

# CITTA' DI CIRIE'

REGIONE PIEMONTE

CITTA' METROPOLITANA DI TORINO

SERVIZI TECNICI, DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

**RIQUALIFICAZIONE VIARIA DEL CENTRO  
STORICO E DELLE VIE E PIAZZE MILITROFE:  
VIA VITTORIO EMANUELE II - TRATTO DA VIA  
SISMONDA A VIA ROMA**

**PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO**



**RELAZIONE GENERALE**

**REL**

DATA: NOVEMBRE 2020

-

SETTORE SERVIZI TECNICI, DEL TERRITORIO E  
DELL'AMBIENTE  
DIRIGENTE DEL SETTORE  
ARCH. MARIA TERESA NOTO

SERVIZIO PATRIMONIO  
RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
GEOM. ALESSANDRO BRIA BARET

PROGETTAZIONE:  
UFFICIO LAVORI PUBBLICI  
ARCH. ARIANNA CHIARA  
ING. GIACOMINO AMBROSI

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:  
ARCH. ARIANNA CHIARA

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO DA:

## INDICE

PREMESSA .....	2
1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	3
2. INQUADRAMENTO URBANISTICO .....	4
2.1. Norme Tecniche di Attuazione	
2.2. Siti di interesse archeologico	
3. ANALISI DELLO STATO DI FATTO.....	8
4. DESCRIZIONE GENERALE DELL'INTERVENTO.....	9
5. GLI INTERVENTI SULLA VIA .....	11
5.1. Lavori preparatori all'esecuzione dell'intervento.....	11
5.2. Sezione e pavimentazione stradale .....	11
5.3. Raccolta delle acque meteoriche .....	14
5.4. Nuovo impianto di illuminazione pubblica .....	17
6. ELEMENTI DI ARREDO URBANO .....	15
7. LA SEGNALETICA STRADALE .....	20

## **PREMESSA**

Il progetto descritto nella relazione si inserisce nell'ambito della Riqualificazione urbana del centro storico di Ciriè, e costituisce un approfondimento dello Studio di Fattibilità tecnico ed economica (cfr. elaborato 121\_01\_17\_SDF\_00) sviluppandone le tematiche e gli aspetti tecnici per il secondo lotto d'intervento.

Lo studio, che per necessità espressa dalla Pubblica Amministrazione si concentrava principalmente sull'asse di via Vittorio Emanuele II e via Lanzo, aveva l'obiettivo di individuare strategie d'intervento e indicazioni progettuali capaci di riqualificare l'identità urbana del centro storico.

Per prima cosa è stata quindi condotta una specifica attività di rilievo e di conoscenza dell'esistente: mediante una radiografia puntuale si sono resi evidenti gli elementi che concorrono a definire l'identità e la qualità di un luogo urbano.

In secondo luogo, lo studio utilizza la lettura dell'esistente per individuare le azioni progettuali da intraprendere e le prime indicazioni per le pratiche di buona prassi, relative alla gestione del territorio urbano.

Si rimanda alla relazione illustrativa generale del sopracitato studio (cfr. elaborato 121\_01\_17\_SDF\_I1\_01) per approfondire la metodologia progettuale utilizzata, su cui si basa anche il presente progetto definitivo/esecutivo.

## 1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Lo studio di fattibilità tecnico ed economica si concentra sulla valorizzazione di un asse urbano nevralgico, sia da un punto di vista storico che per quanto concerne la mobilità urbana, dell'area centrale della città di Ciriè: l'asse costituito da via Vittorio Emanuele II, dall'incrocio Via Roma/Via Braccini (all'estremità ovest) con la chiesa della Beata Vergine di Loreto (all'estremità est).



*Planimetria con individuazione dell'asse di Via Vittorio Emanuele II*

Il primo tratto di intervento in corso di esecuzione (evidenziato in colore azzurro in planimetria) ha riguardato il tratto compreso tra Via Cavour e Via Sismonda.

L'ultimo tratto che sarà preso in esame (evidenziato in colore azzurro in planimetria) sarà quello compreso tra Via Roma/Via Braccini e Via Cavour.

Il presente progetto definitivo/esecutivo approfondisce il tratto d'intervento su via Vittorio Emanuele II che va da via Sismonda a via Roma, meglio identificato nella planimetria sottostante in colore rosso.



Planimetria con individuazione dei lotti di intervento

## 2. INQUADRAMENTO URBANISTICO

### 2.1 Norme Tecniche di Attuazione

La Via Vittorio Emanuele II ricade nella “Città Storica Antica” che è disciplinata dalla Norme Tecniche di Attuazione del PRG al Capo II “Città storica antica e moderna” e in particolare agli articoli 15, 16, 17 e 20.

L’**art. 15** “Componenti della Città storica antica e moderna, finalità degli interventi e norme generali” testualmente recita:

- al comma 1

“La Città storica, antica e moderna, è costituita dal complesso degli insediamenti di Ciriè riconducibili ad un ampio arco temporale, che comprende parti urbane o singoli siti e manufatti localizzati nell’intero territorio comunale che presentano un’identità storico-culturale definita da particolari qualità.

[...]

Nella Città storica antica e moderna, gli interventi sono finalizzati alla manutenzione, conservazione, recupero e alla valorizzazione delle qualità sopra richiamate.

La progettazione di tali interventi deve essere sviluppata:

- [...]
- nel restauro dei complessi e degli edifici di rilevanza storica con la conferma, la riscoperta, del loro ruolo storico-morfologico, funzionale e simbolico nella struttura urbana, privilegiando interventi in grado di preservarne o recuperarne l’unità architettonica urbana (spazi esterni: strade, piazze, parchi e giardini; spazi interni: corti, passaggi attraverso il tessuto edilizio), ambientale (sistema vegetativo, giardini - orti, e



sistema dell'acqua).”

e al comma 12:

“Il PRG evidenzia [...], gli *“Insiemi Urbanistici di carattere storico ambientale”* nella porzione di territorio urbano in asse alla Via Vittorio Emanuele, nella porzione di territorio in asse al Corso Martiri della Libertà in proseguimento della Via S. Ciriaco e nell'area compresa fra le Vie Mazzini e Alfieri.

