

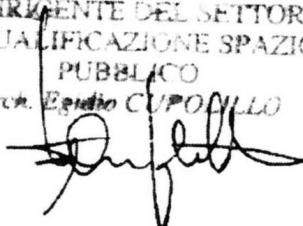
All. 2 alla Deliberazione di  
Giunta Comunale n° mecc.  
2014-02548/052  
del 10/05/2014

## ALLEGATO "A" AL BANDO DI GARA

PER LA CONCESSIONE DEL DIRITTO DI SUPERFICIE DELL'AREA COMUNALE DENOMINATA "LARGO MIGLIARA" E PER LA REALIZZAZIONE, NEL SOTTOSUOLO, DI UN PARCHEGGIO PERTINENZIALE AI SENSI DELL'ART. 9 COMMA 4, DELLA LEGGE 24/03/1989 N. 122 E S.M. I.

CAPITOLATO PRESTAZIONALE ED ELABORATI GRAFICI

IL DIRIGENTE DEL SETTORE  
RIQUALIFICAZIONE SPAZIO  
PUBBLICO  
Arch. Egidio CUPOILLO





PREMESSA		pag.	5
1	IL PROGETTO	pag.	5
2	IL MANUFATTO INTERRATO	pag.	6
3	LA SISTEMAZIONE SUPERFICIALE	pag.	8
4	PRESCRIZIONI PARTICOLARI	pag.	9
4.1	VIABILITA'	pag.	9
4.2	RETI DI SOTTOSERVIZI	pag.	9
5	ALLESTIMENTO DI CANTIERE E COMUNICAZIONE	pag.	9



## PREMESSA

La localizzazione di un parcheggio pertinenziale in Largo Giovanni Migliara, in Circoscrizione 4 San Donato – Campidoglio - Parella, si materializzò fin dal primo bando generale che la Città pubblicò nel lontano 1995 aderendo ai dettati della legge 122/89 (detta legge Tognoli) per la possibile realizzazione dei parcheggi pertinenziali privati sotto il suolo pubblico. A quel bando rispose infatti, tra le tante altre, una società cooperativa che, pur avendo raccolto un numero significativo di adesioni e avendo visto accettare la propria candidatura alla cessione del diritto di superficie da parte dell'Amministrazione Comunale con deliberazione del Consiglio Comunale dell'ottobre 1998, non riuscì a condurre in porto l'operazione e determinò, nel maggio del 2000, la revoca della concessione da parte della Città.

Durante la procedura di approvazione del programma per la localizzazione di parcheggi pertinenziali avviata recentemente dall'Amministrazione Comunale e concretizzatasi con la deliberazione di Consiglio Comunale dell'ottobre 2012, il confronto con la II e la VI Commissione Consiliare Permanente portò alla eliminazione di alcune localizzazioni verificate in prima battuta dagli uffici a causa di una forte conflittualità già manifestata in quella fase da gruppi di cittadini organizzati, ma offrì anche l'individuazione di ulteriori localizzazioni ritenute interessanti perché, in qualche maniera, attese da cittadini residenti nelle rispettive aree di influenza. Tra di esse fu richiesto di aggiungere anche il sito di largo Migliara, in Circoscrizione 4, in quanto - nonostante l'esiguità dello spazio disponibile ed il probabile ricorso ad una struttura meccanizzata - questo sito avrebbe potuto offrire una risposta interessante per un comparto urbano fortemente compresso dal problema della sosta veicolare di superficie.

E' infatti da ricordare che in zona fu avanzata, negli anni passati, una proposta per la realizzazione di un parcheggio in piazza Peyron, ipotesi che fu però ritenuta troppo audace dato il contesto ambientale di quello spazio pubblico e non fu dunque inserita, anche a seguito di un confronto informale con la Circoscrizione 4, tra le localizzazioni proposte per il programma approvato nell'ottobre del 2012. La struttura che sarà possibile realizzare in largo Migliara potrà compensare, per quanto in misura minore a quanto ipotizzato in quel vicino contesto, l'offerta di posti auto che piazza Peyron non potrà garantire rispetto alle possibili richieste di proprietari immobiliari di appartamenti, uffici o commerci posti a ponente della piazza, tra gli assi di corso Tassoni e via Cibrario, spingendo la possibile offerta anche a unità immobiliari posti oltre questi due limiti, distanti solamente un centinaio di metri dal sito in oggetto.

Il contesto spaziale di largo Migliara, invero assai limitato dimensionalmente, è attualmente caratterizzato dalla presenza di due tigli di recente messa a dimora, che contribuiscono a rendere meno infelice questo spazio urbano, altrimenti dominato dalla sosta - peraltro ordinata giacché compresa nel perimetro della "zona blu" – di autoveicoli privati.

Come già detto, l'esiguità dello spazio a disposizione, tenuto anche conto delle esigenze della fase di cantiere, rende impraticabile la soluzione di un parcheggio a struttura tradizionale. Sarà quindi presentata l'ipotesi di una struttura di tipo automatizzato.

## 1 - IL PROGETTO

Il progetto, viste le limitate dimensioni dell'area disponibile, dovrà dunque prevedere la realizzazione di una struttura interrata con un sistema di parcheggio dell'autovettura di tipo automatizzato che permette, a parità di volume, di aumentare al meglio il numero di posti auto rispetto a un parcheggio tradizionale a rampe e con la presenza interna di persone.

La struttura sarà adibita a parcheggio privato pertinenziale (ai sensi dell'art. 9, comma 4, della Legge 122/89 e s.m.i.), nella misura minima di **48 posti auto**, sarà posta entro il largo Migliara e dovrà rispettare l'ingombro massimo definito puntualmente nelle planimetrie allegate a questo capitolato prestazionale.

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

Al presente capitolato prestazionale sono allegate alcune tavole illustranti due ipotesi di fattibilità; queste ultime non hanno alcun valore prescrittivo e devono essere intese

esclusivamente quali possibili esempi a dimostrazione della realizzabilità di quanto richiesto nel presente capitolato prestazionale.

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 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 d'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 prezziario in vigore della Regione Piemonte;
- ogni altro elemento, ritenuto opportuno dal proponente, finalizzato a migliorare la qualità architettonica dell'intervento proposto.

