

COMUNE DI POGGIOMARINO

CITTA' METROPOLITANA di Napoli



Lavori di riqualificazione urbana di via Filippo Turati

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

Sommario

OBIETTIVI OPERATIVI DI RIFERIMENTO.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
CRITERI	1
PROGETTO.....	1
PREZZARIO	3

CRITERI

L'intervento di riqualificazione urbana di via Filippo Turati dall' incrocio di via G. Iervolino a Termine Bianco, prevede la messa in sicurezza del marciapiede con percorso ciclabile e relativa riqualificazione dell'ambiente circostante a tale asse viario, è rispettoso delle normative comunitarie, nazionali, regionale vigenti e applicabile per tale tipologia.

Le scelte progettuali è nel rispetto della pianificazione statale, regionale, provinciale e comunale. Inoltre è allineato con il Piano Protezione civile adottato e approvato con Delibera Regionale n146 del 27/05/2013

Il progetto è conforme agli strumenti di gestione del territorio

Sviluppare il sistema policentrico delle città, attraverso piani integrati di sviluppo finalizzati ad aumentare la coesione sociale ed innalzare il livello di qualità della vita, la competitività e l'attrattività dei sistemi urbani territoriali

PROGETTO

I Lavori di messa in sicurezza e salvaguardia dei pedoni con la riqualificazione del marciapiede di via Filippo Turati dall' incrocio di via G. Iervolino a Termine Bianco nonché di riqualificazione ambientale e valorizzazione. Le aree perseverano in uno stato di abbandono, degrado e pericolo svalutando in tal modo l'immagine, la sicurezza e la qualità di vita. Il progetto mira la riqualificazione di circa 12000 mq di territorio comunale, ovvero 1000 m di marciapiede dell'arteria principale di Poggiomarino, via F. Turati. Il progetto di messa in sicurezza e riqualificazione prevede:

- La realizzazione del marciapiede e dei percorsi ciclabili con idonei materiali e adeguate pendenze tale far defluire nella fogna stradale le acque bianche.
- L'utilizzo dei materiali tipici della zona vesuviana, pietra basaltica e vesuviana posti in modo tale da rievocare l'immagine storica;

- Regolamentazione delle aree destinate a parcheggio, percorso ciclabile, aree destinate al verde attrezzato e arredo urbano atti a garantire un maggior livello di sicurezza dei pedoni;
- Maggior sicurezza per i pedoni e per gli studenti che quotidianamente percorrono tale asse per giungere alle scuole (elementari e superiori) con il superamento delle barriere architettoniche come previsto dalla legge: n°13/89; D.M.236/89; Legge 104/92; DPR 503/1996; DPR 380/2001 (Artt. 77-82);
- L'eliminazione del parcheggio selvaggio;
- La messa in sicurezza dei sistemi di contenimento e della pavimentazione;
- L'allineamento alle disposizioni del Piano di Protezione Civile approvato dal Comune di Poggiomarino – DCC 28/11/2013;

Si precisa, che l'intervento di cui sopra si pone in continuità con il progetto pilota per la riqualificazione di via Giovanni Iervolino.

Nell'elaborazione del concept sono state considerate tutte le criticità e le potenzialità dell'intero asse viario, fondamentale connessione dell'ambito urbano poggiomarinese.

Per l'intero marciapiede una pendenza media di 2.2% per la sez. trasversale e pendenza variabile per sez. longitudinale. Il deflusso delle acque bianche prodotte dai tetti delle proprietà private verrà convogliato in pozzetti di raccolta realizzati con elementi prefabbricati in cemento vibrato su letto e rinfiando in calcestruzzo cementizio dim. 30x30x30, chiuso nella parte superiore mediante griglia (40x40) in ghisa lamellare perlita conforme alle norme UNI EN 124 Kg/cad 15, e verrà confluito in fogna mediante tubazione interrata. La tubazione, posta con idonea pendenza, convoglierà le acque sulla zanella e dunque in fogna. Tale tubazione in PEAD avrà classe di pressione nominale PN 3,2 e diametro esterno 200 mm. All'impianto elettrico esistente sarà aggiunto un cavidotto in tubazione flessibile corrugata a doppia parete di linea ai fini pluriuso.