Gli interventi che ricadono negli *Insiemi Urbanistici di carattere storico ambientale* dovranno rispettare e valorizzare, oltre a quanto altro precisato negli articoli del presente Capo II:

- i portici e le loro caratteristiche formali;
- i ritmi architettonici fra pieni e vuoti lungo le Vie Vittorio Emanuele e S. Ciriaco;
- la forma e l'andamento delle falde principali delle coperture;
- i giardini ed i cortili privati (da conservare e migliorare);
- gli ingressi carrai sulle Vie Vittorio Emanuele e S. Ciriaco ove possibile, dovranno essere progressivamente sostituiti con accessi dalle vie e/o passaggi retrostanti o laterali;
- le alberature esistenti (da conservare o rinnovare);
- i giardini privati (da conservare e migliorare);
- gli ingressi carrai sul Corso Martiri Libertà, ove possibile, dovranno essere progressivamente sostituiti con accessi dalle vie o passaggi retrostanti o laterali.”

L'art. 16 “Tessuti, Edifici e complessi isolati, Ville e giardini della Città storica antica” testualmente recita:

- al comma 1

*Tessuti storici stratificati su impianti originari TCSa1*

Costituiscono ambienti urbani riconoscibili e morfologicamente molto connotati. Sono, ad un tempo, sia l'eredità di dinamiche di formazione e di trasformazione della città risalenti all'impianto originario di Ciriè, sia la testimonianza di come la comunità urbana, nel tempo, ha saputo riconoscerle o disconoscerle, tramandarle o ignorarle.

[...]

- al comma 2

*Spazi aperti caratterizzanti l'identità di Tessuto TCSa1*

Gli Spazi aperti dovranno essere oggetto di una riqualificazione urbana orientata ai seguenti obiettivi:

- integrazione, sul piano storico, della riqualificazione degli *Spazi aperti*; in particolare con la pavimentazione urbana, degli spazi di sosta e dell'arredo urbano;
- integrazione della riqualificazione degli *Spazi aperti* con il sistema vegetativo (Parchi, giardini, viali alberati, corridoi ecologici ecc.);
- riqualificazione degli *Spazi aperti* vegetali sulla base dei modelli storici quali il *Theatrum Sabaudiae* (1682) e il *Plan General du Palais de Ciriè avec tous ses dehors*, 1768. (cfr. Elaborato G1, *Guida progettuale per gli interventi nella Città storica e nei Tessuti consolidati*).

- al comma 3

*Tessuti di sostituzione TCSa2 e Tessuti di ampliamento TCSa3.*

Raggruppano gli edifici e i complessi realizzati sia demolendo e sostituendo parti di tessuto urbano di impianto originario (è il caso di TCSa2), sia ampliando ed urbanizzando nuove aree limitrofe il nucleo urbano (è il caso di TCSa3).

Si tratta di tessuti *pre-ottocenteschi e otto-novecenteschi identificati anche attraverso il confronto tra il Catasto Napoleonico (1808–1809) e il Catasto Rabbini (1867).*

[...]

- e al comma 4

***Spazi aperti caratterizzanti l'identità dei Tessuti TCSa2 e TCSa3***

Gli Spazi aperti dovranno essere oggetto di una riqualificazione urbana orientata ai seguenti obiettivi:

- integrazione, sul piano storico, della riqualificazione edilizia con gli *Spazi aperti*; in particolare con la pavimentazione urbana, degli spazi di sosta e dell'arredo urbano;
- integrazione della riqualificazione degli *Spazi aperti* con il sistema vegetativo (Parchi, giardini, viali alberati, corridoi ecologici ecc.);
- riqualificazione degli *Spazi aperti* vegetali sulla base dei modelli storici quali il *Theatrum Sabaudiae* (1682) e il *Plan General du Palais de Ciriè avec tous ses dehors*, 1768. (cfr. Elaborato G1, *Guida progettuale per gli interventi nella Città storica e nei Tessuti consolidati*).

L'art. 17 "Beni culturali e ambientali di Ciriè" testualmente recita:

- al comma 1

Il nuovo Piano Regolatore elenca, nei commi seguenti, e riconosce nell'ambito dei Beni Culturali Ambientali (Art. 24 Lur 56/77 e successive modifiche), le categorie di edifici, complessi architettonici o aree particolarmente significative presenti nel territorio comunale [...]

- e al comma 5.1

Insedimenti urbani aventi carattere storico-artistico e ambientale ed aree esterne di interesse storico e paesaggistico (Art. 24 della LUR N.56/77):

**A1** - *Tessuti edilizi urbani di impianto medioevale* individuati nella Tav.P3.1 *Assetto della Città storica antica* (scala 1/1000):

- [...]
- la Via Maestra, attuale Via Vittorio Emanuele\*, porticata, caratterizzata da edifici basso medioevali (XIII e XIV secoli) (All. L Scheda n.34);
- [...].