Tale progetto preliminare dovrà essere redatto in conformità a:

- le norme urbanistico edilizie di attuazione del PRGC;
- le vigenti norme igienico-edilizie;
- le vigenti norme relative al superamento delle barriere architettoniche.

Altresì esso dovrà tenere conto:

- della necessità di concordare con gli enti gestori e titolari di concessioni (anche precarie) lo spostamento di infrastrutture presenti sul territorio e interferenti con la costruzione del manufatto interrato ( con particolare riguardo alle reti di sottoservizi)
- del trasporto e consegna, presso il magazzino Comunale della pietra da taglio di via Buscalioni, di eventuali materiali lapidei rimossi che non dovessero essere re-impiegati nella sistemazione superficiale ricordando fin d'ora che, in fase di realizzazione, l'impresa esecutrice dovrà trasmettere al collaudatore le bolle di avvenuta consegna al magazzino comunale.
- Dei costi di espianto e trapianto – in zona che sarà indicata dal Servizio Verde Gestione in accordo con la Circoscrizione – dei due tigli presenti sul largo.

## **2 - IL MANUFATTO INTERRATO**

In considerazione del contesto limitato in cui ricade la localizzazione del parcheggio oggetto del presente bando e della dimensione minima stabilita in 48 (quarantotto) posti auto, è ribadita l'esclusione della possibilità di presentare soluzioni di parcheggio in struttura tradizionale con rampe e permanenza al suo interno di persone estranee agli eventuali interventi di manutenzione.

L'ingombro massimo entro il quale realizzare la struttura interrata del parcheggio pertinenziale è illustrato nelle tavole a corredo del presente capitolato prestazionale. La sua superficie somma 680 mq ma la concessione del diritto di superficie sarà limitata alla proiezione del manufatto interrato al lordo delle murature perimetrali.

Considerato che l'analisi preliminare alla definizione del capitolato prestazionale ha individuato la soluzione adottabile nella realizzazione di un parcheggio di tipo automatizzato, che comporta normalmente una struttura compatta, entro l'ingombro di cui sopra dovranno comunque essere comprese aerazioni, eventuali strutture di contenimento (ad esempio eventuali micropali), stalli di deposito/sosta veicoli, sistema di movimentazione, ingresso e uscita in superficie.

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", nonché tutta la normativa italiana ed europea in materia di sicurezza e protezione dagli infortuni nella progettazione e costruzione delle macchine, di equipaggiamento elettrico delle macchine industriali, delle tecniche di sollevamento e sulla sicurezza degli impianti.

L'autorimessa sarà di tipo isolato e chiuso.

La tipologia della struttura automatizzata potrà essere indifferentemente del genere a traslazione radiale (con struttura perimetrale cilindrica) o del genere a traslazione ortogonale (con struttura perimetrale quadrangolare o assimilabile).

Si dovrà porre massima attenzione alla velocità del processo di gestione degli automatismi di ricovero ed uscita del veicolo; il progetto preliminare dovrà contenere l'indicazione del potenziale tempo di attesa dell'utente ed il picco di capacità di traffico (auto/ora).

L'aerazione del volume interrato dovrà essere garantita e progettata anche in relazione alle funzionalità di utilizzo della sistemazione superficiale (o, se viceversa, in essa dovrà trovare sufficiente giustificazione compositiva) e le griglie corrispondenti dovranno rispondere ai carichi stradali previsti di prima categoria. Esse, come già detto, dovranno essere realizzate comunque entro l'ingombro massimo definito dalle tavole allegate; il loro progetto tipologico (disegno, spessore, materiale, trattamenti superficiali) sarà soggetto alla valutazione da parte della commissione di esame delle proposte pervenute a seguito del bando.

In fase di progettazione esecutiva le griglie di aerazione dovranno essere concordate con i competenti uffici comunali per quanto attiene il loro disegno.

La piattaforma di ingresso e uscita del veicolo sarà compresa nella zona più centrale del largo per non interferire con la viabilità mantenuta sugli assi delle vie Migliara, Lambruschini e Morghen.

E' richiesto che tale area non sia sovrastata da struttura volumetrica quale una tettoia o una pensilina, ma sia eventualmente recinta con elementi che ne determinino la massima trasparenza (pannelli in cristallo o semplice ringhiera in profili di ferro) e la minima invasività spaziale. Qualora fosse dimostrato che motivazioni di carattere tecnico (e non di semplice sicurezza o *privacy*) obblighino a derogare questa prescrizione, la tipologia di copertura sarà attentamente esaminata e diventerà elemento determinante nella valutazione del progetto. In tale caso si ricorda che l'obiettivo generale è la minima invasività volumetrica di qualsiasi elemento emergente.

L'accesso al sotterraneo per ispezione e manutenzione dell'impianto dovrà essere, a parità delle griglie di aerazione, inserito nel disegno compositivo della piazza, privilegiando l'accesso a botola preferibilmente corredata di chiusino a riempimento per integrare l'eventuale pavimentazione circostante.

Il progetto dovrà garantire l'accessibilità alle persone con disabilità motorie.

I sovraccarichi accidentali sulla soletta di copertura del parcheggio dovranno essere pari a quelli considerati per i ponti di prima categoria, data la natura originaria di area stradale del largo e del mantenimento di importanti sezioni di percorrenza veicolare.

L'estradosso della struttura interrata sarà collocato a minimo -1,50 m. dal piano di campagna (quota marciapiedi) per permettere un ricarico di terreno vegetale sufficiente al radicamento ottimale delle essenze vegetali a portamento arboreo (che non potranno, dunque, essere contenute in singole "vasche"), implicando una corretta valutazione dei conseguenti carichi permanenti.

Per la presenza del verde è consigliata la massima attenzione alla soluzione sviluppata per l'impermeabilizzazione della struttura interrata. Questa dovrà essere idoneamente protetta da possibili infiltrazioni e dagli apparati radicali delle essenze, che potrebbero creare dei problemi per la futura manutenzione.

Il numero minimo di posti auto è stabilito in 48 (quarantotto), con superficie minima specifica di immagazzinamento pari a 11,00 mq per veicolo (5,14 m x 2,14 m) e con altezza massima del veicolo di 1,80 m.

