



CITTA' DI FOSSANO

Il Sindaco:
Dott. Francesco BALOCCO

Il Segretario Generale:
Laura FENOGLIO

Il responsabile
del procedimento:
arch. Alessandro MOLA

Progetto:



Avventura Urbana s.r.l.
Via Baretta, 9
10125 Torino

STUDIO MELLANO ASSOCIATI
ARCHITETTURA URBANISTICA
C.so Moncalieri, 56 - 10133 TORINO



CITTA' DI FOSSANO
PROVINCIA DI CUNEO

**PIANO PARTICOLAREGGIATO
DI INIZIATIVA PUBBLICA PER L'AMBITO
SPECIALE DI RIQUALIFICAZIONE
"EX FORO BOARIO".**
(ai sensi dell'art. 50 delle NTA del PRG)

Progetto Preliminare D.C.C. n. del / /

Progetto Definitivo D.C.C. n. del / /

versione	data	oggetto
01	novembre 2009	Progetto Preliminare
TITOLO TAVOLA:		NUMERO TAVOLA:
PROGETTO OOUU RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLE OOUU		9.1
IDENTIFICAZIONE FILE:		scala

1 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

L'intervento prevede la costituzione di un sistema di piazze e spazi pubblici all'aperto intorno ai quali si innestano le funzioni previste dal PRGC e diverse aree verdi attrezzate. Il disegno degli spazi è generato dalle due direttrici pedonali che attraversano l'area congiungendo idealmente piazza Dompè con il parco fluviale e via Bisalta con il centro storico. La sistemazione delle piazze consente una flessibilità di usi diversi nella vita del quartiere: parcheggio, eventi, mercati ecc.

La viabilità vede la creazione di due nuovi importanti accessi all'area, da via Bisalta e da via Salmour, per i flussi di traffico più consistenti. All'interno dell'ambito invece è prevista una circolazione anulare intorno alla piazza ed una risistemazione dei flussi da e per i quartieri residenziali limitrofi.

Lo sforzo progettuale per il miglioramento della viabilità, contribuirà ad aumentare l'accessibilità all'area e la connessione con le aree circostanti.

Nella parte settentrionale dell'area oggetto di piano particolareggiato è prevista la realizzazione di aree verdi attrezzate unite ed attraversate da percorsi pedonali, a servizio del quartiere e della scuola materna.

Per maggior chiarezza interpretativa e facilità di lettura ogni elemento omogeneo del progetto preliminare delle opere di urbanizzazione è stato suddiviso in parti secondo la divisione in comparti dell'ambito.

La definizione preliminare degli interventi ha consentito inoltre di redigere un primo computo metrico al fine di una valutazione preliminare dei costi delle opere che comunque troveranno definizione in sede di progettazione esecutiva.

2 SISTEMAZIONI SUPERFICIALI

2.1 PERCORSI PEDONALI, PIAZZE, AIUOLE E SPAZI ATTREZZATI

L'area è caratterizzata dalla presenza di due percorsi pedonali e ciclabili che divengono assi direttori dell'intero disegno urbano. Questi sono caratterizzati da un andamento planimetrico con pendenze al di sotto del 2% e sono costituiti da lastre di cemento colato. I percorsi, che rientrano in diversi lotti e saranno assoggettati ad uso pubblico ma a carico degli interventi privati, dovranno avere trattamento unitario.

In prossimità dei passaggi pedonali sono previste rampe di raccordo tra la quota delle piazze e dei marciapiedi con il sedime stradale, asfaltate e con guide curve laterali, tali da consentire il superamento delle barriere architettoniche. In particolare saranno provvisti di attrezzaggi per il superamento delle barriere architettoniche in prossimità degli incroci tra la viabilità carrabile ed i due assi pedonali privilegiati. In sede esecutiva sarà precisata la modalità di realizzazione delle stesse ai sensi dei regolamenti comunali vigenti.

