



**Finanziato
dall'Unione europea**
NextGenerationEU



Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Comune di Triggiano
Città Metropolitana di Bari

**INTERVENTO DI RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO
VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI
ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE**
PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO (PAESAGGIO / FORESTAZIONE /
EDUCAZIONE AMBIENTALE / QUALITÀ DELLA VITA/CARBON LOW)
CUP: J41G22000000001



STAZIONE APPALTANTE

COMUNE DI TRIGGIANO
Settore Assetto del Territorio

Piazza Vittorio Veneto, 46 - 70019 Triggiano (BA)
Codice Fiscale: 00865250724

Contatti: +39 0804628111

Pec: protocollo@pec.comune.triggiano.ba.it
c.ronzino@pec.comune.triggiano.ba.it

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: ING. CARLO RONZINO

PROGETTAZIONE

RTP FèRiMa

Arch. Fernando Russo (mandataria)
Arch. Riccardo Russo (mandante)
Arch. Luigi Falbo (mandante)
Arch. Andrea Paone (mandante)
Arch. Rossella Ferorelli (mandante)
Ing. Umberto Gallo (mandante)
Ing. Stefano Dal Sasso (mandante)
Ing. Geo Sblendorio (mandante)
Arch. Maria G. Fioriello (mandante)
Arch. Stefania Cappa (mandante)
Arch. Silvia Sbisà (mandante)

COORDINAMENTO:

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA :

PROGETTAZIONE IMPIANTISTICA:

PROGETTAZIONE VIABILISTICA:

COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

Dott. Arch. Fernando RUSSO

Dott. Arch. Fernando RUSSO
Dott. Arch. Riccardo RUSSO
Dott. Arch. Luigi FALBO
Dott. Arch. Andrea PAONE
Dott. Arch. Rossella FERORELLI
Dott. Arch. Stefania CAPPA
Dott. Arch. Silvia SBISA'
Dott. Arch. Maria Giuseppina FIORIELLO

Dott. Ing. Geo SBLENDORIO

Dott. Ing. Stefano DAL SASSO
Dott. Ing. Umberto GALLO

Dott. Arch. Riccardo RUSSO

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO

Relazioni generali

Relazione tecnica illustrativa



	DATA	NOME	FIRMA
REDATTO	06/11/2023		
VERIFICATO			
APPROVATO			
DATA	06/11/2023	CODICE BREVE	
SCALA	-	Rel.Tecn.	
CODICE ELABORATO			
CODICE FILE			

REVISIONE	DATA	AGGIORNAMENTI
Rev. 1		
Rev. 2		
Rev. 3		



PROGETTO DEFINITIVO

1. PREMESSA	3
2. IDENTIFICAZIONE DELL'AREA DI PROGETTO E REGIME DI PROPRIETÀ	4
2.1 IDENTIFICAZIONE DELL'AREA DI PROGETTO	4
2.2 REGIME DI PROPRIETÀ	5
2.3 PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI	6
3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE, URBANISTICO E VINCOLISTICO	8
3.1 PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE	8
3.1.1 PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (P.P.T.R.)	8
3.1.2 PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.)	10
3.2 PIANIFICAZIONE COMUNALE	12
3.2.1 PIANO URBANISTICO GENERALE (P.R.G.)	12
3.2.2 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	14
3.3 VINCOLI AI SENSI DEL CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO D. LGS N. 42/2004	17
4. OBIETTIVI DEL PROGETTO	17
5. METODOLOGIA DI INTERVENTO: IL PROGETTO DI SUOLO	19
6. RICERCHE D'ARCHIVIO	20
7. INDAGINI E RILIEVI	23
8. CONSISTENZA DELLO STATO DI FATTO	25
8.1 UBICAZIONE DELL'AREA D'INTERVENTO	25
8.2 INQUADRAMENTO DEL CONTESTO E DELL'AMBITO DI INTERVENTO	25
8.3 DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI	26
8.3.1 CORSO V. EMANUELE	26
8.3.2 VIA DATTOLI	27



PROGETTO DEFINITIVO

8.3.3	AREA DA DESTINARE A PARCHEGGIO: VIA FIRENZE	28
8.3.4	AREA DA DESTINARE A PARCHEGGIO: VIA ALDO MORO	28
8.3.5	AREA DA DESTINARE A PARCHEGGIO: VIA MARINA VECCHIA	29
9.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	30
9.1	<i>CORSO V. EMANUELE</i>	30
9.2	<i>VIA DATTOLI</i>	52
9.3	<i>PARCHEGGI</i>	54
9.3.1	PARCHEGGIO IN VIALE ALDO MORO	62
9.3.2	PARCHEGGIO IN VIA FIRENZE	63
9.3.3	PARCHEGGIO IN VIA MARINA VECCHIA	64
10.	PROGETTAZIONE IMPIANTISTICA	65
10.1	<i>IMPIANTI DI PUBBLICA ILLUMINAZIONE</i>	65
10.2	<i>IMPIANTO DI RACCOLTA DELLE ACQUE METEORICHE</i>	66
10.3	<i>CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE SECONDO IL NUOVO CODICE DELLA STRADA</i>	66
10.3.1	CATEGORIA ILLUMINOTECNICA DI PROGETTO E DI ESERCIZIO	67
10.3.2	INTEGRAZIONE ILLUMINOTECNICA DELLA CLASSIFICAZIONE E ANALISI DEI RISCHI	71
10.4	<i>SISTEMA DI INSTALLAZIONE, TIPOLOGIA DEGLI APPARECCHI E DELLE LAMPADE, SISTEMA DI DISTRIBUZIONE ELETTRICA</i>	73
10.5	<i>RISPONDEZZA AI CRITERI CONTENUTI NELLA L.R. 15/2005</i>	75
10.6	<i>VERIFICHE PERIODICHE E MANUTENTIVE</i>	75

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

1. PREMESSA

A seguito dell'aggiudicazione della procedura indetta dalla C.U.C. di Montedoro, in qualità di Centrale di Committenza, per conto del Comune di Triggiano, per l'appalto di servizi di architettura e ingegneria, per la progettazione definitiva, esecutiva e il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione dell'intervento denominato "Rigenerazione del sistema di spazi di corso Vittorio Emanuele, viale Aldo Moro, via Dattoli e alcuni spazi accessori direttamente connessi a tale direttrice" (C.I.G.: 9329509A5F, C.U.P.: J41G22000000001).