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..

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

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

La sistemazione superficiale, a seguito della costruzione dell'autorimessa automatizzata interrata, dovrà tendere a un netto miglioramento della fruibilità pedonale e al respiro spaziale del largo Migliara.

La riqualificazione ambientale del sito, sottesa alla riduzione della quindicina di stalli di sosta riscontrabili nella parte centrale della piazzetta e al riordino delle porzioni pedonali periferiche del largo, non dovrà tuttavia alterare la struttura viaria di quel piccolo brano di tessuto urbano.

Dovranno dunque essere garantite le percorrenze veicolari lungo via Migliara, via Morghen, il tratto di carreggiata (tra via Casalis e via Morghen) in continuità con via Lambruschini e, naturalmente, del percorso tangente di via Goffredo Casalis.

Dovranno essere riorganizzati tutti e tre gli incroci stradali che delimitano funzionalmente il largo Migliara, con l'obiettivo di mettere in massima sicurezza tutti gli attraversamenti pedonali coinvolti, mediante la riduzione della sezione di carreggiata veicolare alla sola corsia ricavabile al netto degli stalli di parcheggio in linea presenti, riducendo al minimo il tratto di attraversamento dei pedoni e determinando la migliore visibilità su tutte le aree di incrocio.

La porzione triangolare centrale del largo Migliara ospiterà gli ingressi e le uscite veicolari per la piattaforma di accesso meccanizzato alla struttura interrata. Risolte le necessità dell'impianto meccanizzato la restante porzione, comprendente le proiezioni delle corrispondenti aree lineari di sosta veicolare delle vie che attraversano il largo (Migliara, la proiezione di via Lambruschini e Morghen), dovrà essere declinata in una soluzione che privilegi la fruizione pedonale di almeno una parte ben definita dell'area e che organizzi l'insieme dello spazio centrale del largo come una aiuola verde ben corredata da essenze arboree di pari categoria di quelle esistenti e in numero superiore alle stesse.

Le porzioni non caratterizzate da presenze agronomiche (alberi, arbusti, tappezzanti, essenze erbacee ecc.) dovranno essere completate da corredo atto ad accogliere una possibile sosta pedonale (panche, cestini getta rifiuti, archi porta-bici, cassette per la distribuzione di sacchetti per la raccolta delle deiezioni dei cani, ecc) e pavimentate con soluzioni ben distinte dai materiali altrimenti impiegati lungo i marciapiedi, privilegiando elementi discontinui in pietra artificiale (calcestruzzo di qualità estetica elevata) quali marmette o lastre di spessore mai inferiore agli 8cm o, meglio ancora, in materiali lapidei quali cubetti, lastre e masselli. Massima cura dovrà essere posta agli spessori dei materiali di pavimentazione impiegati, alla stratigrafia e alla tecnica di posa per i tratti di pavimentazione della corsia di accesso e uscita dei veicoli per

L'illuminazione pubblica, garantita sulle carreggiate perimetrali dall'impianto esistente caratterizzato da apparecchi su bracci ancorati a muro, potrà essere integrata da specifici apparecchi a integrazione e sottolineatura della fruizione pedonale della rinnovata area centrale e a garanzia della migliore sicurezza di fruizione, anche in ragione della eventuale ombreggiatura riportata dagli alberi che saranno messi a dimora. Questi elementi luminosi potranno avere una declinazione progettuale decorativa e dovranno essere tesi al più basso consumo energetico e alla minore manutenzione, privilegiando l'impiego di apparecchi idonei, come quelli di recente tecnologia a LED. In fase esecutiva gli eventuali elementi di illuminazione pubblica dovranno essere comunque sottoposti all'esame di IRIDE Servizi per la validazione tecnica.

### **4 - PRESCRIZIONI PARTICOLARI**

#### **4.1 - VIABILITA'**

Il Concessionario dovrà, nel corso dei lavori per la realizzazione della struttura interrata, garantire tutti i percorsi pedonali esistenti lungo i marciapiedi del perimetro del largo Migliara.



Dovrà essere mantenuta la percorribilità di via Morghen e di via Casalis, mentre potranno essere interrotti gli assi di via Migliara verso est, da via Morghen a via Casalis e di via Migliara verso ovest (in continuità assiale con via Lambruschini), tra via Casalis e via Morghen. Tuttavia dovrà essere garantita l'accessibilità ai passi carrai di via Migliara 17 e di via Migliara 14/D. Il piano di modifiche provvisorie alla viabilità dovrà essere già presentato in fase di progettazione preliminare allegata alla domanda di partecipazione alla gara.

#### **4.2 – RETI DI SOTTOSERVIZI**

Al presente capitolato prestazionale è allegata una prima ricognizione, effettuata sulla base delle informazioni ottenute presso gli enti gestori delle reti sotterranee, dei sottoservizi presenti nell'area oggetto di analisi. E' a completa responsabilità del singolo partecipante e del proprio progettista la verifica dello stato di fatto descritto nelle specifiche tavole. Il confronto ulteriore con i gestori delle infrastrutture presenti nel sottosuolo potrà anche avvenire in una Conferenza dei Servizi preliminare che sarà organizzata prima della stesura finale del progetto esecutivo della sistemazione superficiale e del progetto definitivo della struttura interrata.

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

Sarà onere del Concessionario mettere in atto, secondo le modalità concordate con l'Amministrazione, gli strumenti di comunicazione e di accompagnamento alla realizzazione delle opere, in modo da coinvolgere i cittadini nello svolgimento dell'intervento (anche attraverso iniziative da sé gestite sul modello "Open House"), aggiornarli sullo stato di avanzamento dei lavori e sulle relative interferenze, per ridurre al minimo i disagi generati dalla presenza del cantiere nell'area urbana. Potrà anche essere richiesta, nelle forme da stabilire, la partecipazione a tavoli di confronto sul genere dei "Comitati di Cantiere".

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

L'allestimento della recinzione di cantiere potrà inoltre interessare aree esterne a quella delimitata nella planimetria allegata al bando garantendo comunque accesso agli edifici prospicienti l'intervento e la percorrenza pedonale lungo i marciapiedi esistenti.

