

Al. 2 alla Deliberazione di
Giunta Comunale n° mecc.
2015-00289/052
del 03/02/2015

ALLEGATO "A" AL BANDO DI GARA

PER LA CONCESSIONE DEL DIRITTO DI SUPERFICIE DELL'AREA COMUNALE DENOMINATA "LARGO BOCCACCIO" 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. *Eduardo COPPINELLO*



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

PREMESSA

La localizzazione di un parcheggio pertinenziale in Largo Boccaccio, in Circoscrizione 7 Aurora - Vanchiglia - Sassi - Madonna del Pilone, si è materializzata sulla base di una proposta di possibili siti, individuati allo scopo, avanzata dalla stessa Circoscrizione Amministrativa nel gennaio 2012. Di tutte le localizzazioni precollinari suggerite in quell'occasione (piazza Gozzano, piazza Toselli, piazza Carrara e, appunto, largo Boccaccio), il sito in questione fu l'unico a essere inserito nel programma per varie ragioni tra le quali, soprattutto, perché non interessato da vincoli derivanti dalla variante 100 al PRGC, relativa al rischio idrogeologico (come invece accaduto per piazza Carrara e piazza Toselli).

Dopo che la localizzazione di largo Boccaccio era stata fatta oggetto di deliberazione da parte del Consiglio Comunale, si è poi fatta forte la voce di un certo numero di residenti riuniti in comitato i quali, supportati anche dall'analisi – di parte - di un cattedratico di geologia, sostenevano la supposta pericolosità di uno scavo in largo Boccaccio a causa della falda inclinata che scorrerebbe, su strati argillosi, in quella porzione di collina torinese. Tale posizione contraria alla realizzazione di un parcheggio pertinenziale era stata anche oggetto di uno specifico diritto di tribuna espresso in presenza del Consiglio Comunale.

Appare però che la realizzazione di uno scavo in questo sito non debba porre problemi evidenti, fatte salve le dovute precauzioni e le soluzioni costruttive normalmente in uso in analoghi lavori edili, stante anche la diffusa presenza in quel settore precollinare di strutture sotterranee agli edifici per il rimessaggio di veicoli e l'assenza di rii intubati nel sottosuolo del largo che, in caso di evento piovoso eccezionale, avrebbero potuto comportare ripercussioni non secondarie sulle strade soprastanti. La morfologia di quel tratto di area comunale fa riconoscere due impluvi, a ovest lungo la breve Valpiana e a est lungo la valle di Reaglie, corrispondente all'asse del corso Chieri, facendo intuire che la via Monteu da Po (asse longitudinale del largo Boccaccio che discende lungo il pendio collinare) in linea di massima non debba creare alcun tipo di problema, anche in caso dei sempre più frequenti eventi atmosferici estremi. Tuttavia, il contesto precollinare nel quale insiste il sito interessato richiede le più accurate attenzioni, sia in fase di verifica preliminare che di progettazione esecutiva, nei confronti delle caratteristiche idrogeomorfologiche locali per non alterarne in maniera rischiosa il delicato sistema.

Largo Boccaccio rappresenta un nodo piuttosto sensibile in un sistema di riordino della viabilità locale messo in opera una quindicina di anni fa con la istituzione della zona a 30km/h definita "Lomellina". Tale riordino si era rivelato necessario per non caricare questa porzione di tessuto residenziale del traffico veicolare di attraversamento alternativo al congestionamento dell'asse di corso Casale.

Inoltre la dimensione di questo spazio urbano, già caratterizzato da una tracciatura ellissoidale - forma urbana molto particolare e interessante, ma non consueta per l'ordinario tessuto urbano cittadino – non consente, data la sua relativa esiguità, lo sviluppo di strutture interrato tradizionali, di per sé impegnative - dal punto di vista dimensionale - per ciò che esse comportano in termini di elementi accessori (rampe veicolari, uscite pedonali e griglie di aerazione) e della stessa struttura funzionale (dimensionamento generoso dei box e impegno significativo dei corselli di movimentazione).

Ne consegue che è ammessa esclusivamente la realizzazione di una tipologia di rimessaggio automatico, con struttura meccanizzata.