In data 21.01.2023, l'appalto è stato aggiudicato all' R.T.P. composto dai seguenti professionisti: arch. Fernando Russo, arch. Riccardo Russo, ing. Umberto Gallo, ing. Stefano Dal Sasso, ing. Geo Sblendorio, arch. Andrea Paone, arch. Stefania Cappa, arch. Rossella Ferorelli, arch. Luigi Falbo, arch. Maria Giuseppina Fioriello, arch. Silvia Sbisà. In data 24.02.2023, con protocollo n. 6808, il R.U.P. ing. Carlo Ronzino, ha effettuato la consegna, in via d'urgenza, del servizio di progettazione, ai sensi dell'art. 32, comma 8 del D.Lgs. 50/2016. L'importo lavori dell'intervento ammonta a € 3.912.000,00 complessivi. Il presente progetto trova copertura nell'ambito delle risorse individuate dal P.N.R.R. M5C2, investimento 2.2., verde metropolitano (paesaggio/forestazione/educazione ambientale/qualità della vita/carbon low).

In data 03.07.2023 e, successivamente, in data 19.07.2023, da parte del R.U.P. e dell'Amministrazione Comunale, sono stati organizzati due incontri di progettazione partecipata, presso la Casa della Cultura di Triggiano, con l'obiettivo di organizzare un confronto di idee e suggestioni tra i progettisti e la cittadinanza. In tale occasione, sono state presentate le soluzioni progettuali elaborate nei mesi precedenti, costituite da due ipotesi differenti relativamente alla riconfigurazione della mobilità veicolare su corso Vittorio Emanuele; in particolare, la prima ipotesi prevedeva di suddividere il corso in due tratti, con via Carbonara come limite di demarcazione, rendendo il primo tratto a senso unico di marcia e mantenendo, invece, il secondo a doppio senso. La seconda ipotesi, invece, prevedeva di rendere a senso unico l'intero tracciato di corso Vittorio Emanuele, favorendo la pedonalizzazione dello stesso.

La discussione e il confronto con l'Amministrazione e la cittadinanza ha portato all'individuazione di una soluzione che ha tenuto conto delle varie istanze dei cittadini e stakeholders che, da un lato, permette agevolmente di perseguire gli obiettivi alla base del progetto, legati alla pedonalizzazione e alla creazione della "greenway", e dall'altro, asseconda le necessità avanzate da parte della cittadinanza di conservare posti auto per i residenti e i potenziali clienti delle attività commerciali che si affacciano sul Corso, nonché dedicare posti di carico/scarico per le attività commerciali. L'assetto, dunque, prevede la

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

divisione di corso Vittorio Emanuele in due tratti, utilizzando via Faenza come limite di demarcazione e la trasformazione, solamente del tratto 1, in un unico senso di marcia. Tale assetto permetterebbe di migliorare la viabilità generale della città consolidata di Triggiano, attraverso la ridefinizione dei sensi di marcia di alcune strade, come via F. Gioia, via Faenza e via Lanza, e il rafforzamento di viale Addison, una strada parallela al corso, a scorrimento veloce, con un'ampia sezione, che meglio riuscirebbe a reggere il traffico in ingresso e in uscita da Triggiano. Infine, negli incontri di progettazione partecipata, è stata sollevata anche la questione della sostenibilità del progetto di riqualificazione, giungendo alla proposta di aumentare la componente verde prevista, compatibilmente con la rete dei sottoservizi e degli ambienti ipogei presenti, e di prevedere sul lato Sud del Corso la possibilità di far fruire anche con sistemi di mobilità lenta la nuova greenway (in collegamento con quella presente nel progetto per viale Aldo Moro), segnato da un semplice cambio di colore della pavimentazione.

2. IDENTIFICAZIONE DELL'AREA DI PROGETTO E REGIME DI PROPRIETÀ

2.1 Identificazione dell'area di progetto

L'area oggetto dell'intervento ricade nel comune di Triggiano e nel dettaglio riguarda corso Vittorio Emanuele, viale Aldo Moro e Via Dattoli. A sostegno dell'intervento di riqualificazione dell'asse è stata ipotizzata la creazione di alcune aree destinate alla sosta veicolare in spazi del centro urbano non ancora insediati: lungo via Firenze, viale Aldo Moro e via Marina Vecchia.