Dovrà essere altresì curata la progettazione, la fornitura e la posa dei seguenti tre pannelli:

- 1 cartello riportante le informazioni di legge, dimensione m. 2x2,5;
- 1 cartello riportante le informazioni istituzionali, dimensioni m. 2x2,5;
- 1 cartello riportante le informazioni sul progetto, ove saranno descritte attraverso disegni di progetto e blocchi di testo le caratteristiche principali dell'intervento e le fasi di cantiere, dimensioni m. 2x2,5.

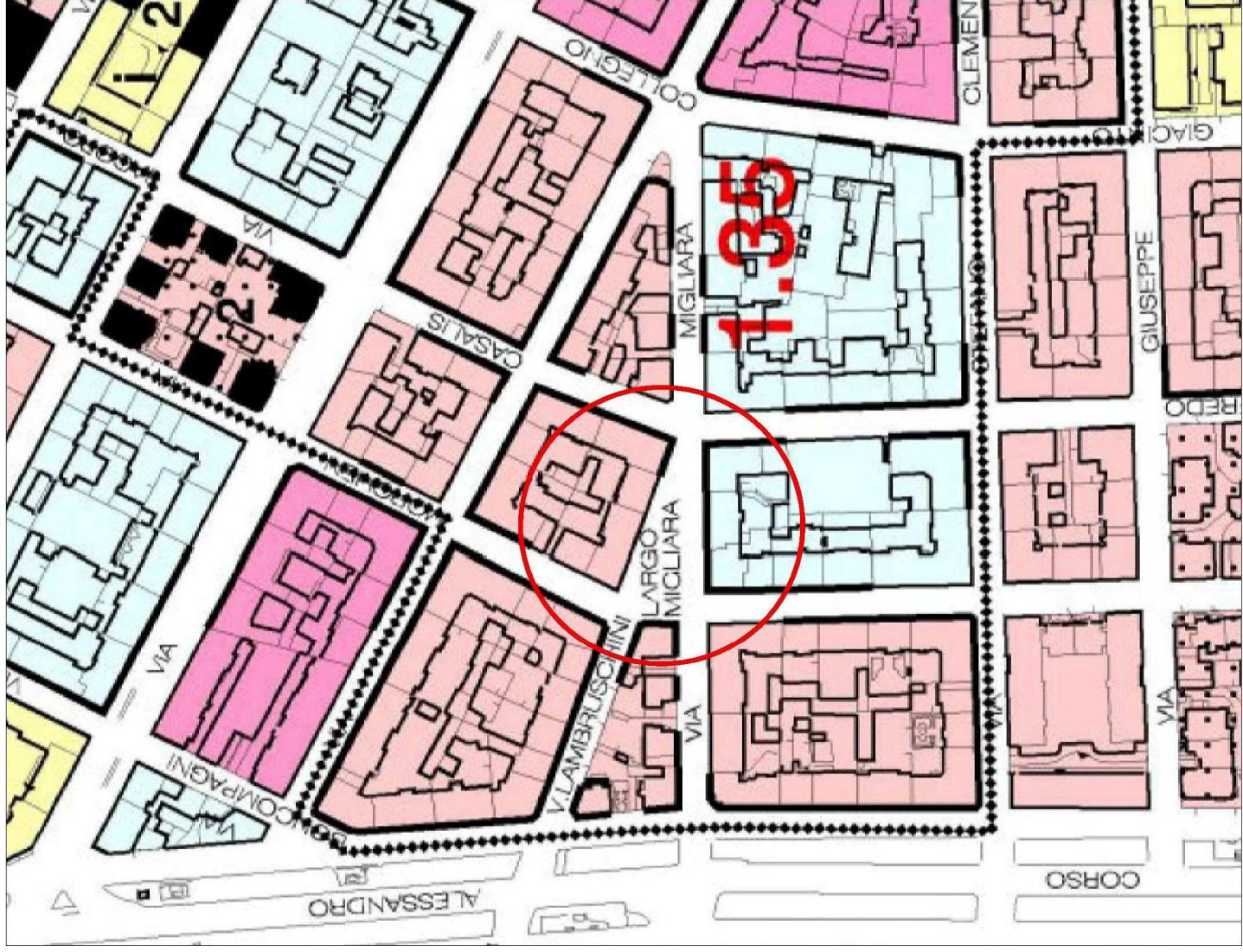
Le specifiche tecniche per la progettazione (logo, colori, dimensioni ecc.) e la realizzazione dei cartelli sono contenute nel "Manuale di Coordinamento Visivo dei Cantieri" della Città di Torino.