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 parcheggiamento 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

Boccaccio e dovrà rispettare l'ingombro massimo definito puntualmente nelle planimetrie allegata a questo capitolato prestazionale.

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

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 garantita la 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.

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 indicato nelle tavole a corredo del presente capitolato prestazionale. 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 che sarà mantenuta, in regime rotatorio, sulla carreggiata perimetrale.

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 ulteriore miglioramento della fruibilità pedonale e al respiro spaziale del largo Boccaccio.

Dovranno essere riorganizzati tutti gli incroci stradali che delimitano funzionalmente il largo Boccaccio, con l'obiettivo di mettere in massima sicurezza gli attraversamenti pedonali coinvolti, mediante la riduzione (ove possibile) 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.

Potrà essere rivista anche la dimensione dell'attuale aiuola centrale, in stretto collegamento con la revisione delle carreggiate che potranno essere ridotte di sezione anche in ragione di una preferibile eliminazione della sosta superficiale.

Potrà essere proposta una soluzione progettuale dell'aiuola che includa (oltre alla necessaria accessibilità alla struttura meccanizzata) la possibilità della sosta pedonale mediante la sistemazione di semplici percorsi pavimentati, di pochi elementi di corredo (panchine, cestini gettarifiuti, ecc.) e di una minima dotazione di essenze arboree e arbustive, distribuite su di un diffuso tappeto erboso, capaci di poter reggere all'assenza di un sistema di irrigazione automatica. Sarà invece valutato positivamente l'impegno del concessionario e dei suoi aventi titolo a prendersi carico dell'irrigazione e della manutenzione delle presenze vegetali risultanti dalla sistemazione superficiale per un periodo comunque non superiore ai cinque anni.

Non sarà necessaria la revisione dell'impianto di illuminazione pubblica.

L'ipotesi di fattibilità, illustrata tramite la planimetria allegata, non ha alcun valore prescrittivo e ha solamente lo scopo di descrivere una possibile soluzione basata sulla scelta di una struttura interrata a tipologia radiale. Essa tuttavia, oltre ad essere adattabile anche a una struttura meccanizzata a movimentazione ortogonale, tende a dimostrare come l'ingombro planimetrico del cilindro interrato permetta, anche in fase di cantiere, di rispettare con facilità la prescrizione viabilistica sia riferita all'assetto provvisorio che a quello definitivo.

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 Boccaccio. Dovrà essere inoltre mantenuta la percorribilità veicolare periferica dell'intero spazio urbano.

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 dei sottoservizi presenti nell'area oggetto di analisi e comprende solamente i collettori fognari, bianchi e neri, rilevati nel corso della verifica della eventuale presenza di rii intubati (rivelatisi localmente inesistenti). E' a completa responsabilità del singolo partecipante e del proprio progettista la verifica dello stato di fatto descritto nelle specifiche tavole e di tutte le altre possibili reti attraversanti lo spazio interessato dal possibile cantiere. Il confronto ulteriore con i gestori delle infrastrutture presenti nel sottosuolo potrà 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".

