

CASTIGLIONE DEL LAGO (PG)

PROGRAMMA URBANO COMPLESSO PUC 2 - LA CITTA' DEL LAGO SISTEMAZIONE VIA B. BUOZZI E SISTEMAZIONE PARCHEGGIO

PROGETTO ESECUTIVO

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: Stefano Torrini, ingegnere

PROGETTISTI:

PROGETTISTA RESPONSABILE: Maurizio Serafini, ingegnere

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA E RESTAURO: Monica Gatti, architetto
Giovanni Carecci, architetto
PROGETTAZIONE STRUTTURALE: Davide Faralli, architetto
Maria Cristina Curti, architetto

RESPONSABILE SICUREZZA: Stefano Magionesi, geometra
COMPUTAZIONI: Simone Pagliacci, geometra



COMUNE DI CASTIGLIONE
DEL LAGO



Via dei Fabbri, n. 1 - 06060 - Paciano (PG)
tel/fax 075 / 830563 - 8309014
info@abacusprogetti.it - www.abacusprogetti.it

CARTELLA E0 OPERE EDILI O ARCHITETTONICHE

E0-RRT01

Relazione tecnica

COMMESSA				LIV.	CART.	TIPO	ELAB.	N.	SAVE	NOME FILE	SCALA
1	0	1	1	E	E0	R	RT	01	00	1011_E_E0_RRT01_00.doc	-
REV.	DATA			REDAZIONE			VERIFICA		APPROVAZIONE	VISTO COMMITT.	DESCRIZIONE
0	Marzo 2010			M. Curti			M. Gatti		M. Serafini		Consegna progetto esecutivo
1											
2											
3											

INDICE

1	PREMESSA	2
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO.....	3
3	DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DEI LUOGHI D'INTERVENTO.....	5
3.1	Zona B4:Via Bruno Buozzi	5
4	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	6
5	PAVIMENTAZIONI – SCELTE ARCHITETTONICHE E CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE E DEI MATERIALI	8
5.1	Caratteri dell'intervento e materiali	8
6	SOTTOSERVIZI	9
	Metodologia	9
6.1	Smaltimento acque meteoriche	10
6.2	Illuminazione pubblica	10

1 PREMESSA

Il progetto di sistemazione di via Bruno Buozzi si inserisce nell'ambito di una più ampia operazione di riqualificazione del centro storico e delle aree immediatamente adiacenti. Infatti l'operazione è partita con i lavori già realizzati di riqualificazione del centro storico, per proseguire sulla Piazza Dante antistante il Rondò delle mura urbiche e sulla passeggiata del Belvedere.



Individuazione degli interventi

Attualmente la via non ha una marcata identità come strada urbana; piuttosto mantiene il suo carattere di strada statale, con due sensi di marcia e priva di percorsi pedonali e ciclabili marcati e facilmente fruibili.



Vista di via Bruno Buozzi da Fontivegge.

Il progetto esecutivo che si propone, e che fa seguito ad un progetto definitivo già approvato dall'Amministrazione Comunale, è mirato al raggiungimento delle finalità di seguito indicate:

- aumentare il livello di sicurezza di pedoni;
- dare identità alla strada urbana con specifici percorsi pedonali;
- mantenere la disponibilità di posti auto;

L'intervento interessa il tratto di via Bruno Buozzi da Fontivegge alla rotatoria e consiste nella definizione di percorsi dedicati per la realizzazione di marciapiedi e di una pista ciclopedonale, con l'inserimento di elementi di arredo urbano e illuminazione, naturalmente prevedendo la corretta regimazione delle acque meteoriche.