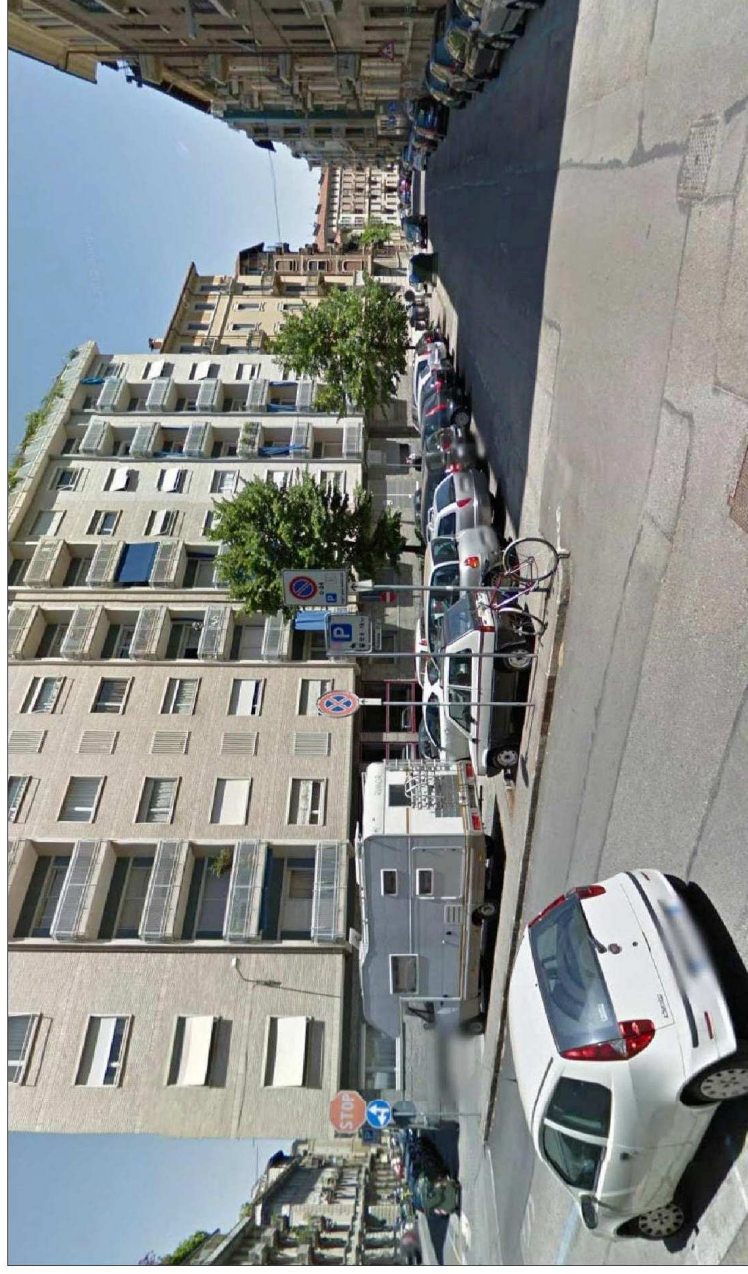
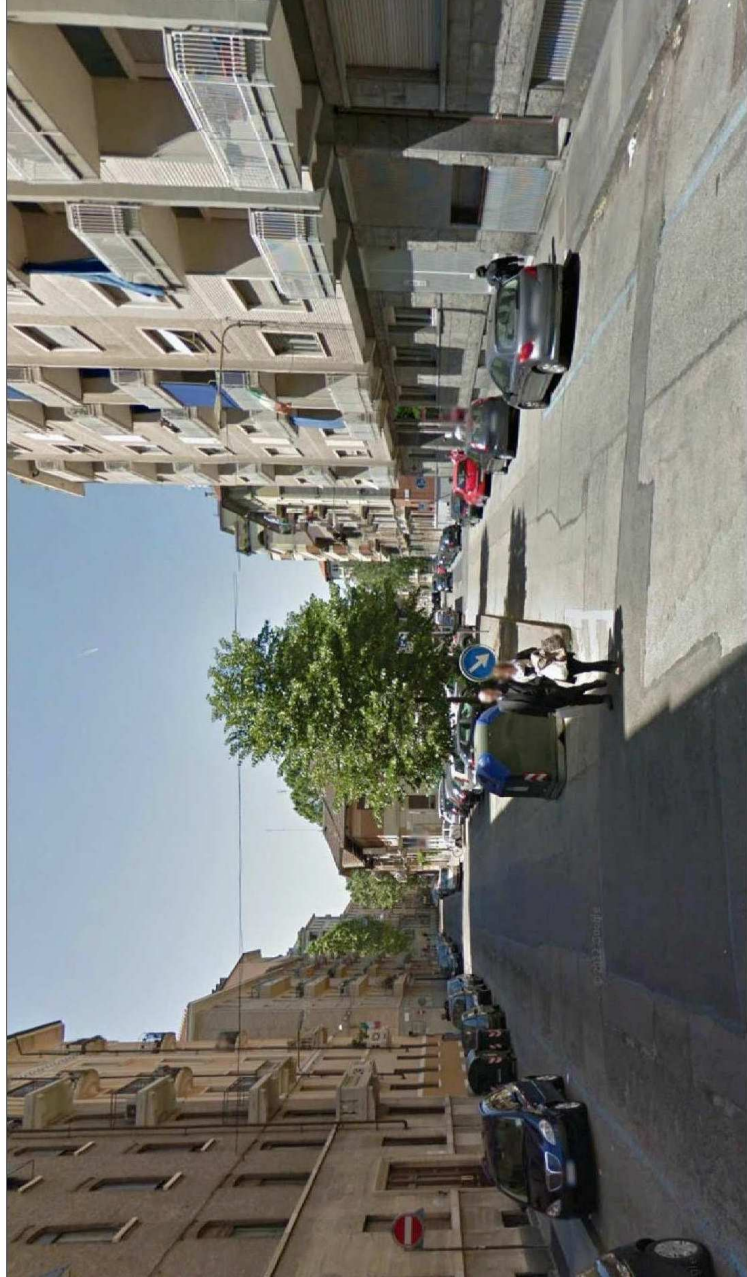
Estratto cartografico