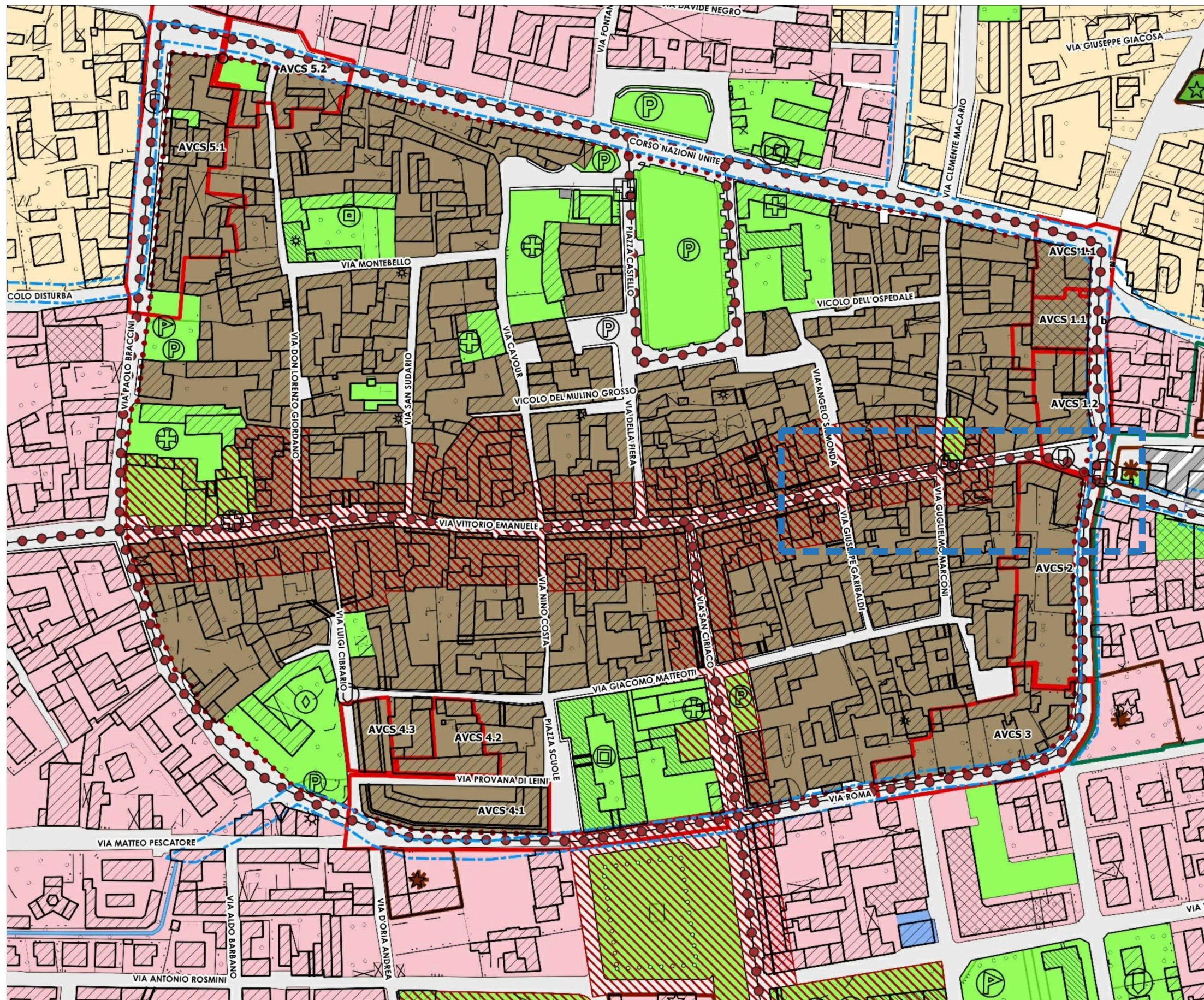
L'art. 20 "Ambiti di valorizzazione della Città storica antica (AVCS) e moderna (AVCM) e spazi aperti" testualmente recita al comma 4:

Il PRG prevede la riqualificazione nei seguenti *Spazi aperti* ed *Assi di Riqualificazione* (cfr. Tav. P3.1)

a) della *Città storica antica*:

- [...]
- "Via Maestra" (attuale Via Vittorio Emanuele II)
- [...].





**ESTRATTO P.R.G. APPROVATO CON D.R.G. N. 20-4013 DEL 03/10/2016**  
**TAVOLA P3.3A**  
**ASSETTO URBANISTICO TERRITORIO NORD-EST**

1:2000









## 2.2 Siti di interesse archeologico

Ai sensi dell'art. 3bis "Misure e prescrizioni di compatibilità ambientale", comma 11 delle Norme di Attuazione del PRG, nelle aree segnalate a rischio archeologico dalla Soprintendenza per i Beni archeologici del Piemonte ed evidenziate nel RA al Cap. 16 e nella Tav. Pr1, Carta per la qualità del territorio (scala 1:5.000), per gli interventi che vadano ad intaccare il sottosuolo, i relativi elaborati di progetto vanno presentati alla Soprintendenza per i Beni archeologici del Piemonte prima del rilascio del permesso di costruire. Qualunque rinvenimento di natura archeologica che avvenga nel territorio comunale è comunque soggetto alle forme di tutela di cui al Dlgs n. 42 del 22.1.2004. Nelle aree interessate da progetti di opere pubbliche, si procede comunque alla verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 Dlgs 50/2016.

Nell'area oggetto d'intervento non vi sono aree riconosciute dal PRG come "siti di interesse archeologico".

Per quanto riguarda le attività che, interessando il sottosuolo, possono intercettare depositi o strutture di natura archeologica, tutelati dalla legge che ne assegna la proprietà allo Stato, la normativa italiana (art. 25 D. Lgs. 50/2016) prevede la verifica preventiva dell'interesse archeologico a carico della committenza dell'opera nel caso di lavori pubblici, di qualunque natura o estensione. Tale procedura prende avvio da uno studio preliminare, a seguito del quale la Soprintendenza può richiedere gradi di approfondimento successivo, sino allo scavo integrale di eventuali preesistenze prima della conclusione della progettazione dell'opera.

Si specifica che in sede di presentazione presso la Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino del progetto definitivo del I lotto è stata prodotta la "Relazione di Verifica Preventiva dell'Interesse archeologico" ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 per tutto il tratto di Via Vittorio Emanuele II, che ha evidenziato un grado di rischio MEDIO (grado 5 della tabella ministeriale dei gradi di potenziale archeologico, circolare 01/2016 Direzione Generale Archeologia). Pertanto è stata ritenuta necessaria in sede di corso d'opera l'assistenza archeologica finalizzata all'individuazione e documentazione di strutture e stratigrafie antiche eventualmente intercettate da scavi precedentemente effettuati e conservate in forma residuale.



### 3. ANALISI DELLO STATO DI FATTO

Via Vittorio Emanuele II è una via a forte vocazione commerciale, sottolineata per buona parte del tratto dalla presenza dei portici, composta da un'unica corsia ad un solo senso di marcia, dalle dimensioni piuttosto ridotte.

A differenza del I Lotto di Intervento, nel tratto di via in esame non sono presenti i portici, ma marciapiedi di variabile profondità su entrambe i lati della carreggiata: nel primo tratto la sezione stradale è abbastanza ridotta (minimo 3,50 m di carreggiata stradale), mentre nel tratto finale verso via Roma si allarga e sono presenti stalli per le auto e un dehor di un'attività commerciale (bar).

La strada è realizzata in porfido posato ad archi contrastanti, così come anche i marciapiedi laterali.

La carreggiata è illuminata nella parte iniziale per mezzo di corpi illuminanti su palo, tutti sul marciapiede lato destro, e da corpi illuminanti sospesi su tesate nella parte finale sull'incrocio con Via Roma. La rete d'illuminazione pubblica pertanto corre in parte nel sottosuolo ed in parte è aerea sulle facciate degli edifici prospicienti la via, così come le reti elettriche private e quelle telefoniche.

Per un'approfondita e puntuale descrizione degli elementi presenti nell'area d'intervento, si rimanda all'elaborato allegato allo studio di fattibilità *cfr. 09 – Stato di fatto: Schedatura degli edifici*.