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G22000000001



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO

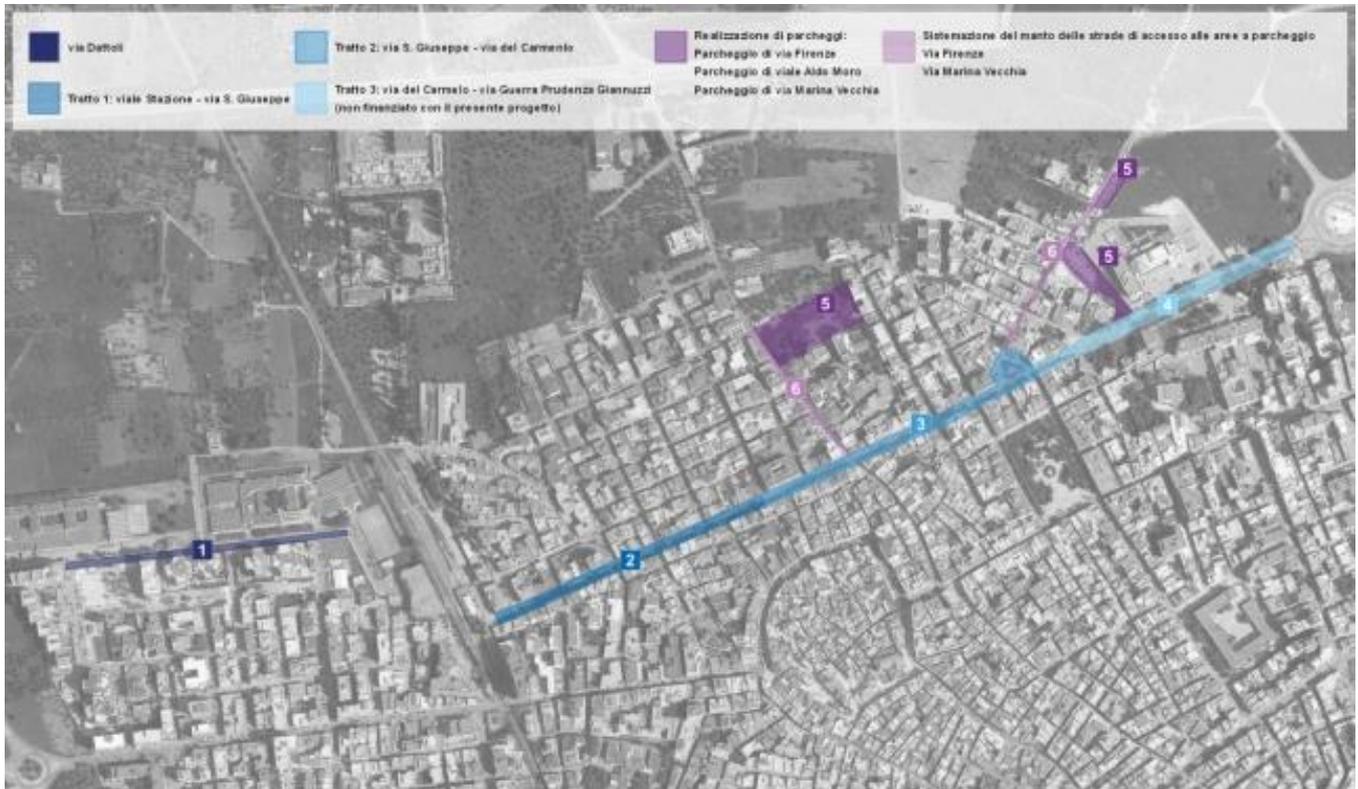


Figura 1 planimetria dell'area d'intervento su base ortofoto

2.2 Regime di proprietà

Gli immobili oggetto di intervento hanno regimi proprietari differenti. Il sedime viario di corso Vittorio Emanuele, viale Aldo Moro, via Dattoli e quello delle strade di connessione del corso con le aree a verde e parcheggio ecologicamente attrezzato, appartengono alla viabilità già nelle disponibilità dell'Amministrazione Comunale. Il sedime delle aree a verde e parcheggio ecologicamente attrezzato lungo via Firenze e via Marina Vecchia non rientrano nella proprietà dell'Amministrazione Comunale e pertanto dovranno essere soggette a un esproprio per pubblica utilità ai sensi del D. P. R. n. 327/2001.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G22000000001



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO



Figura 2 planimetria catastale del parcheggio in via Firenze



Figura 3 planimetria catastale dei parcheggi in via Aldo Moro e via Marina Vecchia

2.3 Principali riferimenti normativi

La redazione del presente progetto è stata effettuata in coerenza con i principali riferimenti normativi, di seguito evidenziati:

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

- Codice della strada (D.Lgs. n. 285/1992) aggiornato con le modifiche apportate, da ultimo, dal D.L. n. 162, 30 dicembre 2019, convertito con modificazioni dalla L. 28 febbraio 2020, n. 8.49.16 (testo 3) [id. a 49.0.46 (testo 3), 49.0.47 (testo 3) e 49.0.111 (testo 4)];
- Regolamento di Attuazione (D.P.R. 495/92) del Codice della strada;
- Legge 11 settembre 2020, n. 120 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale;
- “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”, Decreto Ministeriale n. 6792, 5 novembre 2001, (S.O. n.5 alla G.U. n.3. del 4.1.02);
- le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (Art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada);
- Regolamento recante le norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili, approvato con Decreto Ministeriale n. 557, 30 novembre 1999;
- Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 Decreto-Legge n.19, 25 marzo 2020 (e successive integrazioni);
- Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici approvato con Decreto Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503;
- “Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata ed agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche”, D.M. n. 236 del 14 giugno 1989;
- C.A.M. – Criteri Minimi Ambientali per l'acquisto di articoli per l'arredo urbano approvato con Decreto Ministeriale 5 febbraio 2015, in G.U. n. 50 del 2 marzo 2015;
- C.A.M. – Criteri ambientali minimi per il servizio di progettazione e manutenzione del verde pubblico e per la fornitura di prodotti per la gestione del verde approvato con Decreto Ministeriale n. 63 del 10 marzo 2020 in G.U. n.90 del 4 aprile 2020.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE, URBANISTICO E VINCOLISTICO

3.1 Pianificazione sovracomunale

3.1.1 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.), piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del Codice, con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L. R. 7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica", ha condotto, ai sensi dell'articolo 143 co.1 lett. b) e c) del D.Lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) alla ricognizione sistematica delle aree sottoposte a tutela paesaggistica, nonché all'individuazione, ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del Codice, di ulteriori contesti che il Piano intende sottoporre a tutela paesaggistica. Le aree sottoposte a tutela dal P.P.T.R. si dividono pertanto in Beni Paesaggistici, ai sensi dell'art.134 del Codice, e Ulteriori Contesti Paesaggistici, ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del Codice. I beni paesaggistici si dividono ulteriormente in due categorie: gli immobili e aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del Codice), ovvero quelle aree per le quali è stato emanato un provvedimento di dichiarazione del notevole interesse pubblico, e le aree tutelate per legge (ex art. 142 del Codice).

Nell'ambito dell'area oggetto dell'intervento, il P.P.T.R. individua alcune componenti idrologiche e culturali.

L'area d'intervento è interessata dalla componente "città consolidata", appartenente agli Ulteriori Contesti Paesaggistici delle componenti culturali e insediative individuate dal Piano, definita come: *«quella parte dei centri urbani che va dal nucleo di fondazione fino alle urbanizzazioni compatte realizzate nella prima metà del novecento, che comprende quasi l'intero tracciato di via Veneto».*



PROGETTO DEFINITIVO



Figura 4 stralcio del sistema delle tutele 6.3.1 Componenti culturali e insediative del P.P.T.R.

