

Comune di Suvereto

Provincia di Livorno

Oggetto:

PROGETTO DEFINITIVO/ESECUTIVO

**PER LA REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO
PUBBLICO NELLA FRAZIONE SAN LORENZO**

**RELAZIONE DESCRITTIVA GENERALE
DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA**

Progettisti:

R.T.P. Alessandro Lassi e Giuseppe Pisacreta architetti,
ing. Antonio Cinelli, arch. Gianluca Valleggi

Viale Togliatti, 111
50059 Vinci - Firenze

Tel. 0571 / 500566

info@lassiepisacreta.it

Data: luglio 2015

RELAZIONE DESCRITTIVA

Inserimento territoriale

L'intervento prevede la **realizzazione di un parcheggio pubblico** in Comune di Suvereto, lungo la *Strada Provinciale n. 22*, in frazione San Lorenzo, di fronte al fabbricato occupato dall' asilo nido. L'area individuata dal vigente strumento urbanistico per accogliere quest'opera si sviluppa in adiacenza al margine ovest del suddetto asse viario, perlopiù in fascia di rispetto stradale, in un terreno occupato da un'oliveta di recente impianto.

Essa si trova nel centro di questo modesto insediamento, a due passi dall'edificio scolastico e da altri esercizi pubblici che costituiscono il cuore della frazione, per cui il nuovo parcheggio si propone come un' importante risposta ad esigenze già presenti e facilmente rilevabili nella zona.

L'area, di forma più o meno rettangolare ed estesa ad una quota inferiore rispetto al piano stradale, occupa una superficie complessiva di circa 1087 mq.

La zona non presenta particolari problematiche dal punto di vista geomorfologico, tanto è vero che per essa, nel vigente strumento urbanistico, viene individuato un basso livello di pericolosità. Diverso invece appare il discorso per quanto riguarda il rischio idraulico, poiché a seguito di studi e valutazioni morfologiche l'area in questione è stata compresa in un ambito di pericolosità idraulica elevata e per questo viene allegata al progetto una relazione specialistica, rivolta all'individuazione delle misure compensative necessarie in conseguenza delle opere previste.

L'abitato di San Lorenzo, infine, non presenta i caratteristici segni dei borghi di matrice storica, dato che appare formato da edifici di recente costruzione e da altri fabbricati che, se pur preesistenti, non compaiono comunque nella mappa dell'Antico Catasto Leopoldino dei primi del XIX secolo.

La proposta progettuale si pone come obiettivo principale la definizione di un parcheggio per 15 autovetture, da realizzare nel rispetto delle altimetrie esistenti, limitando i movimenti di terra e le opere murarie e cercando, per quanto possibile, di contenere le alterazioni del contesto ambientale circostante.

Le scelte e gli obbiettivi del progetto

Nel segno degli indirizzi programmatici già espressi nel progetto preliminare, le opere prevedono di limitare le zone pavimentate allo stretto necessario per i posti auto e per la circolazione interna al parcheggio, cercando di salvaguardare anche alcuni olivi presenti sull'area, con particolare attenzione a quelli più vicini alla strada, che verranno ricollocati in zona.

Ciò consente di ridimensionare notevolmente l'impatto visivo preponderante che attualmente hanno le autovetture nel contesto insediativo. E' noto infatti il livello di stravolgimento visivo che ha provocato il sopravvento delle macchine nel paesaggio antropizzato. La necessità di occultamento è sentita sia nella dimensione metropolitana, per limitare l'effetto opprimente dei grandi parcheggi, che nella piccola dimensione, rappresentata dalle aree rurali e marginali come la nostra.

Oltre che di elementi fisici che regolino la disciplina dello stazionamento, un parcheggio, dunque, necessita anche di barriere visive, ottenute spesso con l'uso di siepi, arbusti ed alberi.

Nel nostro caso la presenza delle piante di olivo, esemplari giovani, sani e dal portamento vigoroso e regolare, è stata lo spunto per individuare una schermatura naturale alle autovetture parcheggiate, sfruttando e valorizzando una preesistenza ambientale, che consente di rispondere ad una esigenza estetica e funzionale senza consumare ulteriori energie. In questo modo, con un minimo impiego di risorse, si riesce inoltre a rispondere alle indicazioni contenute nell'articolo n. 86 delle Norme Tecniche del Regolamento Urbanistico, che prevede l'ombreggiatura degli stalli per i parcheggi pubblici.