Le piazze, allineate lungo l'asse pedonale che va da piazza Dompè verso Stura, sono realizzate attraverso la giustapposizione di quadrati e rettangoli pavimentati con asfalto pigmentato, con interposizione di listature in cementi decorativi. I disegni saranno definiti in sede di progettazione esecutiva.

Aiuole, aree verdi e percorsi pedonali interni all'area d'intervento prevedono cordoli in pietra ricostruita o calcestruzzo retti o curvi, posati su uno strato di conglomerato cementizio. Le sigillature devono essere realizzate con malta di cemento e i giunti rifilati. La sistemazione del suolo dovrà comunque avere andamento regolare e risultare quanto più possibile liscia ed uniforme.

Nei pressi delle aree verdi e lungo i percorsi pedonali saranno posizionati elementi d'arredo come panchine, cestini per la raccolta rifiuti, la cui tipologia sarà definita in sede di progettazione esecutiva, comunque coordinati nell'intera area per dare un aspetto unitario all'intervento.

Le aree verdi saranno seminate a prato e piantumate e dovrà essere previsto un impianto di irrigazione.

Tra i percorsi pedonali in progetto vi è anche la scalinata di collegamento tra via Salmour e la nuova piazza, la cui realizzazione è a carico degli interventi privati – residenziale ricettivo – adiacenti.

2.2 PARCHEGGI PUBBLICI

Le aree per parcheggio pubblico derivanti dall'applicazione delle norme di PRG vengono reperite a raso per quanto riguarda le quote derivanti dalle funzioni residenziali e terziarie private, e generalmente in interrato per quanto riguarda le aree derivanti dalle funzioni commerciali (medie strutture di vendita) e le aree derivanti dalle funzioni direzionali di interesse pubblico.

Le aree a parcheggio pubblico a raso sono previste in asfalto con cordoli in cls.

Tutte le aree a parcheggio saranno servite da rete di raccolta delle acque superficiali formata in tubi in PVC collegati a caditoie prefabbricate in cls con chiusino in ghisa.

In corrispondenza della piazza individuata con sigla PP-01 in tavola 9.2 sarà previsto in interrato un parcheggio pubblico al fine di verificare gli standard dovuti in

applicazione della DGR 59/2006 relativa alla media struttura di vendita prevista sul lotto CO-02.

Il parcheggio interrato sarà previsto in struttura tradizionale in cemento armato e sarà attrezzato secondo le vigenti normative. Saranno previste apposite ventilazioni naturali con particolare attenzione alla coerenza con il disegno delle pavimentazioni in superficie.

Lo stesso criterio andrà applicato per le uscite di sicurezza e l'ascensore di collegamento con la piazza.

2.3 VIABILITÀ E MARCIAPIEDI

All'interno del progetto sono previste diverse modifiche alla viabilità esistente. La principale innovazione consiste nel prolungamento del ramo di via Foro Boario (a doppio senso di marcia) parallelo alla tettoia vecchia fino al limite dell'ambito e al congiungimento, attraverso un tratto con pendenza del 9%, con via Salmour. All'incrocio viene prevista una nuova rotonda.

L'accesso ai lotti commerciali avviene invece da una nuova strada in ingresso da via Bisalta (anche qui con regolazione dei flussi tramite una nuova rotonda) sul margine meridionale dell'ambito. Questa nuova strada, passando poi tra le due nuove strutture commerciali in progetto, completa la via viabilità anulare intorno alla piazza, integrando le preesistenti via Marconi, via Foro Boario e via Argentera che diviene a senso unico.

Un ulteriore intervento è previsto per migliorare la viabilità sul margine settentrionale del lotto realizzando una ampia semirotonda per meglio gestire i flussi di traffico da e verso la piazza ed il Centro Verde.

Tutti i tratti di viabilità esistenti, interni al perimetro del PP, vengono completamente riqualficati (anche in seguito alla necessità di realizzare le principali reti infrastrutturali interrate) tramite il rifacimento del manto stradale per regolarizzare le carreggiate e semplificare gli accessi alle rampe dei parcheggi interrati, sia pubblici che privati. I suddetti tratti saranno opportunamente raccordati con il manto di usura esistente.