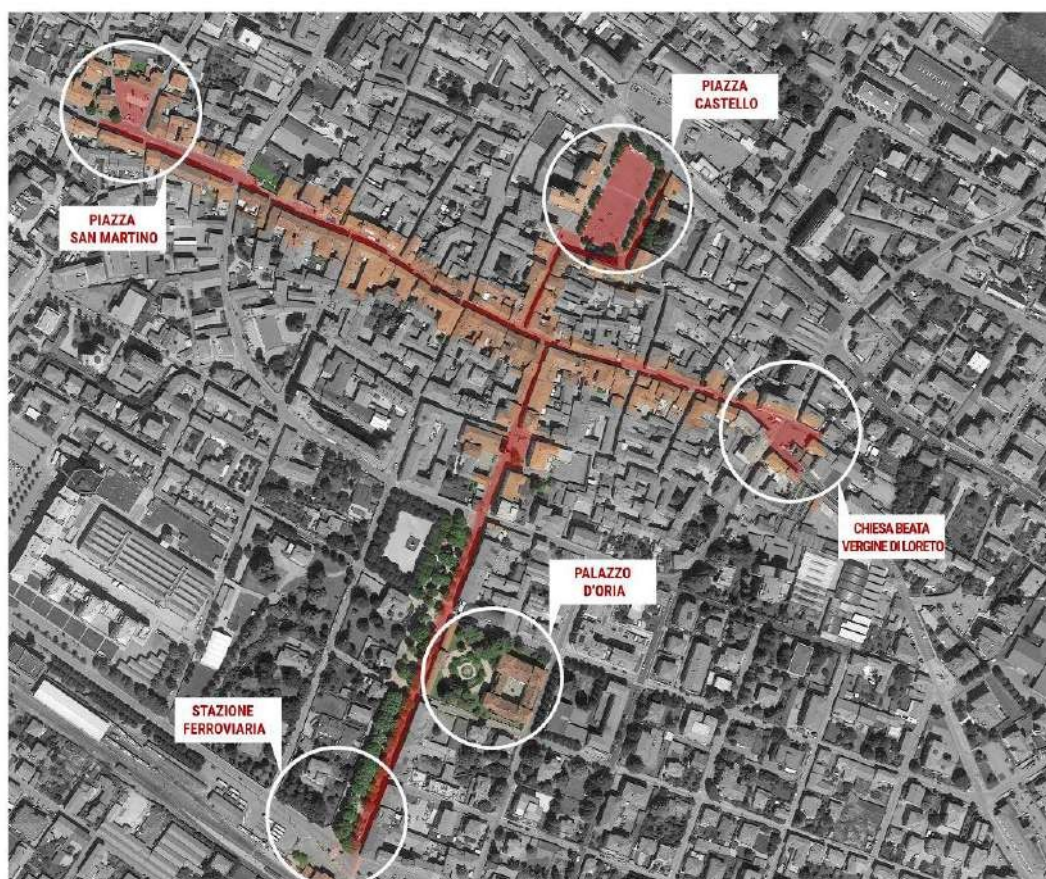
Sotto il profilo delle reti impiantistiche, la via Vittorio Emanuele II è sede di numerosi sottoservizi:

- fognatura mista interrata
- fognatura nera interrata
- acquedotto interrato (competenza SMAT)
- linea gas, in alcuni tratti aerea (competenza ITALGAS)
- linea telefonica aerea (competenza TELECOM)
- linea elettrica aerea (competenza ENEL distribuzione)
- linea illuminazione pubblica aerea (competenza ENEL sole)

**Nb: le posizioni delle reti riportate negli elaborati grafici sono indicative e da verificare quindi in corso d'opera.**

#### 4. DESCRIZIONE GENERALE DELL'INTERVENTO

Il progetto si concentra sulla valorizzazione della via, attraverso la riqualificazione della strada, dei marciapiedi laterali e di alcuni elementi di arredo fisso che concorrono a definire l'immagine urbana, in analogia con quanto realizzato nel I Lotto di intervento (tratto da Via Cavour a Via Sismonda).



*Assi urbani*

Gli elementi di arredi fisso - non rientranti all'interno dei lavori inseriti in gara d'appalto, ma gestiti come fornitura diretta dall'Amministrazione - che verranno inseriti saranno soprattutto dissuasori nella prima parte della via, per delimitarne i camminamenti pedonali laterali, che saranno allo stesso livello del sedime viario; nella parte terminale della via, laddove la sezione stradale è più ampia, saranno invece anche inserite fioriere e panchine.

Più nello specifico, l'intervento riguarda:

- il rifacimento del manto stradale ed il ridisegno della pavimentazione, in analogia con quanto in fase di realizzazione nel I° lotto di intervento;
- la riduzione dei parcheggi: si passerà da un numero di 9 a 4 posti auto, oltre allo stallo per il carico/scarico che viene mantenuto;
- la sostituzione dei pali e dei corpi illuminanti su palo nella prima parte della Via Vittorio Emanuele II, con pali e corpi illuminanti della medesima tipologia utilizzata per il I lotto;



- l'implementazione dell'esistente impianto di illuminazione pubblica, consistente nella realizzazione di un tratto di cavidotto fino all'incrocio con via Roma, al fine di interrare la tesata esistente, e nella implementazione della linea elettrica mediante l'impiego di cavi di adeguata sezione;
- l'inserimento di fioriere amovibili posizionate nell'area pedonale nel tratto finale della Via Vittorio Emanuele;
- l'inserimento di nuovi elementi di arredo urbano coordinati, quali panchine, cestini e dissuasori;
- la predisposizione di segnaletica stradale orizzontale e verticale.

Nella progettazione si sono tenuti in considerazione i criteri di facile manutenibilità e durata dei materiali.

E' stata prestata particolare attenzione alla fruibilità degli spazi, con particolare attenzione al superamento delle barriere architettoniche e degli attraversamenti stradali: riportando tutta la pavimentazione stradale allo stesso livello dell'attuale quota dei marciapiedi sono di fatto eliminate tutte le barriere architettoniche.

Nella scelta dei materiali, si è tenuto conto di quelli storicamente presenti nell'ambito d'intervento, quali le lastre in pietra.

Poiché durante le lavorazioni previste non è possibile escludere il rinvenimento di materiali contenenti amianto nel sottofondo stradale, l'Appaltatore dovrà obbligatoriamente essere in possesso di iscrizione all'Albo Nazionale Gestori Ambientali nella **categoria 10 classe D**.