L'art. 78 delle N.T.A. del P.P.T.R. detta le "direttive per le componenti culturali e insediative" per le città consolidate:

- *«ai fini della promozione, tutela e riqualificazione delle città consolidate con particolare riguardo al recupero della loro percettibilità e accessibilità monumentale e alla salvaguardia e valorizzazione degli spazi pubblici e dei viali di accesso, i Comuni, nei piani urbanistici, anche in coerenza con il Documento Regionale di Assetto Generale di cui all'art. 4 della L.R.27 luglio 2001, n. 20 "Norme generali di governo e uso del territorio":*
 - a) approfondiscono le conoscenze del sistema insediativo nella sua evoluzione e stratificazione storica al fine di precisarne il perimetro, individuarne le qualità da conservare e gli specifici problemi da affrontare per la tutela, riqualificazione e valorizzazione della città consolidata;*
 - b) stabiliscono disposizioni di salvaguardia e riqualificazione, in particolare vietando la modificazione dei caratteri che ne connotano la trama viaria ed edilizia e dei manufatti che costituiscono testimonianza storica o culturale; garantendo la conservazione e valorizzazione di segni e tracce che testimoniano la stratificazione storica dell'insediamento; valorizzando i caratteri morfologici della città consolidata, della*

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

relativa percettibilità e accessibilità monumentale, con particolare riguardo ai margini urbani e ai bersagli visivi (fondali, skylines, belvedere ecc.), anche individuando aree buffer di salvaguardia; evitando cambiamenti delle destinazioni d'uso incoerenti con i caratteri identitari, morfologici e sociali e favorendo in particolare le destinazioni d'uso residenziali, artigianali, di commercio di vicinato e di ricettività turistica diffusa, anche al fine di assicurarne la rivitalizzazione e rifunzionalizzazione; non ammettendo, di norma, l'aumento delle volumetrie preesistenti nelle parti di città caratterizzate da elevata densità insediativa e non consentendo l'edificabilità, oltre che nelle aree di pertinenza dei complessi insediativi antichi, nelle aree e negli spazi rimasti liberi, qualora questi siano ritenuti idonei agli usi urbani o collettivi e concorrenti a migliorare la qualità del paesaggio urbano.; promuovendo l'eliminazione di opere, attività e funzioni in contrasto con i caratteri storici, architettonici e ambientali dei luoghi, o incentivi per il ripristino dei caratteri originari del contesto qualora fossero stati alterati o distrutti, cercando nel contempo di promuovere interventi atti a migliorarne la qualità insediativa e la sicurezza di chi vi abita e lavora».

3.1.2 Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

Il P.A.I. costituisce il Piano Stralcio del Piano di Bacino per l'Assetto Idrogeologico, ai sensi dall'articolo 17 comma 6 della Legge n. 183 del 18 maggio 1989, quale piano territoriale di settore e strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia.

Dalla consultazione della "Carta delle aree soggette a rischio idrogeologico" è stato constatato che nel territorio comunale di Triggiano insistono aree soggette a pericolosità idraulica. Tuttavia, nello specifico, nell'area in esame (corso Vittorio Emanuele, viale Aldo Moro, via Dattoli) non vi sono aree soggette a pericolosità geomorfologica.



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato
dall'Unione europea

NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO



Figura 5 stralcio delle pericolosità geomorfologiche del P.A.I.

Come si evince dalla carta nell'area in esame non vi sono aree soggette a pericolosità idraulica e quindi neanche aree a rischio molto elevato (R4), elevato (R3) e medio (R2).



Figura 6 stralcio delle pericolosità idraulica del P.A.I.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

3.2 Pianificazione comunale

3.2.1 Piano Urbanistico Generale (P.R.G.)

Il Piano Regolatore Generale approvato ai sensi dell'art. 16 della L.R. n. 56/80 con Determinazione di Giunta Regionale n. 480 del 13.04.2007 è lo strumento di pianificazione vigente nel territorio comunale di Triggiano.

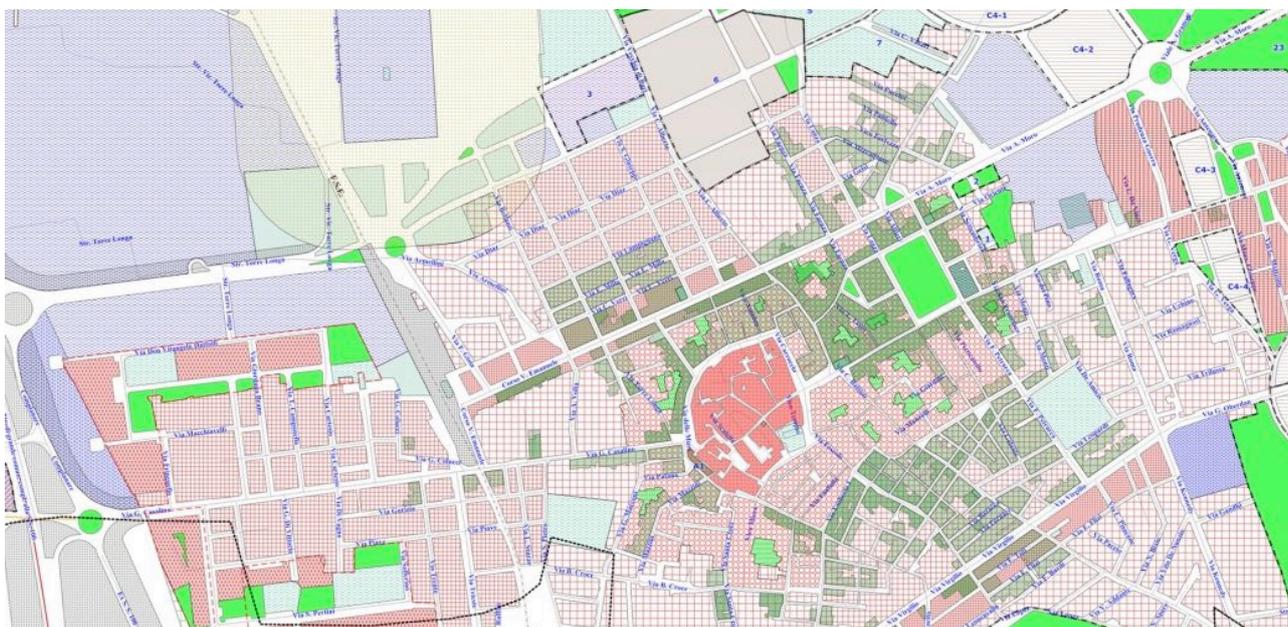


Figura 7 Piano Regolatore Generale del Comune di Triggiano

Considerando la lunghezza del tracciato e il ruolo principale nell'armatura viaria del Comune di Triggiano, corso Vittorio Emanuele è lambito da numerose Z.T.O. Il P.R.G. individua e perimetra i bordi dell'area di progetto prevalentemente come "Zona di interesse ambientale ed architettonico A2", "Zona di completamento B", "Zone di espansione C" e "Zone per attrezzature F".

La "Zona di interesse ambientale ed architettonico A2" è conformata prevalentemente da edifici tipici e peculiari della tradizione storica e architettonica di Triggiano. Pertanto con la finalità di consentire sia il rispetto dimensionale dei rapporti altimetrici tra questa edilizia ed il contiguo Centro Storico, sia per perpetuare il loro alto significato culturale, gli interventi costruttivi devono essere finalizzati al miglioramento delle qualità abitative ed igieniche anche degli spazi interni delle fabbriche esistenti. In questa zona sussiste l'obbligo di mantenere inalterate le facciate esterne e quelle prospicienti gli spazi interni, nonché devono rimanere integri i cortili, gli androni, i loggiati, le coperture, le strutture portanti e le volte, la sagomatura e la volumetria degli ambienti interni.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

Nell'area di progetto tali zone si distribuiscono lungo il lato sud del corso a partire da via C. Alberto fino a via L. Settembrini.

La “Zona di completamento B1” sono zone caratterizzate da tipologie edilizie realizzate tra la metà del 1800 ed i primi decenni del 1900 pertanto di interesse ambientale ed architettonico. È consentito l'intervento edilizio diretto oppure l'intervento urbanistico esecutivo e devono essere rispettati un Indice di fabbricabilità fondiaria di 5mc/mq, un rapporto di copertura del 70% e un'altezza massima di 10,50 m più attico. Nell'area di progetto le Zone B1 corrispondono agli isolati che costituiscono il fronte nord e sud da viale della Stazione a via C. Alberto.

La “Zona di completamento B2” corrisponde ai tessuti urbani formalizzati su maglie ortogonali. Su queste superfici è consentito l'intervento edilizio diretto, oppure l'intervento urbanistico e devono essere rispettati un Indice di fabbricabilità fondiaria di 5mc/mq, un rapporto di copertura del 70% e un'altezza massima di 10,50 m più attico. Nell'area di progetto l'isolato del fronte nord di corso Vittorio Emanuele e in particolare quello tra via Faenza e via Lanza è individuato come Zona B2.

La “Zona di completamento B4” coincide con le zone edificate ed in corso di edificazione con andamento intensivo. Su queste superfici è consentito l'intervento edilizio diretto, oppure l'intervento urbanistico e devono essere rispettati un Indice di fabbricabilità fondiaria di 5mc/mq, un rapporto di copertura del 60% e un'altezza massima di 14,50 m più attico. Nell'area di progetto le zone B4 si localizzano prevalentemente a nord di corso Vittorio Emanuele da via C. Alberto a via Guerra Prudenza Giannuzzi.

La “Zona di espansione residenziale C2” sono zone a carattere semintensivo rivenienti dal P. d. F. per le quali l'intervento edilizio è subordinato alla redazione di Piani Particolareggiati o Piani di Lottizzazioni e nelle quali sono consentite le destinazioni specifiche mista abitazioni-terziario. Su queste superfici devono essere rispettati un Indice di fabbricabilità fondiaria di 1,25mc/mq (di cui 1,00 mc destinati alla residenza e 0.25 mc al terziario), un rapporto di copertura del 50% e un'altezza massima di 12,00 m. La zona C2 corrisponde all'area di sosta di via Firenze.

Tra le zone dal carattere prevalentemente residenziale trovano spazio le zone F destinate alle attrezzature. Le zone definite “Verde di quartiere”, individuate in piazza Papa Giovanni XXIII e in due frammenti a sud di viale Aldo Moro, sono di uso e proprietà pubbliche e devono essere destinate a parco, gioco e sport. Sulle superfici di proprietà pubblica deve essere curata la

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

sussistenza delle alberature esistenti e la posa in opera di nuove piante ed inoltre è consentita la realizzazione di:

- 1) piazze e zone alberate;
- 2) impianti sportivi per allenamenti;
- 3) attrezzature per il gioco;
- 4) costruzioni provvisorie da adibire a bar e ristoro.

Su queste superfici il P.R.G. si attua per intervento diretto per le aree di proprietà pubblica, (osservando un indice di fabbricabilità fondiaria di 0,05 mc/mq, un'altezza massima dei fabbricati di 5,00 m salvo impianti speciali e un rapporto di copertura del 2% dell'area) mentre per le aree di proprietà privata è necessaria la redazione di un Piano Attuativo esteso all'intera area omogeneamente tipizzata.

Le due macro isole delle "attrezzature sanitarie ed ospedaliere" occupano a nord e a sud la parte finale del tracciato di progetto. Mentre l'area individuata per la realizzazione della sosta di via Marina Vecchia è definita da P.R.G. come "Superfici destinate a parcheggi" e quindi tra le aree di cui all'Art.3 del D.M. 2/4/68 che possono essere di proprietà pubblica o privata, ma comunque di uso pubblico e inedificabili.

3.2.2 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il Comune di Triggiano ha approvato il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) con la Delibera di Consiglio Comunale n.51 del 17/12/2018. Il PUMS rappresenta lo strumento di pianificazione del sistema della mobilità, costituito dall'insieme organico degli interventi sull'organizzazione della viabilità, sui parcheggi, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto, sui sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nella città. Coerentemente con quanto previsto dalla normativa nazionale, il P.U.M.S. si propone di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico. Gli obiettivi generali del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sono:

- sviluppare le infrastrutture secondo una logica coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- migliorare le infrastrutture e i servizi di Trasporto Pubblico Locale;

R.T.P.

MANDATARIA: arch. Fernando Russo

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

- orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile;
- incentivare gli interventi a favore della sicurezza stradale, della creazione di aree pedonali, zone a traffico limitato;
- promuovere la mobilità ciclistica in campo urbano;
- migliorare il sistema della sosta in campo urbano.