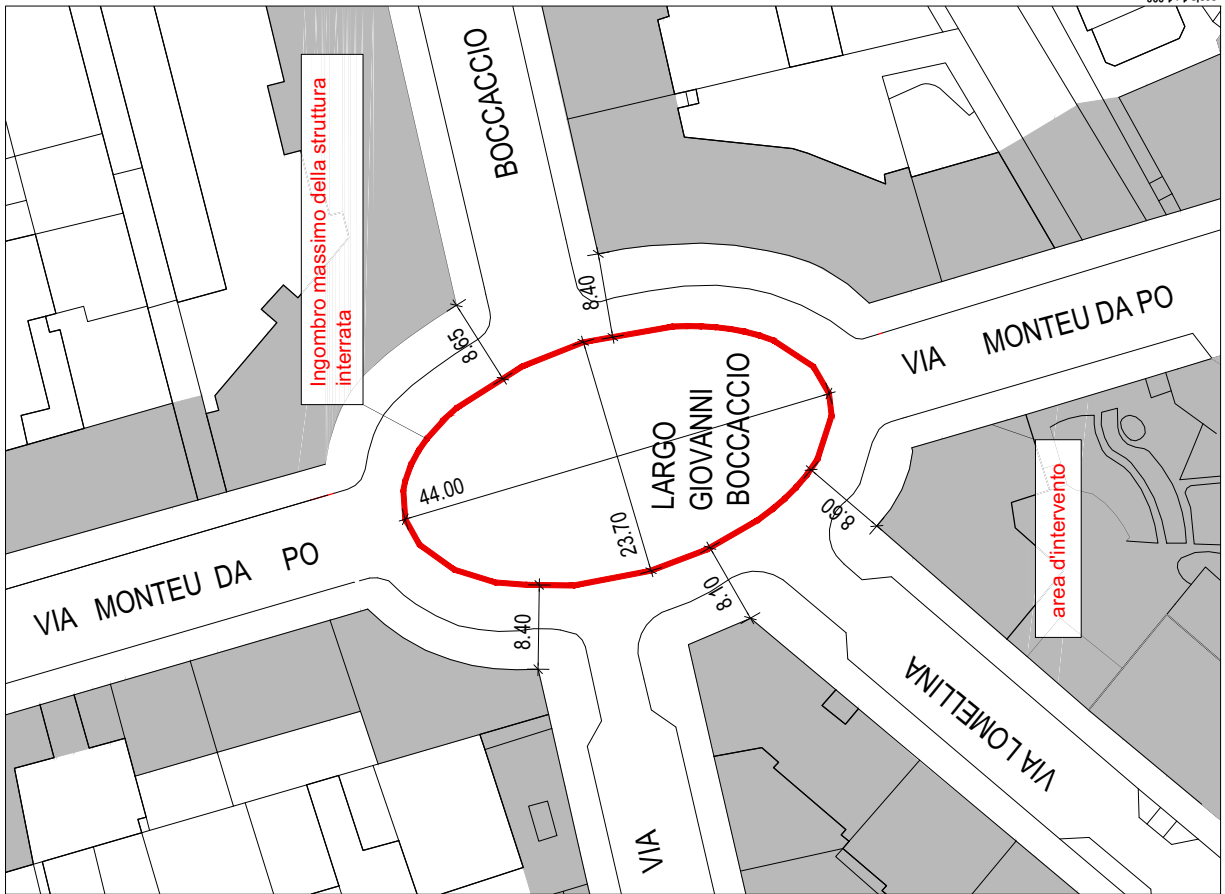
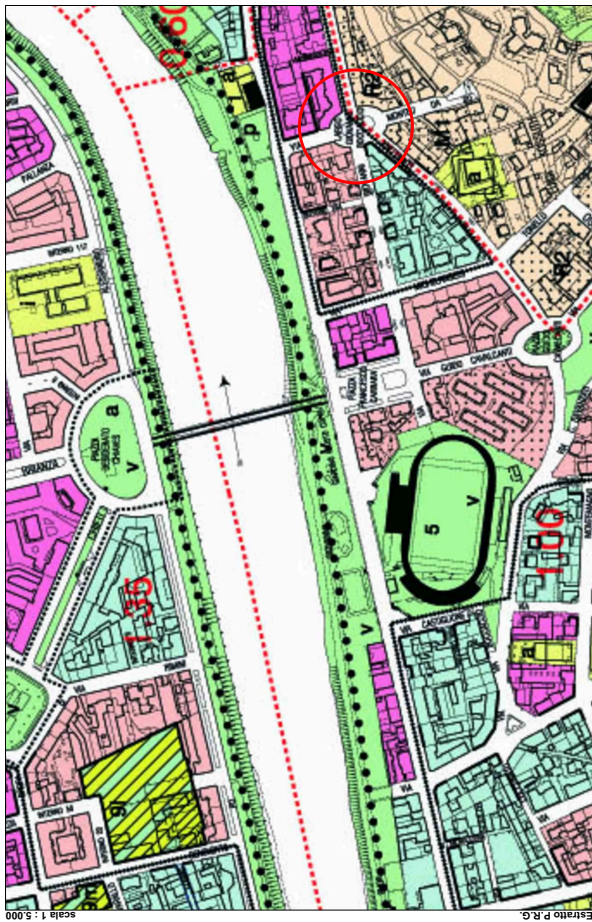
L'area di cantiere dovrà essere recinta con tipologia concordata con gli uffici tecnici della Città, prevedendo la realizzazione di zone "trasparenti" che consentano di osservare i lavori in sicurezza.