Qualora durante le lavorazioni venga rilevata la presenza di materiali contenenti amianto (nello specifico nel sottofondo stradale) l'Appaltatore avrà l'obbligo di interrompere le lavorazioni e segnalare il rinvenimento alla Direzione Lavori. Sarà poi onere dell'Appaltatore, in accordo con la DL e con il RUP, procedere ad effettuare la rimozione del materiale contenente amianto secondo le disposizioni previste dal D.M. 06/09/94. Gli oneri derivanti da tali lavorazioni, non previste dal presente progetto, saranno compensate a misura sulla base dell'elenco prezzi posto a base di gara.

Di seguito vengono descritti in maniera più puntuale gli interventi previsti in progetto.

## **5. GLI INTERVENTI SULLA VIA**

### **4.1. Lavori preparatori all'esecuzione dell'intervento**

Sono di seguito riassunti tutti i lavori di rimozione dei manufatti esistenti, il disfacimento della pavimentazione, gli scavi per l'interramento delle reti aeree, e tutte quelle lavorazioni funzionali alla predisposizione del nuovo manto stradale.

Laddove l'Amministrazione Comunale lo ritenesse opportuno, i materiali rimossi saranno recuperati e trasportati nei depositi adibiti, altrimenti sarà prevista la dismissione in discarica.

- Rimozione di segnaletica verticale ed elementi di arredo urbano presenti su carreggiata (cestini getta rifiuti, sostegni, segnali e pannelli integrativi). La segnaletica dovrà essere recuperata con particolare attenzione e trasportata nei magazzini comunali per consentirne un eventuale riutilizzo.
- Recupero di pali di illuminazione.
- Recupero di apparecchio di illuminazione su tesata.
- Smontaggio di tesata.
- Disfacimento di pavimentazione in cubetti di porfido con recupero dei blocchetti e trasporto nei magazzini comunali, compreso il disfacimento del sottofondo stradale.
- Scavi per nuovi cavidotti e pozzetti per posa corrugati per l'illuminazione pubblica nel tratto finale della via.

### **4.2. Sezione e pavimentazione stradale**

Si prevede di sostituire l'attuale pavimentazione in porfido con una pavimentazione in lastre di pietra di Luserna dello spessore di 10-12 cm, tagliate a spacco e rifilate a mano sui bordi; i bordi stessi e i piani superficiali saranno pertanto leggermente irregolari e verranno posati con corsi a correre della larghezza di 40, 50 e 60 cm, orientati in fasce longitudinali e trasversali lungo il sedime viario.

La scelta delle lastre in pietra di Luserna lavorate a spacco, posate con corsi a correre, conferisce alla nuova sede stradale un carattere che ben si integra con il costruito del centro storico, riprendendo inoltre la pavimentazione del sottoportico esistente oggetto, nel 1° lotto di intervento, di restauro conservativo del lastricato esistente con integrazione delle parti ammalorate o mancanti.

La scelta di utilizzare questo tipo di materiale è quindi determinata dalla volontà di implementare la coerenza degli interventi di riqualificazione del contesto senza tralasciare il richiamo all'immagine dei vecchi selciati stradali.

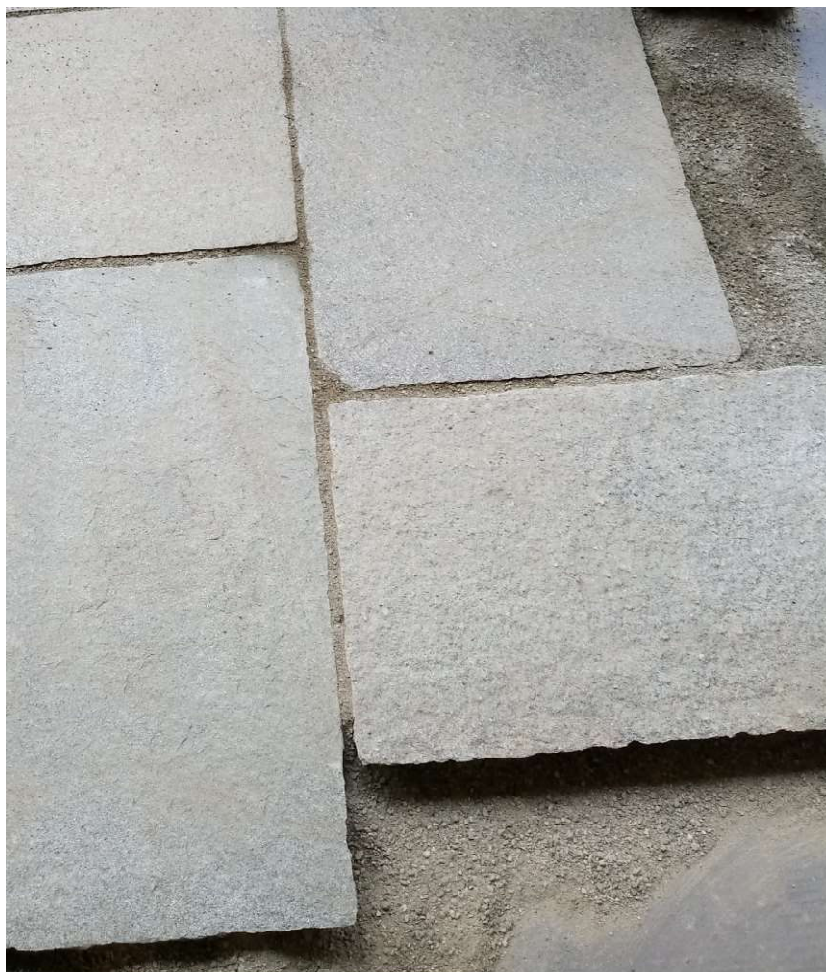
Tale scelta segue inoltre quanto richiesto nella "Guida progettuale G1" allegata alle NdA del PRG, in cui vengono dati i seguenti indirizzi progettuali:

- 7.2.1.1 b) *"Implementare la coerenza degli interventi di riqualificazione del*



*contesto, ci riferiamo in particolare alla pavimentazione e all'arredo urbani, con i caratteri originari (medioevali) (**ciottolato, selciato, lastricato**) del contesto urbano"*

- 7.2.2.5 a) *"Il progetto degli Assi di Riqualificazione dovrà attingere alle seguenti verifiche progettuali:  
o Della pavimentazione stradale in funzione **dell' interpretazione in chiave contemporanea della pavimentazione caratteristica della Città storica antica originaria***



*Pavimentazione prevista per la carreggiata in lastre di pietra di Luserna*

In corrispondenza degli attraversamenti e delle intersezioni con le vie trasversali la pavimentazione sarà del medesimo materiale, ma l'orientamento sarà ortogonale a quello della via carrabile principale, per sottolinearne la diversa percorribilità.

La pavimentazione stradale sarà posata su uno strato regolare in sabbia misto cemento e sarà abbondantemente bagnata e imboiaccata al fine di sigillare tutti i giunti e garantire la massima tenuta nel tempo. Si ipotizza di recuperare il fondo stradale esistente.

Il disegno della posa delle lastre prevede due fasce centrali in pietra di Luserna posate a correre lungo la via di larghezza 50 cm, mentre in corrispondenza delle esistenti caditoie per la raccolta delle acque meteoriche, che verranno mantenute, vengono predisposte due fasce formate

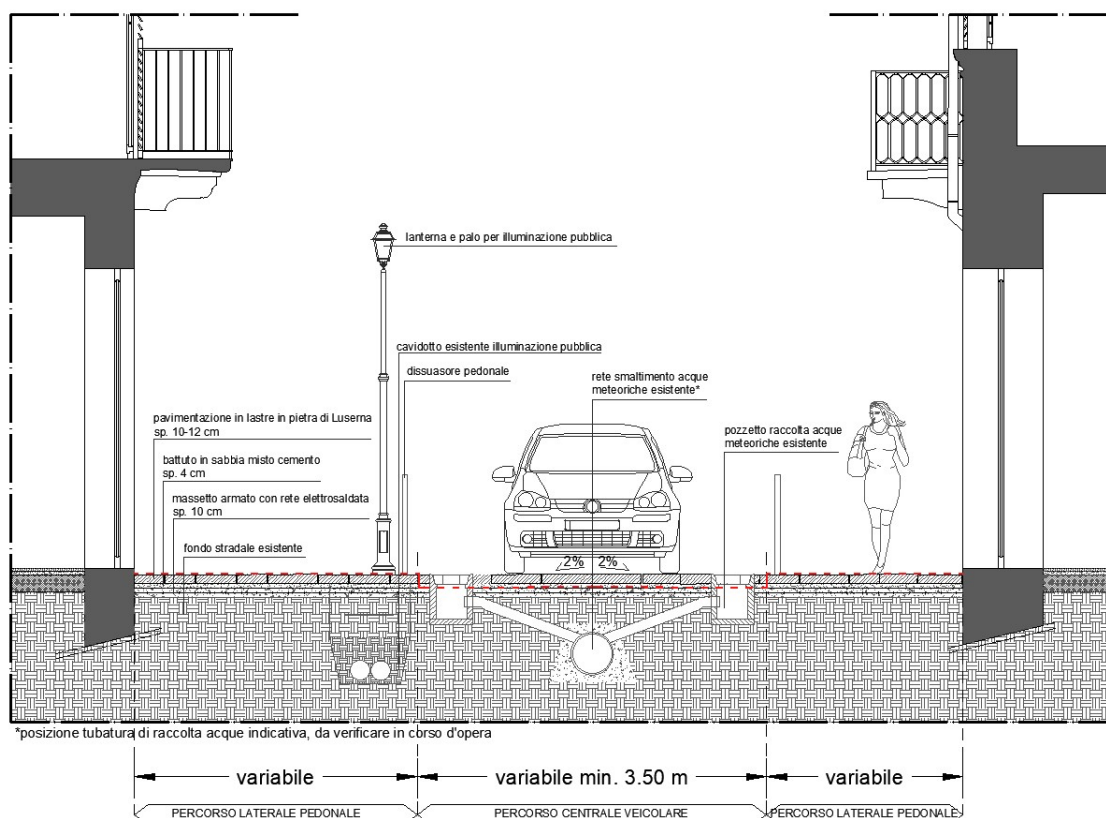
sempre a correre lungo la via, da 30 e 40 cm; lo spazio restante, variabile a seconda della diversa sezione stradale, è colmato con altre lastre di pietra disposte ortogonalmente alle precedenti.

Gli stalli per parcheggi sono posizionati nella parte terminale della Via, nello slargo dove sono già attualmente posizionati ora: 4 posti auto ed uno stallo per carico/scarico.

In base alla conformazione della via, più stretta nel primo tratto, ove non è possibile inserire stalli per parcheggi né elementi di arredo urbano, e più larga nel tratto terminale, vi sono due differenti configurazioni tipo della sezione stradale.

La sezione stradale tipo 1) è così formata:

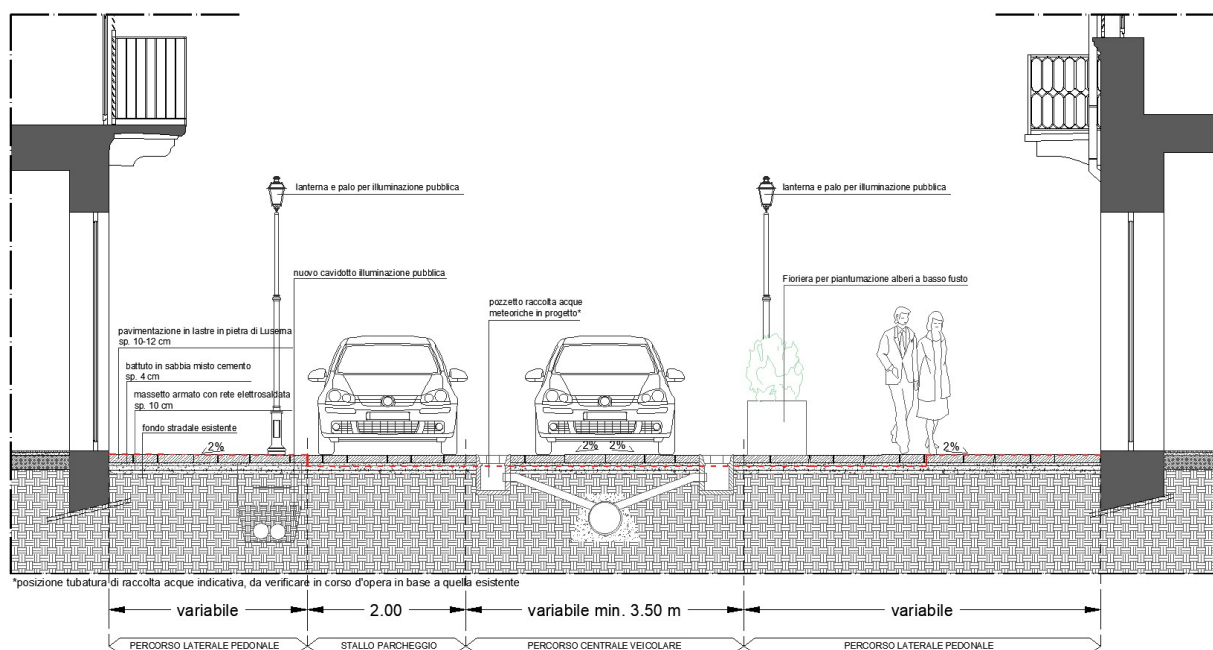
- un percorso centrale veicolare di almeno 3,5 m
- due percorsi laterali a larghezza variabile, delimitati da dissuasori e pali dell'illuminazione.