La superficie pavimentata inizia quindi dalla fine della scarpata, che costeggia la sede stradale, ed arriva alla fila di olivi e mantiene più o meno la quota dell'attuale piano di campagna, al fine di limitare la formazione di riporti e rilevati; lo schema del parcheggio è quello semplice con corsia laterale a senso unico di marcia e posti auto a sinistra.

L'accesso e l'uscita saranno garantiti da rampe con limitata pendenza, circa il 10%; la prima è prevista in corrispondenza dell'attuale ingresso a due strade di campagna, che si sviluppano lungo il rilevato di un argine posizionato sul lato nord dell'area interessata dall'intervento, la seconda invece sarà posizionata all'estremità opposta.

I pedoni potranno usufruire di corsie distinte per l'accesso e l'uscita dall'area di sosta: quella adiacente alla rampa posta a sud consentirà un agevole collegamento con l'attraversamento pedonale esistente a servizio dell'asilo e delle limitrofe attività commerciali; la corsia posta a nord, invece, verrà utilizzata da coloro che si recheranno al circolo ricreativo e dintorni.

Il posto auto per il disabile, collocato in posizione centrale, permetterà di fruire del marciapiede nelle due direzioni per raggiungere con facilità tutte le attività site nei dintorni.

La pavimentazione degli stalli per la sosta verrà realizzata in materiale diverso rispetto alla corsia centrale, così da distinguere, anche cromaticamente, gli spazi destinati a differenti funzioni.

Essa inoltre, al fine di garantire la quota di suolo permeabile indicata dalla vigente normativa, dovrà essere di tipo drenante.

L'opera sarà completata dalla parte impiantistica, che comprenderà la rete di pubblica illuminazione, per la quale si rimanda agli specifici elaborati del progetto, ed il sistema di raccolta ed allontanamento delle acque meteoriche.

Superamento delle barriere architettoniche

La progettazione tiene conto dei riferimenti normativi vigenti sull'argomento, con particolare riferimento al D. M. 236/89, che al punto 8.2.3 recita: *"Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto (...) riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili"*. Questi stalli devono essere opportunamente evidenziati sia con segnaletica orizzontale che verticale e posizionati in aderenza a percorsi pedonali. I criteri suddetti vengono ribaditi anche dal successivo D.P.R. 503/96. Il nostro intervento, che prevede una capienza di 15 posti auto, risulta conforme poiché individua, a livello stradale, uno spazio di sosta con le caratteristiche dimensionali e formali previste. Inoltre l'avvicinamento alla vettura viene garantito da una rampa di raccordo con il marciapiede, avente pendenza e tipo di pavimentazione rispondenti alla normativa di riferimento, ed in particolare ai punti 4.2.2, 8.1.2, 8.2.1 e 8.2.2 del citato Decreto.

Caratteristiche dei materiali

Il progetto individua materiali e tecniche di esecuzione che possano garantire per l'opera elevati livelli prestazionali e di funzionalità, uniti a consistenti risultati nell'economia di gestione.

Lo strato di sottofondazione del parcheggio sarà eseguito con materiale caratterizzato da eccellenti qualità portanti e curva granulometrica secondo la norma UNI 10006, sottoposto a rullatura e compattazione per raggiungere il grado del 95% della prova AASHO.

La pavimentazione degli stalli verrà formata con elementi autobloccanti in calcestruzzo ad alte prestazioni con inerti silicei selezionati, la cui curva granulometrica è controllata sistematicamente, conformi alla norma UNI 9065 e successiva **UNI EN 1338, posati su letto di sabbia a costituire una superficie drenante.**

La corsia laterale, invece, sarà rifinita con uno strato di binder in conglomerato bituminoso e soprastante tappeto di usura, composto da conglomerato di aggregati basaltici con bitume ad alta modifica e polimeri elastomerici.

Zanelle, cordonati ed altre componenti di finitura saranno realizzati con elementi prefabbricati in calcestruzzo vibrato.

La corsia pedonale di collegamento, che dalla strada provinciale conduce ai posti auto, si svilupperà con una larghezza di m 1,50, per superare un dislivello compreso fra m 1,20 e 1,60, con pavimentazione in bitume, priva di grigliati o altri elementi che possano costituire intralcio.