In relazione allo specifico contesto della città di Triggiano gli obiettivi generali portano a riconoscere i seguenti obiettivi specifici:

- definire di un assetto di riferimento in tema di mobilità per le future operazioni di trasformazione
- urbanistica;
- migliorare la qualità dell'ambiente in generale con particolare riguardo alla qualità dell'aria;
- sostenere le attività economiche;
- fornire elevati livelli di sicurezza per pedoni, ciclisti ed automobilisti;
- avere un elevato contenuto di innovazione tecnologica.

Le strategie che si propongono per conseguire gli obiettivi, per rispondere alle criticità evidenziate e sfruttare le potenzialità socioeconomiche ed urbanistiche endogene di Triggiano sono:

- 1) incremento della sicurezza stradale con particolare riguardo all'utenza debole (ST_01);
- 2) realizzazione di una zona a traffico limitato (Z.T.L.) nel Centro Storico (ST_02);
- 3) riduzione nelle quote di ripartizione modale nell'uso dell'autovettura privata favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale, della bicicletta, del mezzo pubblico e più in generale della mobilità ecocompatibile (ST_03);
- 4) creazione e riorganizzazione di aree a parcheggio per migliorare l'accessibilità privilegiando soluzioni multifunzionali (ST_04);
- 5) migliorare la sicurezza dei principali punti neri della rete stradale (ST_05);
- 6) introduzione gli Intelligent Traffic Systems (I.T.S.) nella gestione della mobilità urbana (ST_06);
- 7) proporre un set di azioni complementari a carattere educativo e formativo sui temi della mobilità sostenibile (ST_07).

Le azioni che dovranno essere attivate dal piano per attuare tali strategie possono essere riassunte:

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



**Finanziato
dall'Unione europea**

NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO

- 1) incremento della sicurezza stradale con particolare riguardo all'utenza debole attraverso l'istituzione di una Zona 30 che interessa l'intero centro della città;
- 2) trasformazione, attraverso un percorso di concertazione e quindi a fasi di implementazione successiva, del Centro Storico in Zona a Traffico;
- 3) potenziamento dell'offerta di mobilità alternativa all'auto privata attraverso: la realizzazione di percorsi e piste ciclabili; l'incentivazione all'utilizzo di mobilità innovativa bike sharing e pedibus; la riqualificazione dell'offerta di trasporto pubblico; la realizzazione di punti di scambio intermodale da mezzo privato a mezzo pubblico;
- 4) riduzione del numero delle intersezioni e svolte a sinistra attraverso ipotesi di nuova circolazione nelle zone di traffico con elevata domanda di mobilità e scarsa capacità di deflusso;
- 5) individuazione di nuove aree a sosta, riorganizzazione dei parcheggi ed implementazione in tempi rapidi di un nuovo modello di gestione smart degli stessi.
- 6) attivazione di campagne di comunicazione specifiche anche mediante l'adozione di un piano di comunicazione di progetti di sensibilizzazione con il coinvolgimento della popolazione al fine di aumentare la consapevolezza di opportunità legate all'attuazione del Piano.
- 7) individuazione di una struttura di Mobility Management (M.M.) per una efficace governance del P.U.M.S.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO

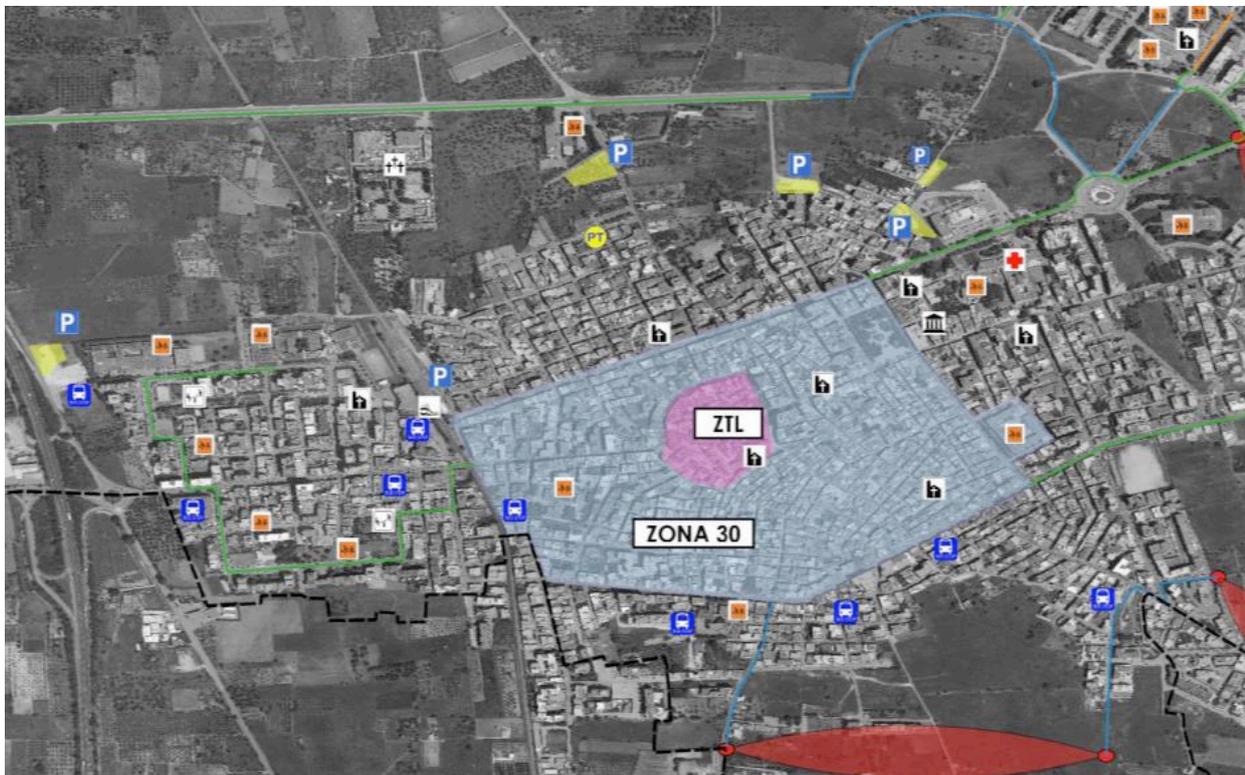


Figura 8 quadro sinottico progettuale

3.3 Vincoli ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs n. 42/2004

Alla data odierna, per le informazioni in possesso dell'Amministrazione Comunale, gli immobili interessati dal progetto non sono gravati da vincoli ai sensi dell'art. 13 del Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs n. 42/2004 e ss. mm. ii.

Tuttavia, data la vetustà di alcune porzioni di corso Vittorio Emanuele oltre i 70 anni di età, sarà necessario disporre una Verifica dell'interesse culturale ex art. 12 del Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs n. 42/2004 e ss. mm. ii.

4. OBIETTIVI DEL PROGETTO

L'obiettivo di sviluppo che si propone per la città di Triggiano colloca al centro il rafforzamento del settore economico e commerciale ed il miglioramento della vivibilità e della coesione sociale. Sostenere l'economia locale ed individuare nuove linee di sviluppo sostenibile, attraverso il riassetto di vie di transito strategiche, favorirebbe la valorizzazione del patrimonio architettonico e

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

artistico esistente ed il rafforzamento del turismo culturale e religioso. Il progetto dello spazio pubblico nasce dalla volontà di **ricreare un nuovo rapporto visivo e prospettico tra il piano orizzontale e il piano verticale del Corso**, cercando di conferire maggior “respiro” alla quinta scenica urbana, caratterizzata da diversi edifici di interesse architettonico, e dare la possibilità di apprezzare maggiormente, anche dalla strada, i prospetti delle facciate civili e religiosi. La riqualificazione degli spazi pubblici, infatti, incidendo sulla qualità della vita degli abitanti e sul loro senso di appartenenza ai luoghi contribuirebbe a promuovere una maggiore coesione sociale e ad innescare dinamiche economiche durevoli e fortemente inclusive.

Per riqualificare il Corso si è proposta una strategia che operi sulla definizione di nuove centralità, creando nuove condizioni di urbanità condivisa. Il Corso, grazie all’attuazione del presente progetto, diventerà non solo un semplice asse di transito, ma nuovo luogo urbano, ricco di potenzialità e contenuti, uno spazio della città in cui i percorsi pedonali e ciclabili rendano diversa l’intera sezione stradale; un ambiente fisico dove le criticità sociali individuano, rispetto alla città, soluzioni dotate di forza e carattere. **L’intervento chiave del progetto generale è la ridefinizione del nuovo asse urbano come elemento collettivo, che cambia radicalmente le proprie vestigia e che ricompone le diverse identità.**

Il progetto di recupero e riqualificazione urbana definisce, quindi, una strategia di interventi volti sia alla **ricucitura degli ambiti urbani** coinvolti nel presente progetto sia al potenziamento della **rete ecologica urbana**, al fine di contenere gli effetti del cambiamento climatico, puntando alla creazione di una “greenway”, un’infrastruttura verde di collegamento tra due poli importanti della città consolidata e di espansione di Triggiano, come Parco San Lorenzo, in fase di realizzazione, ad Est e Parco Caduti di Nassyria ad Ovest, che possa fungere anche da supporto alla valorizzazione dello spazio pubblico, elemento di coesione sociale e di sviluppo economico.

A seguito della rimodulazione del progetto previsto dal P.F.T.E. approvato a Marzo 2022 e della preliminare stima dei costi effettuata dall’RTP, il progetto identifica gli interventi lungo il principale asse di collegamento viario della città, ovvero, corso Vittorio Emanuele, e gli spazi accessori ad esso connessi. Nello specifico, l’intervento si estende sino a via Dattoli, posta ad Ovest della città, oltre i binari ferroviari e comprende alcune aree attualmente in disuso, da trasformare in parcheggi pubblici a supporto della riqualificazione del corso, come: l’area tra l’ospedale Fallacara e viale Aldo Moro, quella che affaccia su via Marina Vecchia e, infine, quella posta tra via Carlo Alberto e via Faenza, su cui si innesta via Firenze.

Il progetto di riqualificazione di Corso Vittorio Emanuele comporta, inoltre, una **riconfigurazione della mobilità veicolare** sia lungo il Corso stesso sia lungo le arterie stradali secondarie di

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

collegamento tra il Corso, il centro storico e la zona di espansione della città. Tale riconfigurazione fungerà da supporto al progetto di “suolo” e alla creazione di una “greenway”, rendendo il corso maggiormente a fruizione pedonale e sarà volta a rafforzare via Addison, un’arteria stradale parallela all’area di intervento, a scorrimento veloce e con una sezione stradale tale da poter ospitare un ingente volume di traffico veicolare.

Rispetto a quanto previsto nel P.F.T.E., che prevedeva la realizzazione di un parcheggio pubblico anche nell’area delimitata da via Torrelonga, a Sud di corso Vittorio Emanuele, in accordo con il R.U.P. e l’Amministrazione Comunale, si è giunti alla conclusione di ripensare il progetto di recupero urbano rinunciando a tale area. Le motivazioni, in prima istanza, sono legate alle prescrizioni contenute nel P.R.G. vigente, che individuano l’area sopracitata come zona A2, di “interesse ambientale ed architettonico”, sulla quale insiste l’obbligo di mantenere integri e inalterati gli eventuali giardini e spazi liberi esistenti alla data di adozione del P.R.G. (art. 87 delle N.T.A.). in seconda istanza, ulteriori motivazioni riguardano il fattore prettamente economico, a causa di costi di esproprio eccessivi per la sola area di Torrelonga.

5. METODOLOGIA DI INTERVENTO: IL PROGETTO DI SUOLO

L’intervento si incentra sulla riqualificazione diffusa degli spazi aperti, piazze e strade, della città consolidata di Triggiano, appena fuori l’impianto del nucleo antico, per cui appare importante definire alcune linee di indirizzo sulla impostazione delle modalità d’intervento, che saranno comuni e diffuse per i prossimi interventi di recupero urbano.