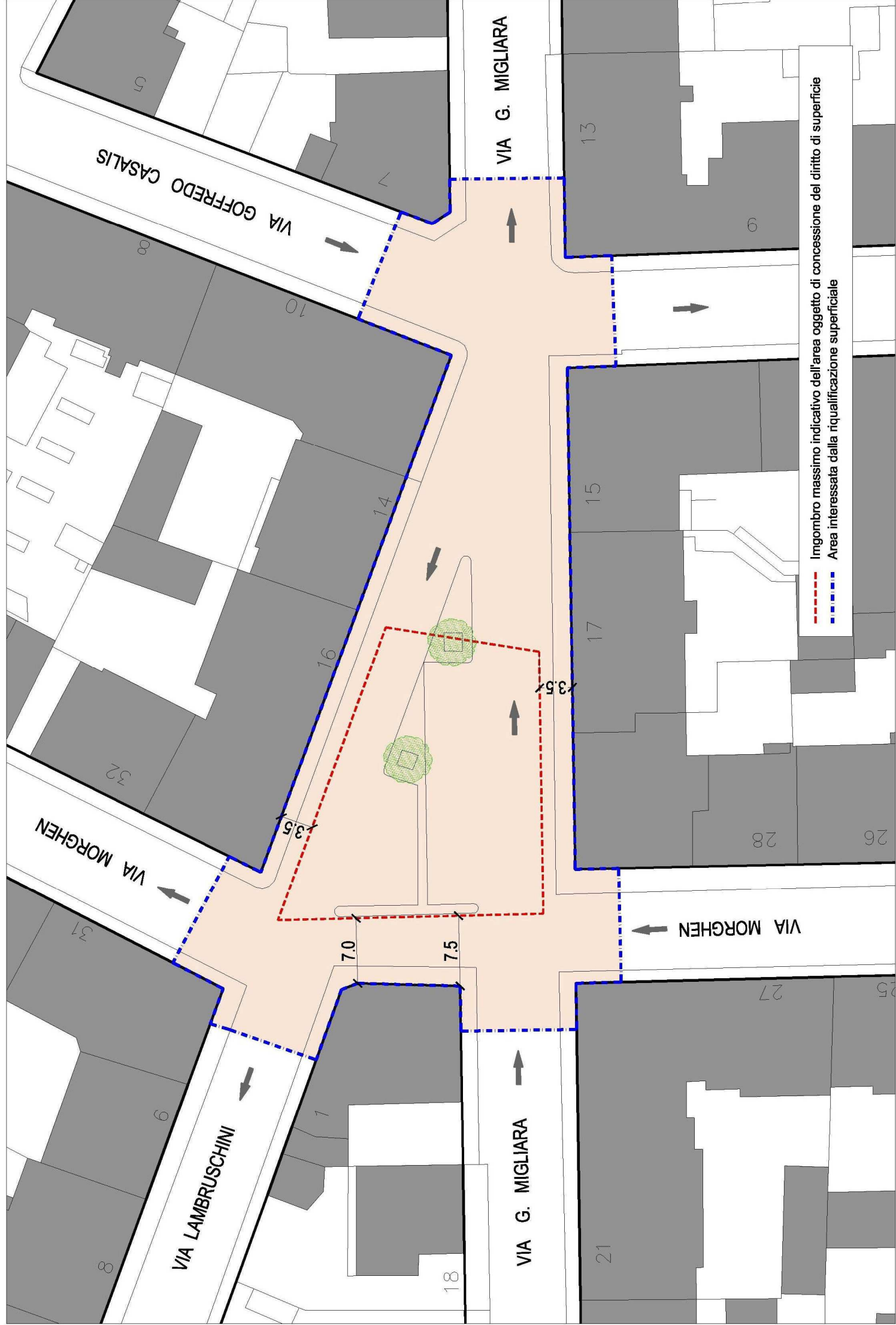


Estratto di P.R.G.C.