La scarpata che fiancheggia il marciapiede verrà sistemata con terreno vegetale, opportunamente sagomato, al fine di valorizzare l'intera opera dal punto di vista estetico ed architettonico; sempre nell'intento di perseguire questa finalità sono previsti interventi di potatura sulle piante di olivo e lavori di ripristino e livellamento della superficie a verde.

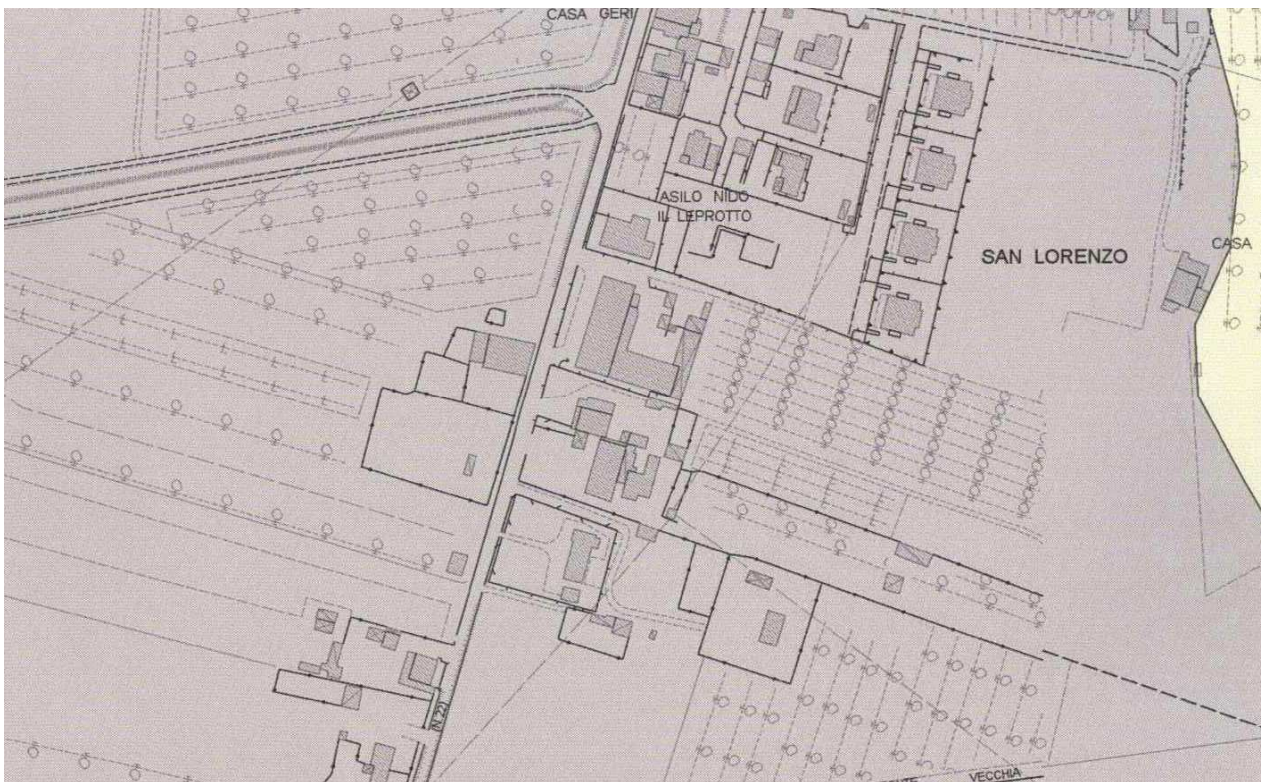
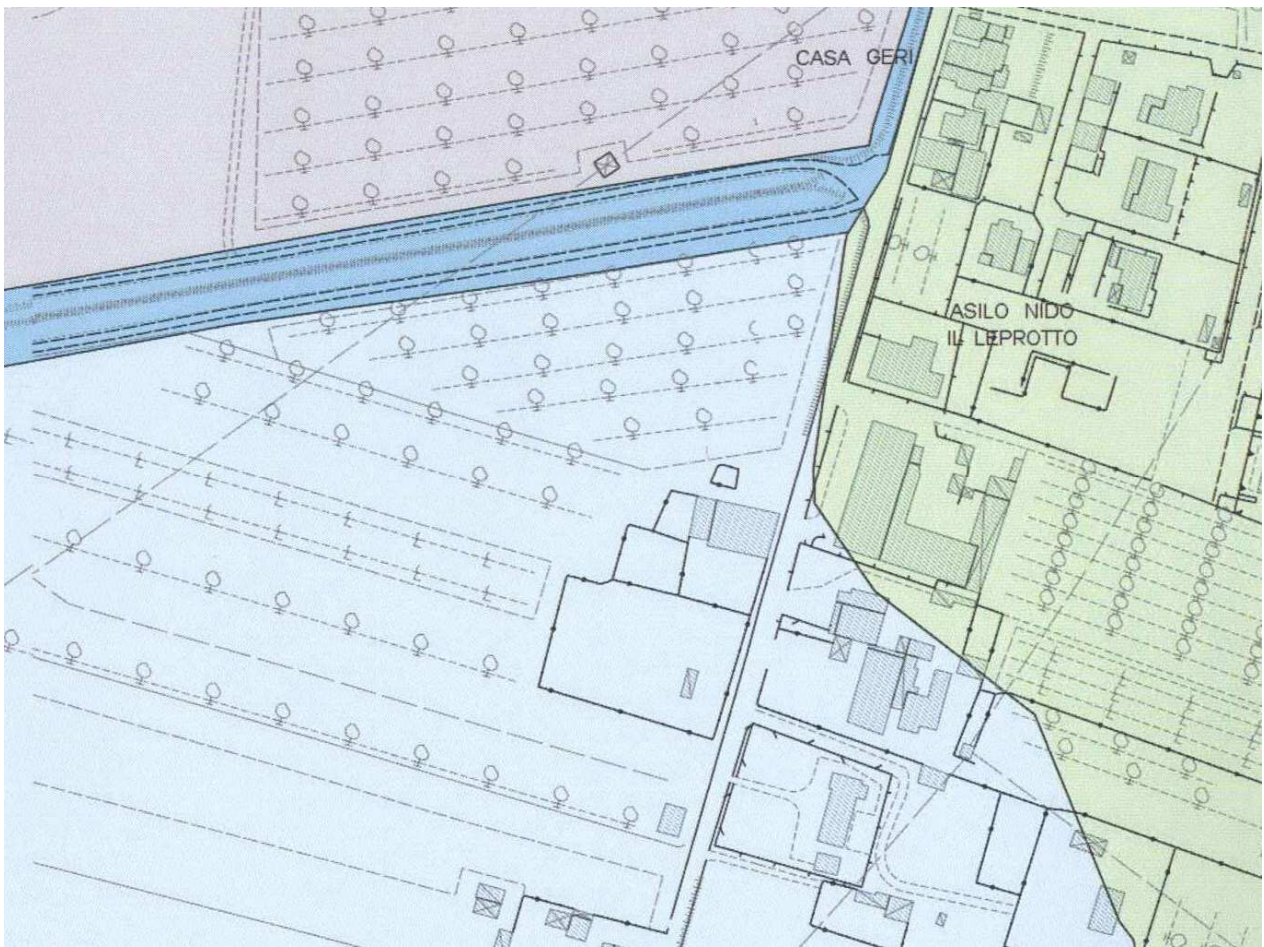
La base della scarpata sarà definita con elementi in legno per limitare l'impatto ambientale; in particolare da un'incastellatura di pali disposti alternativamente in senso longitudinale e trasversale, opportunamente trattati secondo le norme per garantirne la durabilità nel tempo e collegati tra loro per mezzo di chiodature effettuate con tondini di ferro

Per lo smaltimento delle acque meteoriche verranno poste in opera caditoie, griglie e pozzetti, che confluiranno in un pozzetto di raccolta, idoneo a sopportare il traffico veicolare. A seguito delle indicazioni scaturite dall'allegata relazione specialistica per la valutazione del rischio idraulico, a cui si rimanda per maggior chiarezza, il progetto prevede anche l'installazione di una vasca di raccolta ed accumulo delle acque superficiali, opportunamente dimensionata per compensare gli effetti derivanti dall'intervento.

Completano la progettazione definitiva gli schemi e gli elaborati relativi all'impianto di pubblica illuminazione previsto per il parcheggio; i nuovi corpi illuminanti saranno collegati alla rete già esistente nell'abitato di San Lorenzo, ed in particolare all'impianto presente sul lato opposto della strada provinciale.

Anche per questo aspetto, comunque, si rinvia agli specifici contenuti degli allegati che riguardano la progettazione impiantistica.





DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA