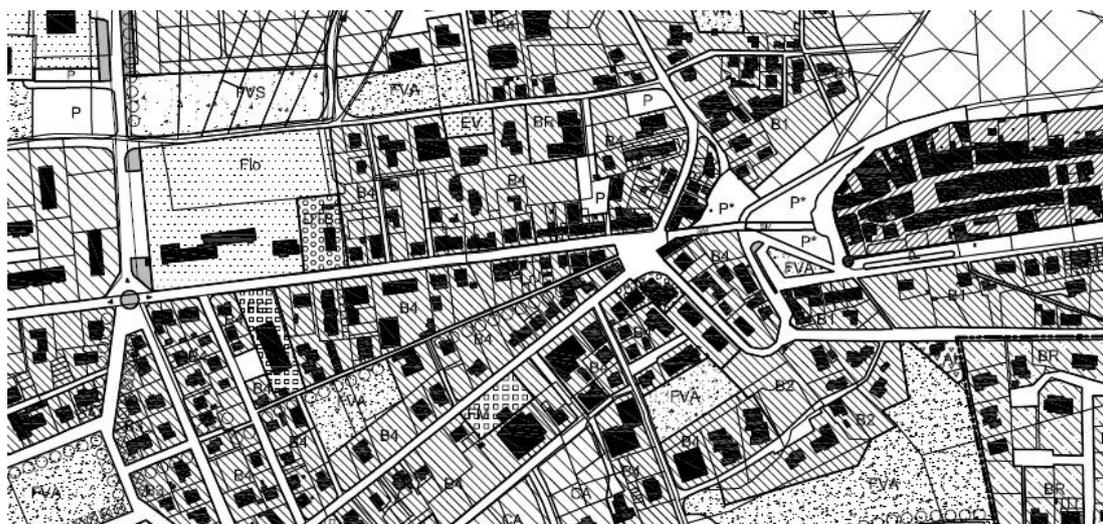
2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO

Via Bruno Buozzi e via Roma rappresentano i due assi di penetrazione alla città, convergendo proprio a ridosso della scalinata che conduce a piazza Dante e da lì all'interno della città fortificata.



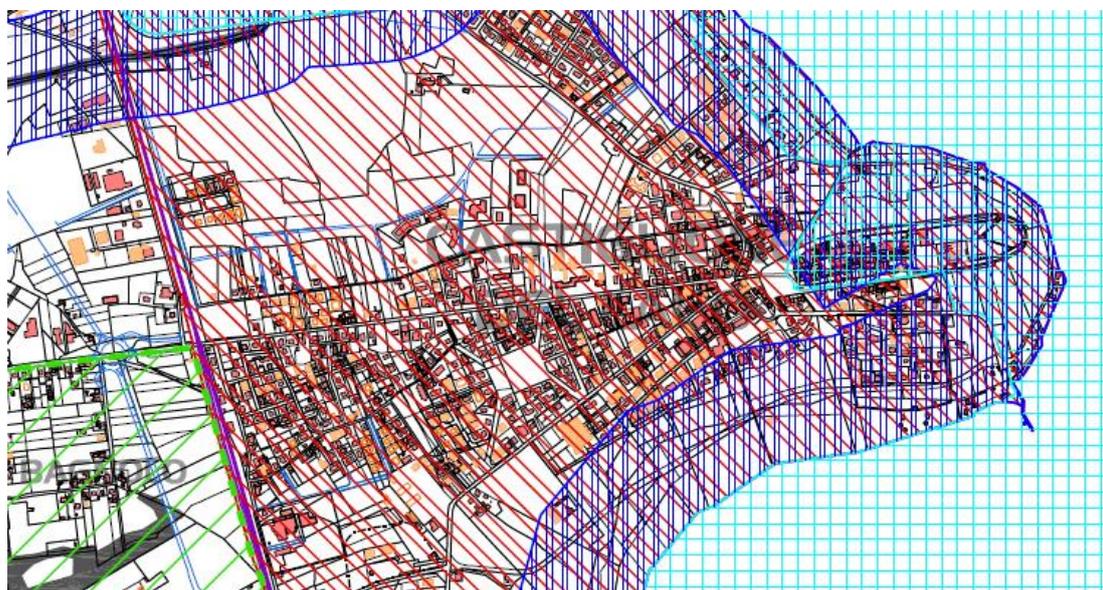
Vista di via Bruno Buozzi dal Rondò della cinta muraria

Il progetto esecutivo che si propone interessa il tratto di Via Buozzi compreso tra Fontivegge e la rotatoria; questo tratto, almeno nella parte iniziale, attraversa un tessuto edilizio consolidato caratterizzato da varie attività commerciali; il PRG comunale l'ha classificato come zona B4 (zona residenziale di completamento).