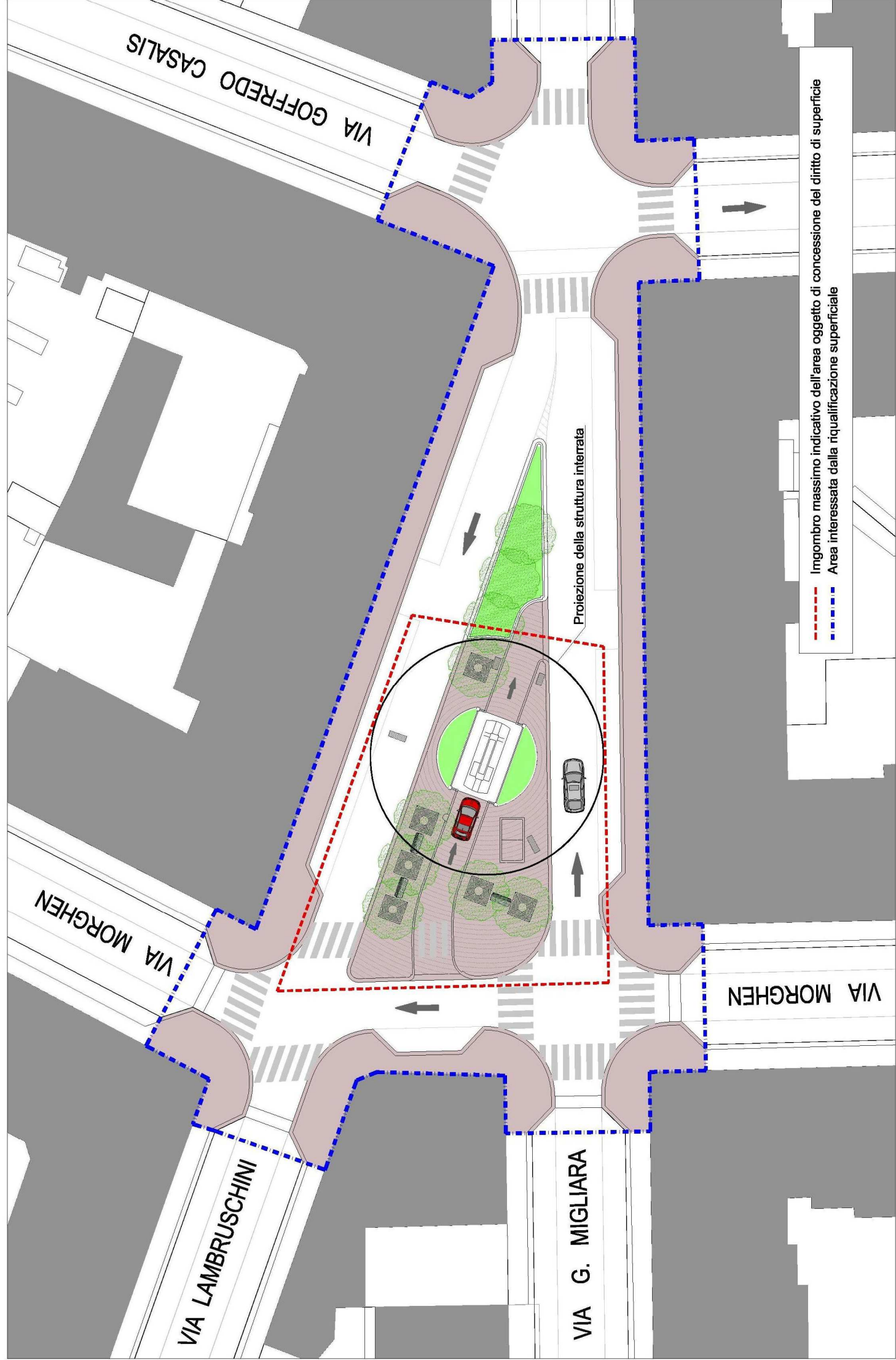




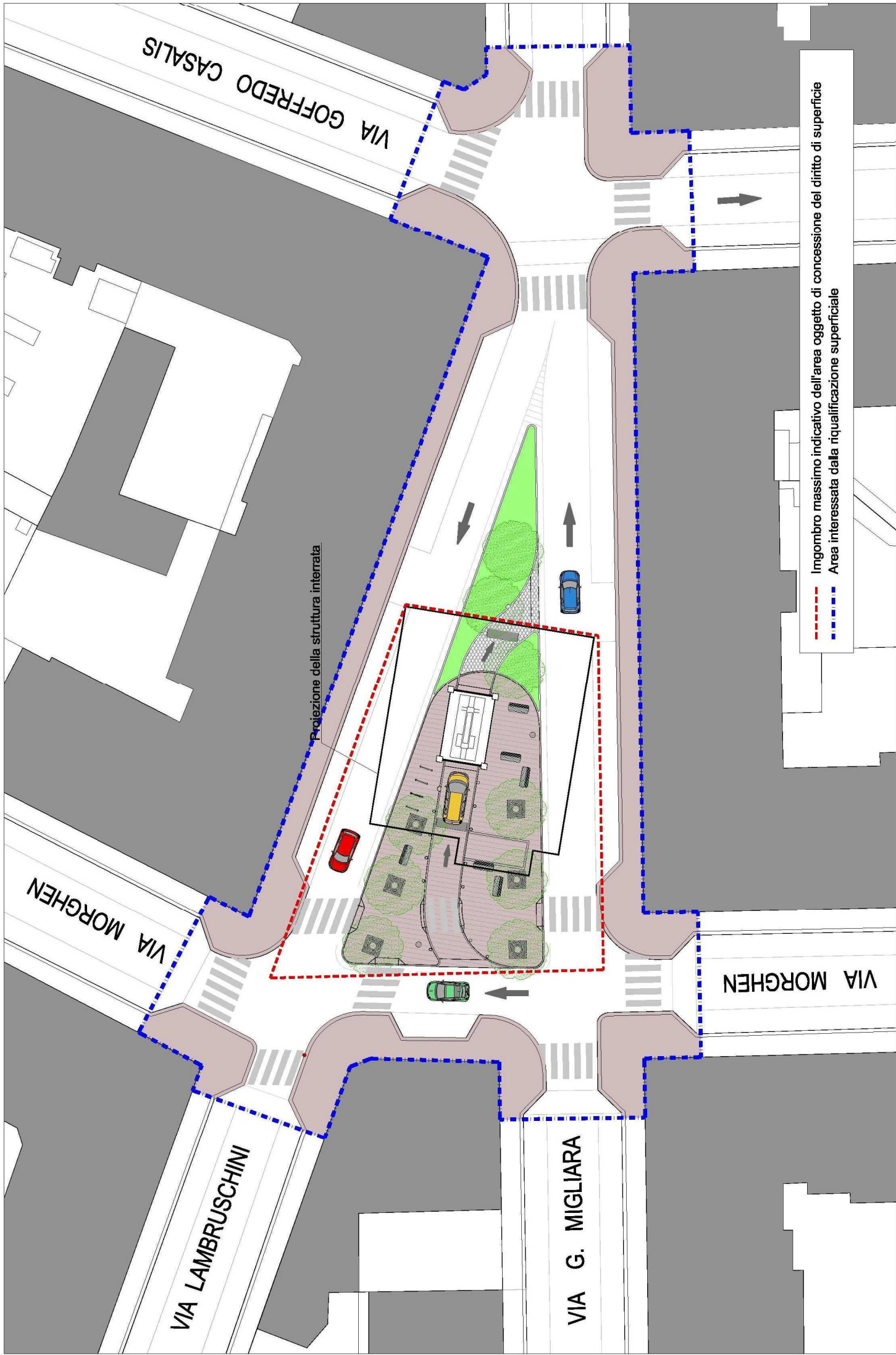




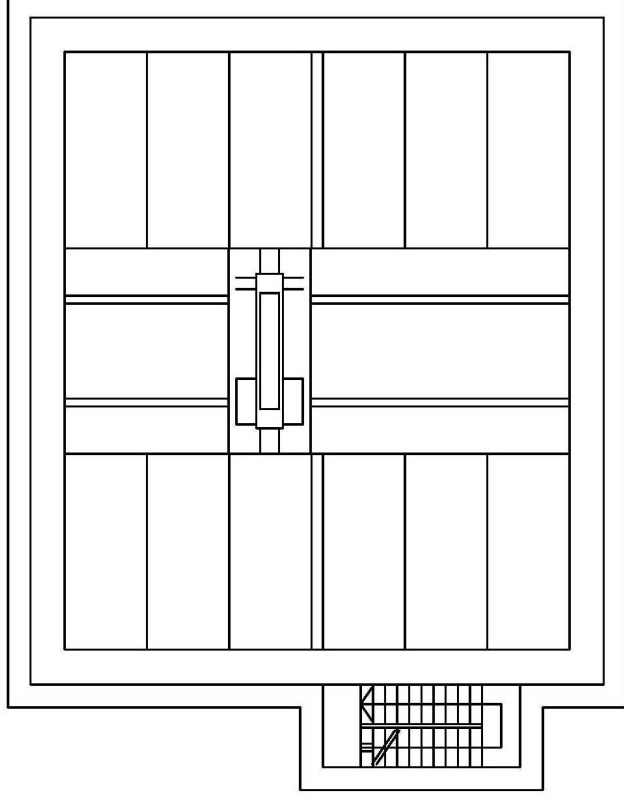
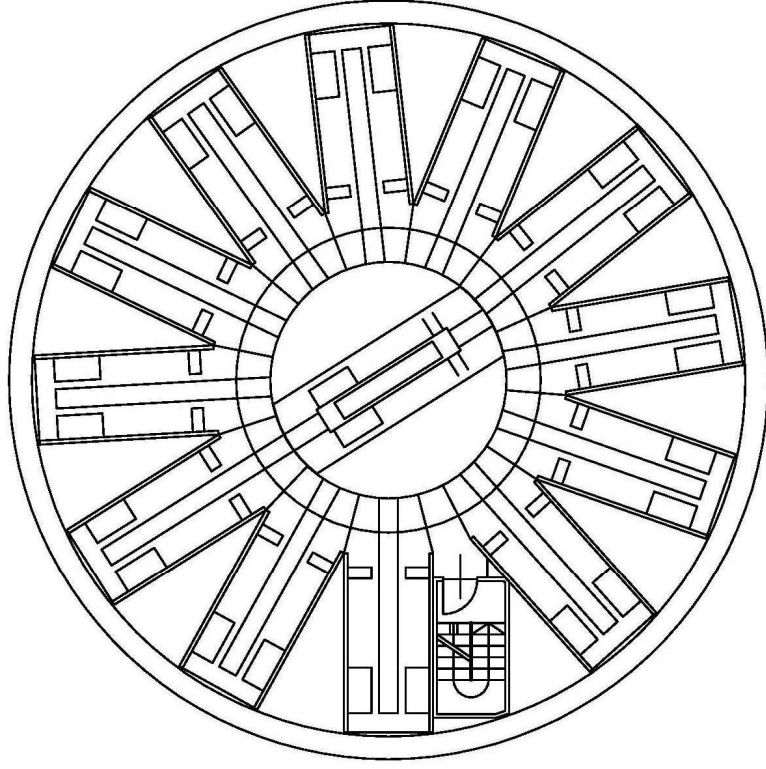
**Esempio di sistemazione superficiale rapportata a un parcheggio automatizzato con traslazione radiale**