Sezione stradale tipo 1)

La sezione stradale tipo 2) è così formata:

- un percorso centrale veicolare di almeno 3,5 m cm;
- due percorsi laterali a larghezza variabile: laddove la larghezza complessiva della sezione stradale lo consente, sono stati inseriti parcheggi auto, panchine ed aiuole.



Sezione stradale tipo 2)

Gli attraversamenti pedonali saranno segnalati per mezzo di lastre in pietra di Trani sp. 7 cm bianca a spacco.

Contestualmente allo smantellamento del vecchio manto stradale, verrà predisposto il cavidotto necessario all'interramento della rete di illuminazione pubblica nel tratto terminale della via.

Di seguito vengono riassunte le principali lavorazioni relative al rifacimento del manto stradale:

- realizzazione di piano di posa e massetto armato con rete elettrosaldata dello spessore di 10 cm;
- realizzazione di battuto in sabbia misto cemento (spessore variabile, minimo 4 cm);
- fornitura e posa di Lastre per la formazione di lastricati in pietra di Luserna cm sp. 10-12 cm;
- riposizionamento in quota di tutti i chiusini presenti nell'ambito d'intervento

#### 4.3. Raccolta delle acque meteoriche

Il sistema di raccolta acque meteoriche non presenta problemi di smaltimento, quindi Il progetto prevede nel primo tratto di mantenere in uso l'attuale rete formata da due condotte esistenti ai lati della carreggiata stradale, previa verifica delle sue buone condizioni. E' inoltre prevista la messa in quota di tutti i chiusini esistenti.

Nel tratto terminale della via si prevede di implementare la rete di smaltimento in corrispondenza della nuova sede stradale, con sistema analogo a quello esistente a cui si andrà a collegare: le caditoie verranno posizionate ai lati della carreggiata stradale, in corrispondenza delle fasce laterali a correre in pietra di Luserna, in modo da poter dare la giusta pendenza per la raccolta acque.



Ogni nuovo pozzetto verrà collegato alla condotta per mezzo di un tubo in PVC rigido. Le condotte invece saranno in PVC rigido, e scaricheranno nella rete fognaria esistente.

Di seguito sono riassunte le lavorazioni previste:

- posizionamento di due nuove condotte in PVC rigido e collegamento alla fognatura esistente per scarico acque;
- Fornitura e posa di pozzetti in cls e collegamento alle condotte per mezzo di tubo in PVC rigido;
- Fornitura e posa di caditoie in ghisa.

#### **4.4. Nuovo impianto di illuminazione pubblica**

La via è attualmente dotata di impianto di illuminazione pubblica con corpi illuminanti su pali nel primo tratto e con corpi illuminanti sospesi su tesata di proprietà di ENEL SOLE nel tratto finale.

Poiché attualmente esiste già la linea di alimentazione elettrica degli organi illuminanti lungo Via Vittorio Emanuele II, il progetto prevede soltanto l'implementazione dell'esistente impianto, consistente nella realizzazione di un tratto di cavidotto fino all'incrocio con via Roma, al fine di interrare la tesata esistente, e nella implementazione della linea elettrica mediante l'impiego di cavi di adeguata sezione. Successivamente verranno posati nuovi pali e nuovi organi illuminanti forniti dall'Amministrazione.

La linea elettrica di alimentazione farà capo al quadro elettrico esistente, situato a monte del tratto di intervento, opportunamente cablato per le potenze elettriche necessarie.

Tuttavia sarà cura dell'impresa esecutrice procedere ad una verifica della linea, nonché delle apparecchiature di comando e di sicurezza esistenti e, nell'eventualità dovesse essere necessaria una loro implementazione, dovrà sottoporre la proposta di migliorie alla Direzione lavori.

Tutti i nuovi apparecchi avranno un disegno uniforme, che si rifà alle linee delle antiche lanterne e saranno realizzati in ghisa e acciaio. Le lampade saranno a LED per migliorare i costi di gestione dell'intero impianto. Ogni corpo illuminante sarà dotato di fusibile.



*Corpi illuminanti a lanterna su palo*

Di seguito si riassumono le principali lavorazioni previste:

- scavo a sezione obbligata per formazione cavidotto;
- fornitura e posa di corrugati;
- fornitura e posa di rete elettrica per illuminazione pubblica;
- fornitura (esclusa dall'appalto – fornitura gestita direttamente dall'Amministrazione) e posa di apparecchi illuminanti.

## 6. ELEMENTI DI ARREDO URBANO

Attualmente la via è caratterizzata da una notevole quantità di elementi di arredo urbano (dissuasori, fioriere, cestini per i rifiuti) molto diversi tra loro per forma, dimensioni e materiale. Tale varietà di elementi contribuisce a rendere l'aspetto generale del tessuto urbano disomogeneo e disordinato.

Al fine di uniformare e rendere coerente l'immagine complessiva degli ambiti coinvolti nella progettazione si è individuato, per ogni categoria di elementi di arredo, il modello di riferimento con cui sostituire o integrare quelli esistenti, con lo scopo di creare un vero e proprio sistema organico di arredo urbano.

La fornitura dell'arredo urbano non rientra all'interno dei lavori inseriti in gara d'appalto, ma sarà gestita come fornitura diretta dall'Amministrazione.

### - Fioriere

Fioriere tipo Dahlia della Metalco, realizzata interamente in lamiera d'acciaio spessore 2,5 e 5 mm, zincata e verniciata a polvere poliestere, dotata sul fondo di una base d'appoggio quadra in acciaio zincato sp. 6 mm con apposite viti per la regolazione dell'inclinazione, che va fatta all'interno. Ogni fioriera può essere accessoriata, a richiesta, con due formelle in lamiera d'acciaio inox sp. 1mm che possono essere utilizzate come supporto per targhe o etichette. dim. 74,5x74,5x68 cm.