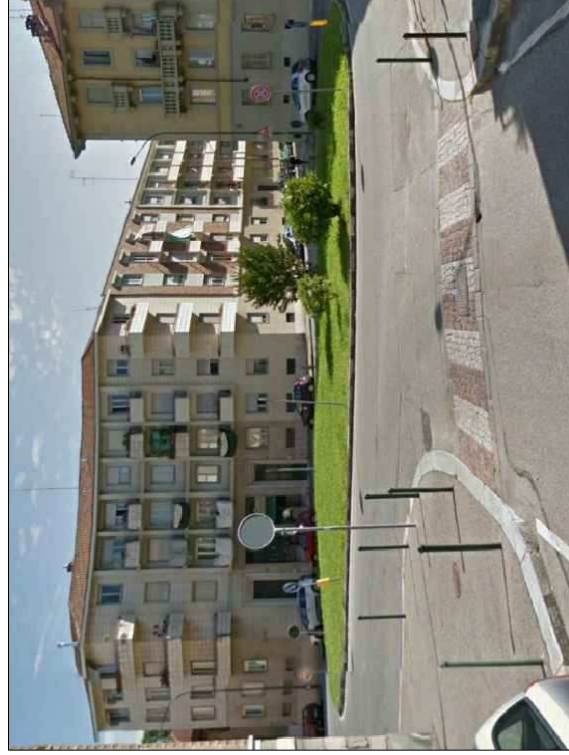
L'allestimento della recinzione di cantiere non potrà inoltre interessare aree esterne a quella delimitata nella planimetria allegata al bando come area di massimo ingombro della struttura interrata, fatta salva la fase di spostamento delle reti dei sottoservizi.

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.