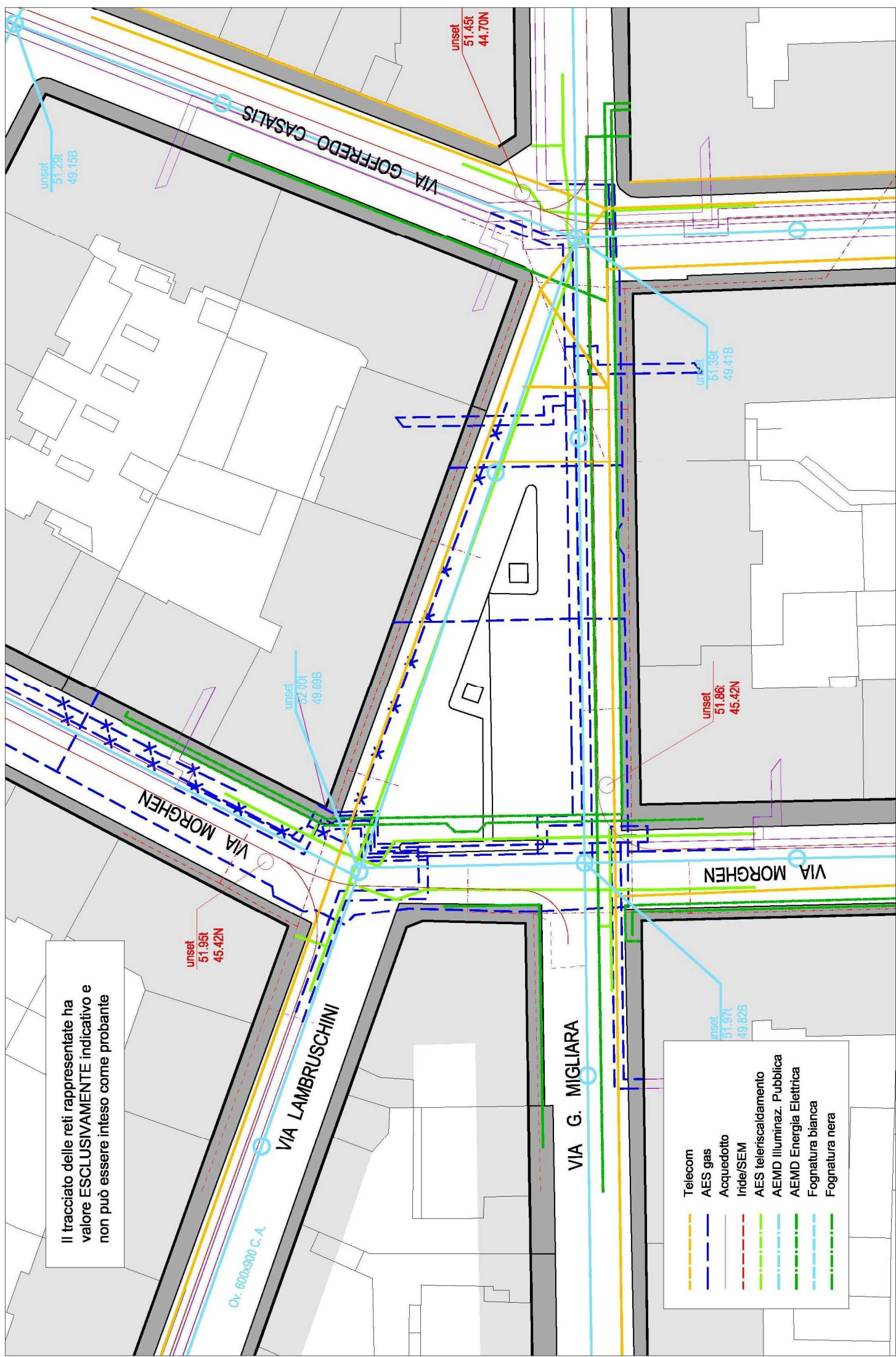
**Esempio di sistemazione superficiale rapportata a un parcheggio automatizzato con traslazione ortogonale**







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



Telecom	---
AES gas	---
Acquedotto	---
Irirde/SEM	---
AES teleriscaldamento	---
AEEMD Illuminaz. Pubblica	---
AEEMD Energia Elettrica	---
Fognatura bianca	---
Fognatura nera	---

unset  
51.95t  
45.42N

VIA LAMBRUSCHINI

VIA G. MIGLIARA

VIA MORGHEN

Ov. 600x900 C. A.

unset  
51.29t  
49.15B

VIA GOFFREDO CASALIS

unset  
51.45t  
44.70N

unset  
51.39t  
49.41B

unset  
52.00t  
49.69B

unset  
51.86t  
45.42N

unset  
51.97t  
49.82B