Si provvederà inoltre all'adeguamento della segnaletica orizzontale e verticale, sia per i tratti esistenti che per quelli nuovi, in modo che rispettino la nuova viabilità.

Con la risistemazione della viabilità vengono anche adeguati i marciapiedi. All'interno del perimetro d'intervento si prevede il rifacimento di tutti i marciapiedi esistenti in modo da regolarizzare i percorsi pedonali e consentire la creazione d'inviti per i parcheggi a raso e per le piazze in progetto. Infine lo strato di finitura è realizzato in asfalto colato.

Gli elaborati del presente Piano Particolareggiato riportano uno studio delle sistemazioni superficiali.

La realizzazione delle rotonde su via Salmour e via Bisalta risulta indispensabile per poter assorbire il nuovo flusso veicolare generato dall'insediamento delle nuove strutture terziario-commerciali e della fiera all'interno dell'ambito, nonché consentire un più razionale ingresso e circolazione all'interno dello stesso.

Il progetto della sistemazione superficiale degli spazi pubblici e degli edifici pubblici dovrà integrarsi con un idoneo studio per agevolare l'utilizzo degli spazi aperti e chiusi alle persone diversamente abili. A tale riguardo devono essere privilegiate pavimentazioni con un limitato livello di asperità e definiti percorsi guida per il superamento di ostacoli fisici mediante l'utilizzo di "mappe tattili" e del "sistema loges".

4 OPERE INFRASTRUTTURALI A RETE

4.1 FOGNATURA BIANCA

Tutti i tratti in progetto confluiscono nel collettore misto esistente su via Bisalta e su via Salmour. I lotti residenziali ed i lotti commerciali sono serviti da un tratto di rete che confluisce in via Bisalta in corrispondenza della nuova rotonda in progetto.

I restanti lotti sono serviti da due dorsali che corrono parallele all'asse principale dell'intervento confluenndo sul collettore esistente in via Salmuor.

Le dorsali principali di raccolta sono costituite da tubazioni in cemento ad alta resistenza tipo con sezione 40 x 60 cm in analogia con la rete esistente.

L'unione tra i vari tubi è garantita da un giunto a bicchiere con guarnizione in gomma, o soluzioni analoghe, per consentire la perfetta tenuta dei manufatti; la protezione interna delle superfici dei condotti fognari deve essere a base di resina epossidica.

La posa delle tubazioni viene eseguita su un letto di calcestruzzo a base cementizia; il riempimento dello scavo è eseguito con materiale di cantiere compatto ed esente da pietre e zolle fino ad un livello superiore a circa 30 cm rispetto al filo esterno del tubo. Nel rimanente tratto è eseguito un costipamento ordinario, prima della realizzazione dei pacchetti della pavimentazione stradale o dei percorsi pedonali.

La raccolta delle acque superficiali è costituita da una rete di tubazioni in PVC collegate ad un sistema di caditoie che raccoglie le acque drenate dalle strade e dai parcheggi. E' prevista la posa di caditoie per la raccolta di acqua piovana nelle strade e nelle aree pavimentate, con un'area di competenza, per ciascuna di esse, di circa 200 mq.

La caditoia è realizzata in conglomerato cementizio prefabbricato collegata alla rete fognaria principale con tubi in PVC rigido del diametro esterno di 25/30 cm, la chiusura è realizzata con una griglia in ghisa sferoidale.

Lungo le reti della fognatura bianca e nera si realizzano dei pozzetti d'ispezione composti da una canna tubolare in getto cementizio, che comprende al suo interno gradini in ferro. I pozzetti sono rivestiti con una cappa in malta cementizia e terminano verso la strada con un chiusino in ghisa sferoidale che, per le reti nere, è chiuso con un sigillo a doppio suggello.

L'interasse tra i pozzetti risulta essere di circa 25 m per la rete della fognatura bianca. Negli elaborati del progetto di massima delle opere di urbanizzazione è riportato lo schema del tracciato delle principali reti, la posizione dei pozzetti e caditoie ed alcuni particolari costruttivi.

