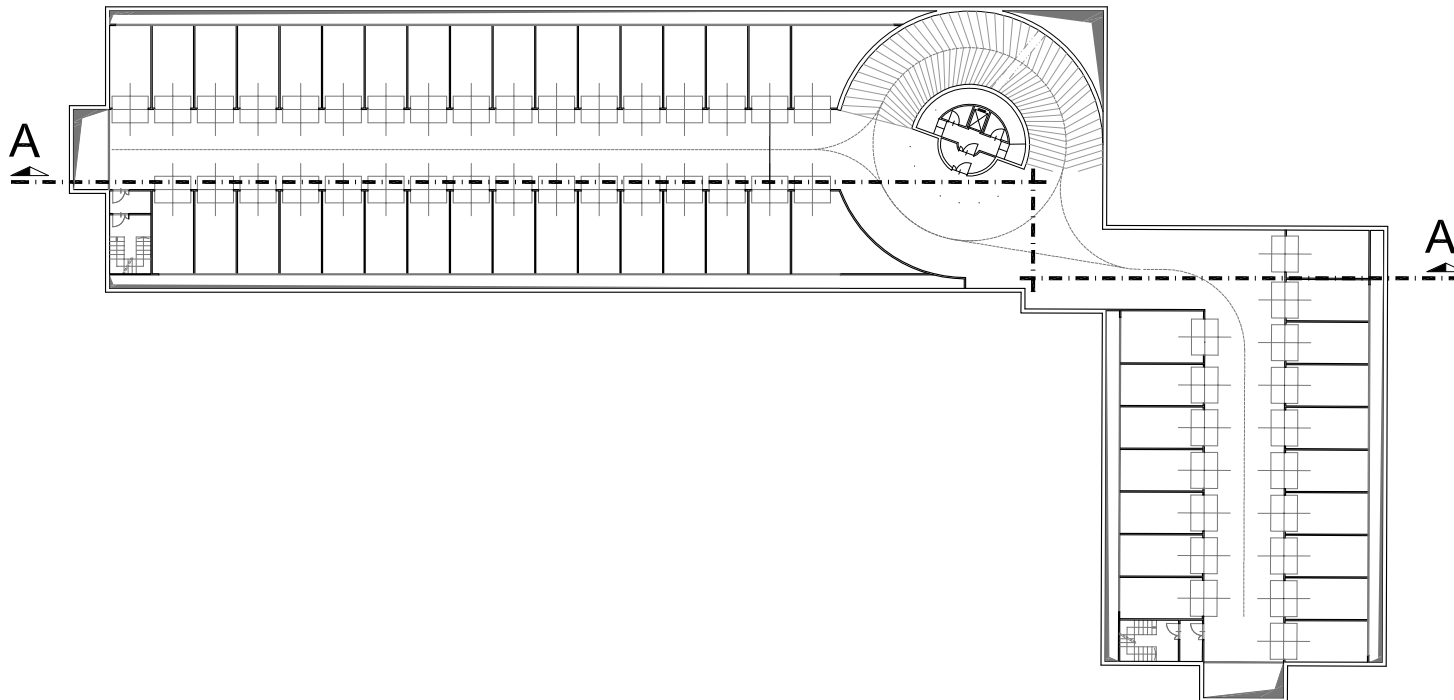




PIANTA PRIMO PIANO INTERRATO



PIANTA SECONDO PIANO INTERRATO





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