*Esempio fioriera*



#### - Dissuasori

Dissuasori pedonali costituiti da una struttura in lamiera con due piatti verticali d'acciaio verniciato di spessore 7mm uniti da piastrine orizzontali e con piastra base 250x250 mm per il fissaggio al suolo tramite tasselli. Dim. 80x80 H=1000.

Dissuasori tipo Moka della Metalco o similari.



*Esempio dissuasori pedonali*

#### - Cestini

Cestino composto da una struttura cilindrica in lamiera zincata d'acciaio sp.20/10mm, Ø 390mm presenta due feritoie laterali contrapposti per l'introduzione dei rifiuti. Il coperchio, in lamiera zincata ribordata sp. 2mm è dotato di serratura con lama in acciaio armonico a scatto e si apre a ribalta grazie a una speciale cerniera interna al cesto, inoltre al centro è posizionato il posacenere. All'interno del contenitore è alloggiato un anello, in tondo Ø 8mm zincato, per il fissaggio del sacco porta rifiuti. La base Ø 219 sp.3mm, in acciaio inox satinato, è fissata al cesto tramite viti M8. Il cestino può essere dotato, a richiesta e con sovrapprezzo, di targa in acciaio inox satinato con logo o pittogramma del sistema di utilizzo. Tutta la struttura è verniciata a polvere poliestere, la viteria è in acciaio inox. Il fissaggio al suolo avviene con idonei tasselli in acciaio. Capacità totale 70 lt. Altezza totale 800 mm.

Cestini tipo Spencer Cp della Metalco o similari



*Esempio cestino*

- **Panchine**

Panchina costituita da due o tre supporti, zincati a caldo (secondo la relativa norma UNI), in lamiera d'acciaio sp. 7 mm con piastra predisposta per il fissaggio al suolo con tasselli e da una seduta di tre tavole di legno esotico di sez. 138x38 mm con fascione perimetrale rigato dello stesso legno, fissata ai supporti con viti truciolari e rinforzata con squadrette in acciaio pre-zincato. Tutte le parti in legno sono trattati con impregnante a base di olio vegetale pigmentato. Tutti i componenti in acciaio sono verniciati a polvere poliestere con colori a scelta da tabella ral. Le dimensioni della panca sono L=2076 mm P=504 altezza seduta 420 mm.

Panchine tipo Harris della Metalco o similari.



*Esempio panchina*

- **Stativi**

Pannello informativo composto da una struttura con spalle laterali sagomate in piatto d'acciaio verniciato sp.10mm e piastra base sp.7mm predisposta per il fissaggio a terra, e da un pannello inclinato in materiale di alluminio composito sp.4 (alucobond) fissato alla struttura con idonea bulloneria in acciaio inox.

La struttura è zincata a caldo e verniciata a polvere poliestere. Il pannello può essere fornito già completo di testo serigrafato con eventuali stemmi o loghi per un'area massima di 605x670mm. Stativi tipo "Leggio" della Metalco o similari.



*Esempio stativo*

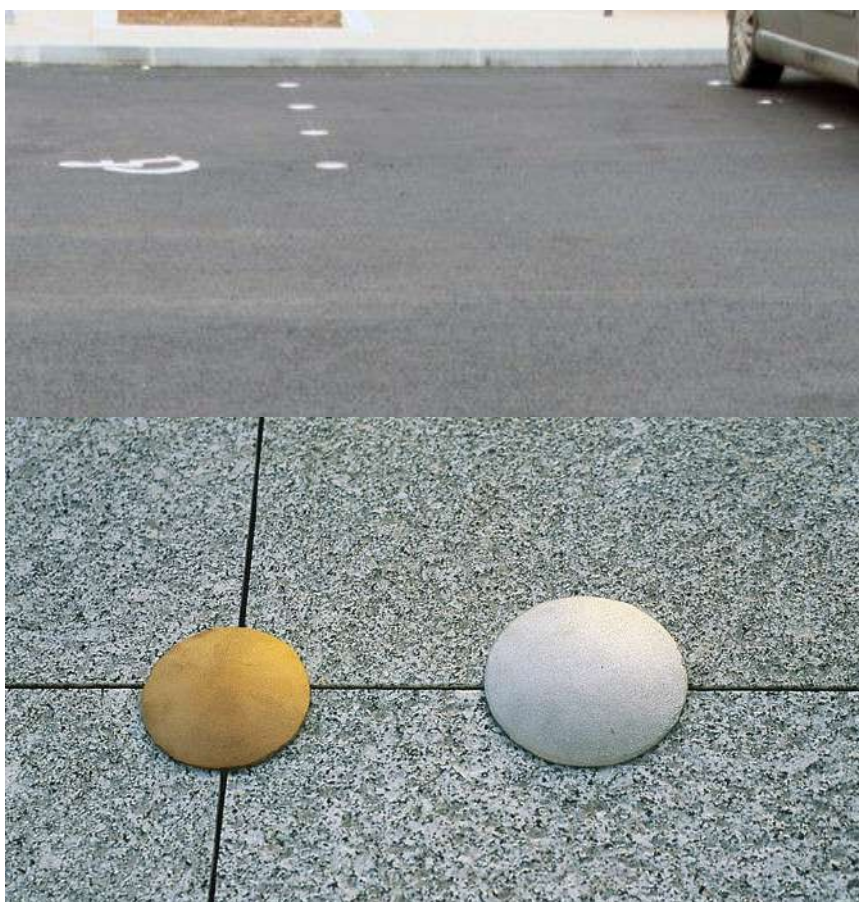


## 7. LA SEGNALETICA STRADALE

Verrà realizzata la segnaletica stradale orizzontale e verticale, così come richiesta dal “Nuovo Codice della strada”, Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992) e s.m.i. e dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (D.P.R. n. 495/1992) e s.m.i.

Si prevede l’installazione, ove necessario, della segnaletica stradale verticale formata da pali in alluminio verniciato (colorazione RAL a scelta della D.L. )martellato, diam. 60 mm, h. 3,5 mt dotato di puntale e base circolare della stessa colorazione del palo. Sul palo vengono installate, tramite staffe a bandiera verniciate, gli appositi segnali stradali necessari.

Gli stalli destinati alla sosta dei veicoli saranno demarcati per mezzo di chiodi stradali in acciaio inox da sigillare al suolo in foro predisposto, per mezzo di colla bicomponente (fornitura esclusa dall’appalto – gestita direttamente dall’Amministrazione).



*Esempio di parcheggi delimitati con chiodi stradali*