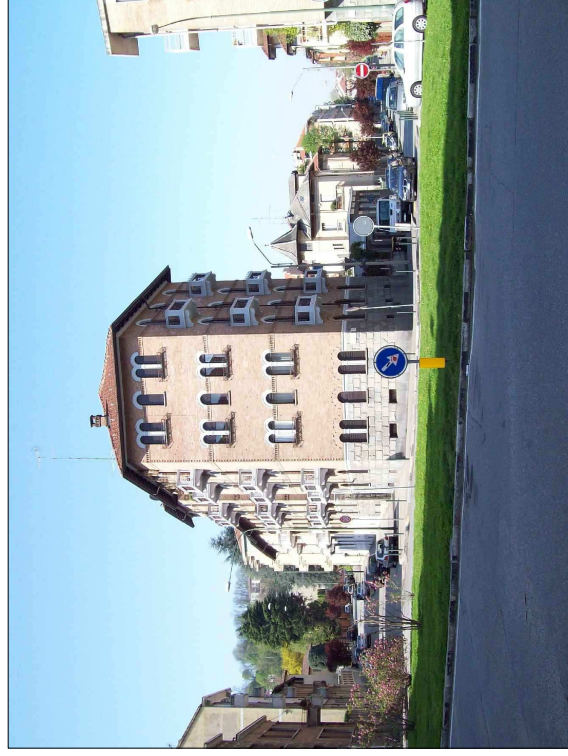
Largo Boccaccio: vista da via Lomellina



Largo Boccaccio: vista sull'asse di via Monteu da Po

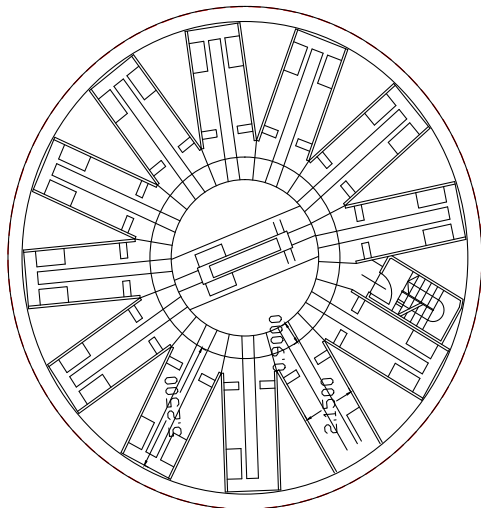


Largo Boccaccio: vista sull'asse di via Boccaccio

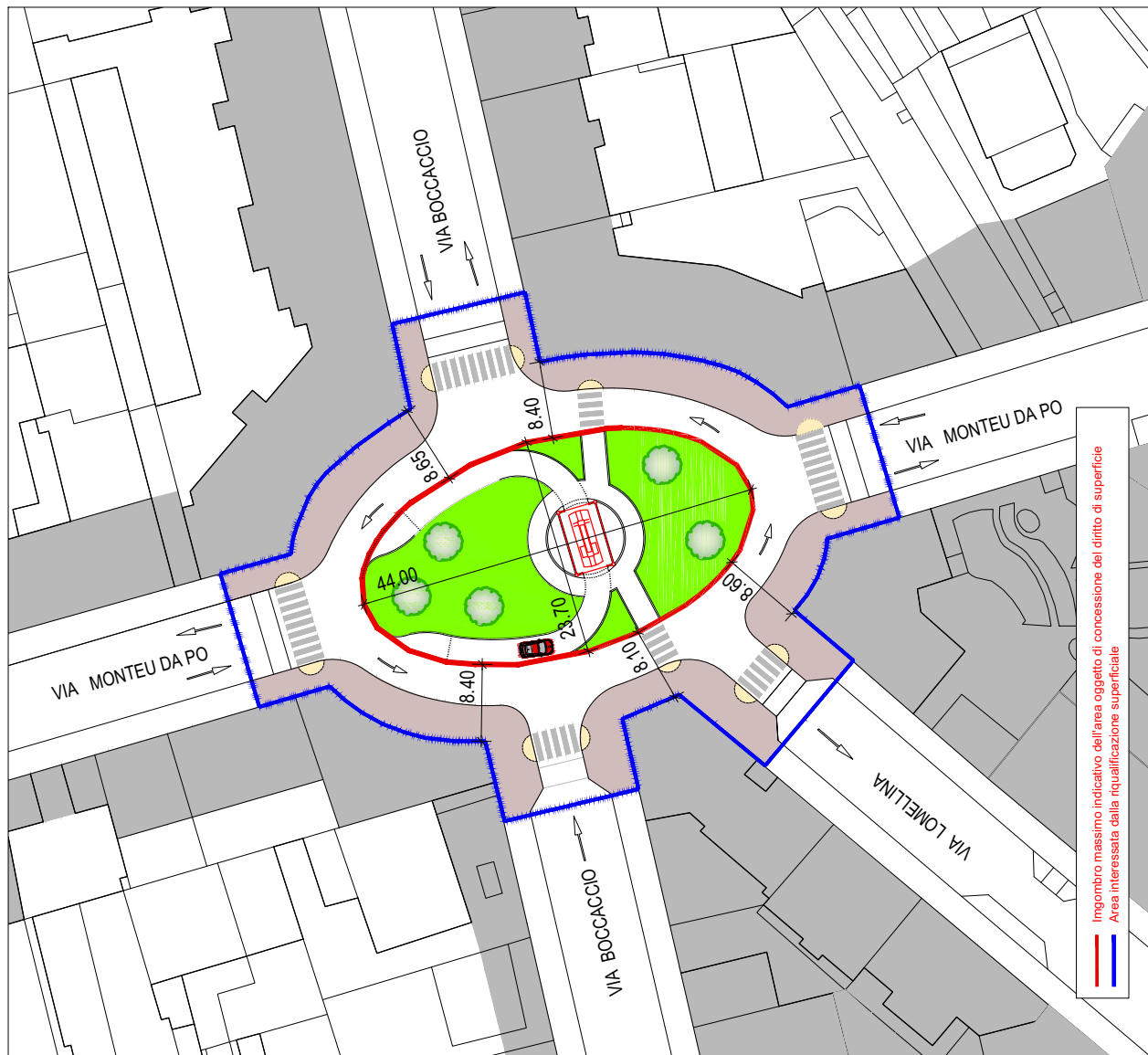


Largo Boccaccio: vista verso via Lomellina e via Boccaccio

Esemplificazione tipologica della struttura automatizzata ipotizzata



Scala 1:500



Scala 1:500