Stralcio di P.R.G. comunale_zonizzazione

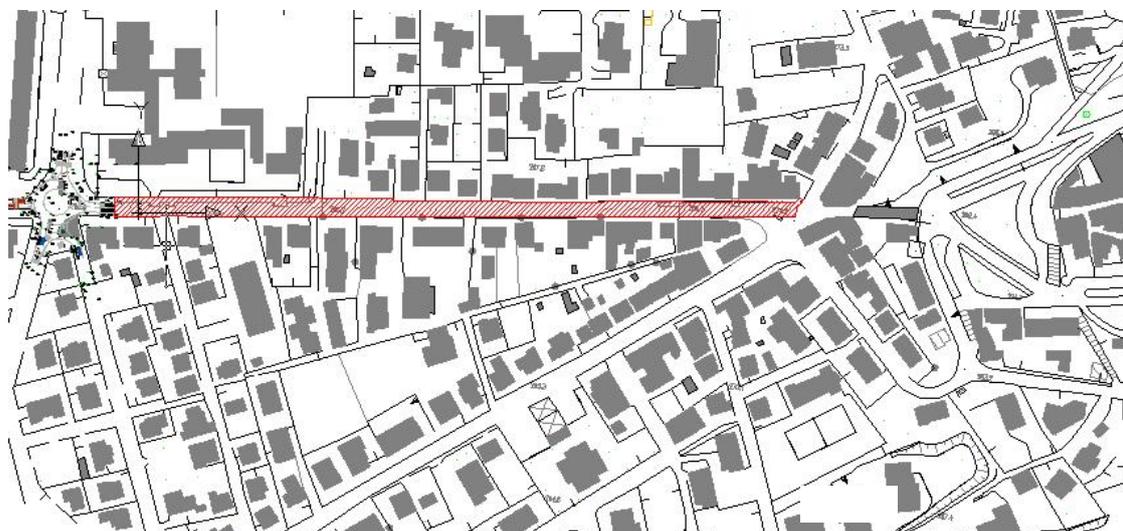
L'area interessata dall'intervento è inserita in un contesto di interesse ambientale, trovandosi all'interno del perimetro della zona sottoposta a tutela ai sensi del D.Lgs. 12/01/2004 n°42 art. 136, "immobili ed aree di notevole interesse pubblico.



Stralcio di P.R.G. comunale_tavola dei vincoli

Il tratto interessato dall'intervento si sviluppa complessivamente per circa 436 metri. La strada ha un andamento altimetrico abbastanza regolare, ma digradante in direzione est-ovest; infatti partendo da Fontivegge un primo tratto di poco più di 30 metri scende con una pendenza dell'8% circa, per proseguire per altri 60 metri con una pendenza del 4%, e scendere poi ad una

pendenza di circa 1,6% e terminare alla rotatoria con andamento pressoché pianeggiante e cioè con una pendenza di circa lo 0,7%.



Individuazione delle aree di intervento (in rosso) su planimetria ctr

3 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DEI LUOGHI D'INTERVENTO

3.1 Zona B4: VIA BRUNO BUOZZI



Tratti iniziale di via Buozzi.

Via Bruno Buozzi è l'ultima propaggine della strada statale S.S. 454; la viabilità è a due sensi di marcia, e, almeno nel primo tratto partendo da Fontivegge, i lati della carreggiata sono occupati dalle automobili parcheggiate nelle due direzioni. I pedoni sono costretti a ricavarci un percorso negli spazi antistanti le attività commerciali; tale percorso è precluso ai diversamente abili, in quanto caratterizzati da ostacoli vari e da “gradini e gradoni” disseminati per superare i dislivelli tra tali spazi.

Non esiste una pista ciclabile né una sistemazione delle pavimentazioni e dell'arredo urbano consono ad un ambiente tutelato. I materiali utilizzati per la pavimentazione dei "marciapiedi" esistenti sono disomogenei e spesso di scarsa qualità: cemento, asfalto, pietra.



Tratti iniziale di via Buozzi _pavimentazioni



Via Buozzi dalla rotatoria

È evidente la necessità di riqualificare questa strada secondo canoni consono alla sua ubicazione in una zona urbana e sottoposta a tutela ambientale, definendo allo stesso tempo percorsi dedicati per i pedoni abili e per le categoria più svantaggiate.