Potenziamento dell'impianto di illuminazione mediante posa di nuovi pali e faretti da incasso interrati. Il potenziamento e l'idonea distribuzione dei LUX garantisce maggiore sicurezza al flusso pedonale, ciclabile e veicolare.

Realizzazione di pista ciclabile, ubicata tra la fascia, centrale di cui sopra, e il cordone lato strada, su cui si adotta la medesima pavimentazione autobloccante betonella. Il percorso ciclabile è di tipo promiscuo pedonale e ciclabile, larghezza costante di cm180 e lunghezza totale di 1000 m. Il percorso è conforme al DECRETO MINISTERIALE 30 novembre 1999, n. 557. In aggiunta si prevede la posa di segnaletica orizzontale e verticale idonea, posta in tutte le intersezioni con la strada carrabile. Le piste ciclabili sono provviste di appositi simboli e scritte orizzontali e con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione.

Tra il cordone di delimitazione stradale e il percorso ciclabile è adottata una soluzione volta a creare una superficie neutra di filtro e intervallata dalla presenza di verde e panchine. Per l'intero tratto si prevede la piantumazione di Ficus Australis, sez 14-16, con interasse medio di m 4,5. Tale essenza si contraddistingue per la resistenza ai patogeni, l'ottima adattabilità e la ridotti costi di gestione. A protezione dei pedoni e delle piante è previsto la posa di grigli salvapianta 40x40 in ghisa.

A protezione dei pedoni e delle piante è previsto la posa di grigli salvapianta 40x40 in ghisa.

Le panchine monolitiche in pietra ricomposta, tipo Metalco serie Tree-line serie lunga, curva e corta, che dona alla nuova configurazione urbana completezza e minimalismo.

Il riutilizzo del cordone esistente in pietra lavica, spessore medio 12 cm, per la realizzazione delle delimitazioni secondarie ossia: bordura varchi carrai; collegamenti con marciapiedi esistenti.

Il cordone delimitante la carreggiata è di spessori di 30 cm in pietra lavica e determina la realizzazione di nuova sagoma per l'intero marciapiede e con finitura a bocciarda. L'altezza media dalla zanella è di 18 cm.

La pavimentazione costituita con betonella di tipo "Antica Basaltina" con finitura doppio strato anticata colore "basalto" riproduzione finitura pietra lavica. Prodotto conforme con requisiti tecnici e strutturali alla norma U.M.I. EN 1338 posta su letto di sabbia fine granitica spessore medio 10 cm. La compattazione dei masselli avviene tramite piastra vibrante, mentre la sigillatura dei giunti è effettuata mediante l'utilizzo di sabbia fine posta a secco. Tale pavimentazione verrà posta idoneo masso di cls Rck 5 spessore 8/10 cm tale da irrigidire il sottofondo e ridurre alterazioni radicali. Ai fini di un corretto controllo della saturazione del letto di posa delle betonelle sarà posta superficialmente al masso di cls con rete 20x20 dim 6mm. Nel masso cls sottostante le betonelle saranno posti fori dim 80 con passo 2 m per aumentare la permeabilità verticale delle acque.

Le aree di sosta, di lunghezza variabile e 2.05 ml di larghezza, destinate a parcheggio poste parallelamente alla carreggiata. La scelta di questa tipologia di parcheggi risulta quella più vantaggiosa nella determinazione del giusto equilibrio tra numeri di parcheggi e area pedonale.

PREZZARIO

Il prezzo di riferimento è il Prezzo Regione Campania 2016

Poggiomarino 12 febbraio 2018

Il Progettista:
arch. Giuseppe Del Sorbo

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Annunziata Aniello