4.2 FOGNATURA NERA

Tali reti vengono realizzate tramite la posa di canali prefabbricati a sezione ovoidale in calcestruzzo vibrocompresso con sezione interna pari a 40 x 60 cm.

L'unione delle tubazioni viene garantita da un giunto a bicchiere con guarnizione in gomma, o soluzioni analoghe, per consentire la perfetta tenuta dei manufatti.

La protezione interna delle superfici dei condotti fognari deve essere a base di resina epossidica.

Nella parte inferiore i canali sono rivestiti con fondi di grés posati con malta di cemento; il rivestimento viene ultimato con un'ulteriore fascia di mattonelle di grés ceramico.

Lo scavo, dopo la posa dei canali ovoidali, è riempito con conglomerato cementizio, prevedendo il ricoprimento dei canali stessi, nel caso di profondità di posa ridotte. La parte rimanente dello scavo può essere colmata con materiale di cantiere.

Lungo le reti della fognatura nera si realizzano dei pozzetti di ispezione composti da una canna tubolare in getto cementizio, che comprende al suo interno gradini in ferro. I pozzetti terminano verso la strada con un chiusino in ghisa sferoidale che, per le reti nere, è chiuso con un sigillo a doppio suggello.

L'interasse tra i pozzetti risulta essere di circa 25 m per la rete della fognatura nera.

Negli elaborati del progetto preliminare delle opere di urbanizzazione è riportato lo schema del tracciato delle principali reti e la posizione dei pozzetti.

4.3 ACQUEDOTTO

La sottoscrizione dell'accordo fra Città di Fossano ed Alpi Acque srl prevede la dismissione dei tre pozzi esistenti sull'ambito di intervento e la contestuale dismissione di alcuni tratti di rete esistente non appena realizzate le nuove opere di presa.

La geometria e la posizione delle reti in progetto è descritta nell'elaborato 13.4 ed è volta alla chiusura degli anelli esistenti di rete.

In prossimità dei punti di allaccio ai fabbricati sono previsti pozzetti prefabbricati di consegna contenenti saracinesche in ghisa di sezionamento e la raccorderia necessaria.

Le principali aree verdi sono attrezzate con impianti di irrigazione automatica dotati di una camera di comando interrata contenente il contatore, i collettori e le elettrovalvole. Gli irrigatori automatici, statici e dinamici, ad essa collegati da una rete di distribuzione, vengono opportunamente posizionati in modo da ricoprire con il getto l'intera superficie erbosa.

4.4 GAS METANO

La rete del gas è presente lungo il perimetro dell'area: in sede di progettazione esecutiva sarà valutata la necessità di realizzare alcuni tratti di completamento come indicato in tavola 9.4.

La rete di distribuzione del gas alimenterà sia le utenze a carattere residenziale sia quelle a carattere terziario uffici. Tale rete s'interconetterà con la rete di distribuzione pubblica del tipo "a bassa pressione" e sarà anch'essa a "bassa pressione".

4.5 ILLUMINAZIONE PUBBLICA

In sede di progettazione preliminare è stata effettuata una scelta dei corpi illuminanti che tiene comunque conto delle problematiche sul risparmio energetico e sul contenimento dell'inquinamento luminoso. La tipologia e la posizione esatta dei pali deve comunque essere concordata, in fase esecutiva, con l'Ente fornitore del servizio, nel rispetto delle prescrizioni da esso espresse per l'illuminazione pubblica degli spazi pedonali. Tutta la rete in progetto dovrà comunque essere almeno in classe di isolamento "II".

In particolare sono stati previsti differenti tipi di corpi illuminanti a seconda della localizzazione: illuminazione stradale, illuminazione dei percorsi pedonali principali, illuminazione dei fronti edificati e illuminazione delle piazze, quest'ultima da prevedere in modo da non vincolare la molteplicità di usi previsti.