4 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento viene attuato su tutta la larghezza della carreggiata che si estende in media per 10 metri in larghezza. Il progetto prevede la modifica della viabilità: viene infatti eliminato un senso di marcia e quindi la percorribilità sarà possibile solo in direzione est-ovest, e cioè dal centro verso la rotatoria. Sul lato destro della carreggiata, nella direzione di marcia, la proposta progettuale prevede la realizzazione di un marciapiede di larghezza variabile in quanto si adatta all'allineamento degli edifici esistenti e dei relativi spazi di pertinenza privati. I dislivelli lungo il marciapiede saranno superati mediante rampe aventi pendenza massima pari all'8%, in conformità alla normativa nazionale per il superamento delle barriere architettoniche.

Essendo una zona con forte presenza di esercizi commerciali e avendo ritenuto l'amministrazione comunale di mantenere un numero adeguato di posti auto, il progetto ha riservato due file di parcheggi di larghezza pari a 2,50 metri, che costeggiano la carreggiata, intervallati dagli attraversamenti comunali e da aiuole ornate con individui arbustivi e arborei che arredano la via.

L'intervento prevede il rifacimento della pavimentazione esistente in bitume sulla carreggiata e sullo spazio destinato ai parcheggi, la pavimentazione del marciapiede, oltre alla predisposizione della rete dei sottoservizi riguardante:

- rete acque meteoriche, con canalizzazione dei discendenti pluviali dalle coperture dei fabbricati;
- rete elettrica di illuminazione pubblica e nuovi corpi illuminanti.

I lavori previsti riguardano il rifacimento del tappetino di usura della carreggiata e delle zone a parcheggio, con la scarificazione della pavimentazione esistente ed il riporto del solo strato di tappetino.

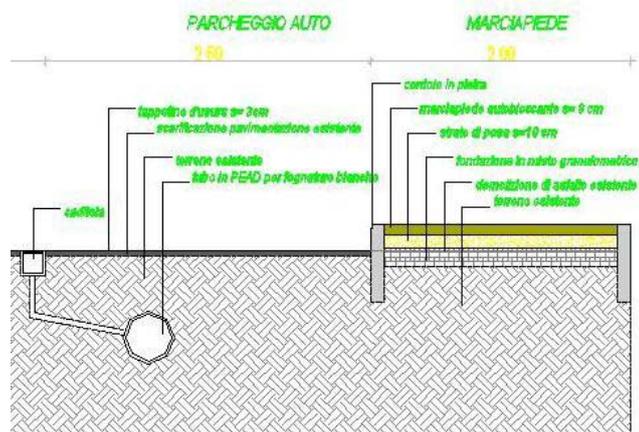
Le caratteristiche fisico – meccaniche del conglomerato bituminoso, devono rispondere ai seguenti requisiti:

	<i>GRANU L</i>	<i>BITUM E</i>	<i>STABILITÀ MARSHALL (75 COLPI</i>		<i>RIGIDEZZA MARSHALL</i>	<i>VUOTI RESIDUI MARSHALL</i>
		(%)	(Kg)	(daN)	(Kg/mm)	(%)
congl. bitum. (usura) densità (rispetto alla Marshall) $\geq 97\%$	fig. 1	4.5–6	≥ 1000	≥ 980	>300	3–6

La realizzazione del marciapiede comporta l'attivazione della seguente procedura d'intervento:

- demolizione della pavimentazione esistente in bitume e trasporto a discarica del materiale;
- scavo del sottofondo fino al raggiungimento della quota d'imposta della nuova pavimentazione;
- apprestamento della canalizzazione per le acque meteoriche e collegamento delle stesse ai pozzetti grigliati;
- apprestamento dei *conduits* elettrici e disposizione dei pozzetti di collegamento dei nuovi corpi illuminanti (attività subordinata al controllo dell'ente gestore);
- posa del sottofondo della pavimentazione e completamento dei pozzetti;

- posa dei cordoli in pietra;
- posa della pavimentazione in autobloccanti



Stralcio di sezioni tipo

Di seguito si riporta uno stralcio della pianta di progetto che illustra le scelte materiche dell'intervento, di cui si tratta nel successivo paragrafo.

Stralcio Planimetria di Progetto

5 PAVIMENTAZIONI – SCELTE ARCHITETTONICHE E CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE E DEI MATERIALI

5.1 Caratteri dell'intervento e materiali

L'area di intervento, pur facendo parte di un'area sottoposta a tutela ambientale, non è inclusa nella città fortificata, dove le caratteristiche degli edifici e la conformazione delle strade lasciano ancora respirare l'atmosfera antica della vita “*intra moenas*”.

Si tratta piuttosto di una strada molto ampia, che più si avvicina ai grandi boulevard ottocenteschi, che correvano verso e poi a ridosso della città storica, caratterizzati dal

sovrapporsi di esigenze funzionali e che pertanto si sviluppavano in percorsi affiancati e distinti ed equipaggiati di alberature in modo da portare la vegetazione fin dentro il tessuto urbano.

Il progetto ripropone questa scansione di funzione attraverso l'uso di materiali diversi, appartenenti alla contemporaneità, e l'introduzione di elementi arborei.

La carreggiata e i parcheggi in asfalto, spazio destinato agli autoveicoli, è separata da un cordolo in pietra dall'area pedonale (marciapiedi), per la quale si è scelta una pavimentazione in autobloccanti; il marciapiede è segnato anche dalla presenza di un filare di alberi collocati in aiule di erba. Sul marciapiede le rampe di raccordo tra differenti quote del percorso saranno evidenziate da una colorazione diversa che le renderà più visibili.

Marciapiedi nuovi e ampi, una nuova illuminazione e l'arredo urbano qualificano la via Buozzi invitando ad una maggiore frequentazione che non sia solo funzionale alle attività presenti, ma che si identifichi come uno stimolante "passeggio".

6 SOTTOSERVIZI

METODOLOGIA

In merito alle linee di sottoservizi, è stata condotta una prima analisi per individuare lo stato attuale, nelle diverse zone di intervento.

Il progetto è calibrato sulla base degli interventi realizzati o da realizzare all'interno del centro storico e su Piazza Dante in modo da dare luogo ad una operazione coordinata con i lavori di riqualificazione della zona.

I sottoservizi interessati dall'intervento sono l'illuminazione pubblica e la rete di smaltimento delle acque meteoriche, che sono di gestione comunale e che pertanto non presentano problematiche di organizzazione per l'esecuzione dei lavori.

Il progetto prevede:

RETE	INTERVENTO
<i>Smaltimento acque meteoriche</i>	<i>Allacci alla rete già esistente</i>
<i>Illuminazione pubblica</i>	<i>Nuova linea di alimentazione interrata e incremento dei punti luce</i>

6.1 SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE

Il progetto prevede interventi sulla linea di smaltimento delle acque meteoriche, in quanto il nuovo assetto della strada impone una diversa distribuzione delle caditoie e del sistema di convogliamento dell'acqua piovana.

Le caditoie saranno poste ad una distanza di circa 20 metri l'una dall'altra e distribuite secondo le pendenze della superficie stradale in modo da raccogliere la maggior quantità di acqua possibile.

Ciascuna caditoia sarà collegata mediante un tubo in pead alla linea principale di smaltimento delle acque meteoriche esistente.

6.2 ILLUMINAZIONE PUBBLICA

Attualmente la linea di illuminazione pubblica è presente su tutta l'area di intervento, ed è di tipo stradale. Il progetto prevede però l'espansione dell'impianto per giungere ad una linea di illuminazione pubblica che sia funzionale all'utenza pedonale migliorandone le condizioni di illuminamento; pertanto lungo il marciapiede sarà realizzata una nuova linea di illuminazione pubblica, che si allaccia a quella esistente, che corre lungo il percorso con corpi illuminanti posti su pali di circa 4 metri e aventi una potenza di 100 watt.



Il corpo illuminante sarà del tipo indicato a fianco, con le seguenti caratteristiche:

Corpo: In alluminio pressofuso.

Cappello: In lastra di alluminio, verniciato esterno in colore nero, interno bianco.

Diffusore: In policarbonato infrangibile ed autoestinguento V2, stabilizzato ai raggi UV.

Internamente con prismature longitudinali e

microsatinata, per un migliore controllo dell'abbagliamento ed una migliore diffusione della luce.

Portalampada: In policarbonato e contatti in bronzo fosforoso (FLC).

Il progetto prevede di realizzare, in tutta l'area di intervento:

- una nuova canalizzazione interrata, costituita da tubazioni in PE flessibile e pozzetti di derivazione;
- il nuovo cablaggio nella canalizzazione;
- l'installazione di nuove lampade,

(vedi Planimetria di Illuminazione DPI01).