Esiste allora, in questo desiderio di recupero dell’immagine e della scena urbana della città consolidata, una richiesta individuale di integrazione in nuovi sistemi di rapporto e di riferimento, che riscoprono l’utente pedone come referenti principali per la realizzazione di un modello interpretativo della realtà urbana. La percezione del contesto storico dei nostri centri è definito da caratteristiche cromatiche e materiche particolari, che qualificano facciate e coperture, elementi decorativi e piani di calpestio, attraverso variate tipologie del tessuto urbano (strade, vicoli, angiporti, ecc.): l’esperienza conoscitiva/percettiva avviene nella disattenzione, che comunque condiziona fortemente l’utente/cittadino, in modi così indelebili da renderlo legato ad un luogo da affezione e da fenomeni di obbligata riconoscibilità. Ecco perché il contesto visuale delle facciate in pietra, delle quinte intonacate, presenti lungo il corso in simbiosi con la nuova edilizia residenziale, attiva processi sinestetici particolari, in cui la relazione, anche tattile, col piano orizzontale integra e sviluppa il senso di qualità, il significato di preesistenza, di permanenza e di continuità, tipici di una

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

tradizione storica. In questo ambito, dove è richiesta la riscoperta del *genius loci*, il piano di calpestio svolge un'azione determinante. Il progetto di suolo o “ground” deve tener conto di tre importanti fattori di relazione:

- la continuità del supporto; il pavimento sostiene tutte le nostre azioni e molte delle nostre attrezzature; la continuità tattile con il piano orizzontale, spesso sintetizzata con aggettivazioni caratteristiche (liscio, ruvido, rugoso, poroso, morbido, duro, ecc.), definisce rapporti di avvicinamento con i volumi costruiti;
- l'estensione, il piano orizzontale, anche se oscurato dalla più ammiccante attenzione offerta al piano verticale, è un universo vuoto, non racchiuso, articolato in micro-variazioni e in leggeri dislivelli, ma che contempla una notevole superficie di relazione; questo fattore, qualitativamente diverso per il punto di vista prospettico da cui si percepisce l'orizzontale, gioca un ruolo importante nel complessivo controllo del clima cromatico e materico del contesto architettonico;
- la significazione: il piano di calpestio regola codici di comportamento (legati alla mobilità ed allo spostamento), ma possiede anche tutte le valenze per tradurre segni, immagini e funzioni del linguaggio architettonico e delle differenti strutture sociali e culturali, trovando connessioni ed integrazioni dialettiche con il verticale ed il volume costruito. Si vede allora, come le nostre azioni siano fatalmente legate all'orizzontalità e come questa interagisca con tutte le altre strutture che definiscono lo spazio architettonico, talvolta in maniera predominante.

Il progetto di “suolo” muove, dunque, dalla necessità di rendere fruibile e vivibile uno spazio urbano, recuperando, per quanto possibile, l'immagine storica della città consolidata mediante segni e materiali contemporanei. Il progetto si pone come intervento di “ricucitura urbana” dei pavimenti conferendo agli spazi pedonali una nuova trama di collegamento tra i vari ambiti.

6. RICERCHE D'ARCHIVIO

La progettazione dell'intervento per la riqualificazione di corso Vittorio Emanuele è stata preceduta da una ricerca archivistica, svolta con l'obiettivo di ricostruire le vicende storiche dell'area di interesse e visionarne gli spazi, ai fini di un'adeguata conoscenza materica e costruttiva. Tale ricerca archivistica, anche se non esaustiva a causa delle tempistiche di consegna del progetto, è stata resa possibile grazie al geometra Innamorato, che ha reso disponibile parte della sua



PROGETTO DEFINITIVO

collezione privata di fotografie e cartoline storiche della città di Triggiano, consentendo la ricostruzione dell'evoluzione storica e delle trasformazioni subite da corso Vittorio Emanuele nel corso degli anni, sulle quali si impostano le scelte progettuali alla base della riqualificazione dell'arteria stradale in questione, sia dal punto di vista materico che compositivo. Dall'analisi delle foto storiche e dal loro confronto con lo stato attuale di corso Vittorio Emanuele, sono emersi alcuni elementi che hanno caratterizzato l'arteria stradale, sin dai primi anni del Novecento. Innanzitutto, emerge come corso Vittorio Emanuele sia sempre stato contraddistinto da un'articolazione molto semplice della sezione stradale, costituita da marciapiedi molto larghi, da un'ampia fascia carrabile, ad un unico senso di marcia, con parcheggi a raso, paralleli ed esterni ai marciapiedi, senza sporgenze o rientranze di quest'ultimi. In questa configurazione stradale semplice e lineare dal punto di vista compositivo, si inseriscono delle alberature, sporadiche in alcuni punti, che si susseguono con un ritmo costante, definendo una sorta di "buffer" di protezione e mediazione tra lo spazio pedonale e quello carrabile. La componente verde, dunque, seppur sottoforma di singole alberature piantumate in piccole aiuole circolari, ha, da subito, caratterizzato corso Vittorio Emanuele, sottolineando la scansione spaziale della sezione stradale e donandogli una veste moderna, per l'epoca, di ispirazione quasi europea, sulla scia dei boulevard francesi, contestualizzati alla tradizione costruttiva e materica italiana e pugliese (fig. 9 e 12). Ulteriori elementi peculiari che emergono dall'analisi fotografica riguardano prettamente l'ambito materico-costruttivo. Nello specifico, l'area pedonale, i marciapiedi, erano realizzati interamente in pietra, secondo i costumi dell'epoca, con un basolato di colore chiaro, interrotto soltanto in prossimità delle alberature e del loro sedime di piantumazione circolare (fig.10,11 e 12); inoltre, anche il cordolo risulta essere lapideo, della stessa tipologia di quello attualmente presente su corso Vittorio Emanuele. La carreggiata, invece, è caratterizzata da un trattamento omogeneo della superficie, probabilmente realizzata in terra battuta, di colore chiaro, ed è definita da una fascia marcapiano in basole lapidee (presumibilmente le stesse dei marciapiedi), presente su entrambe le estremità (fig. 11 e 12); tale fascia marcapiano, seppur in forme e materiali diversi, è ancora riconoscibile su diversi tratti del corso (nel tratto dalla stazione a via A. Volta vi è una fascia in masselli autobloccanti grigi, mentre nel tratto successivo, fino a via Faenza, vi sono dei veri e propri elementi lapidei che rievocano, sotto un aspetto compositivo e tipologico, il basolato di inizio Novecento).

In conclusione, le caratteristiche che emergono dall'analisi fotografica e che potrebbero essere considerate di maggiore impatto visivo e compositivo, riguardano la presenza del "buffer verde", da intendere come la fascia ospitante le alberature che funge da filtro rispetto alla carreggiata, e il

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



PROGETTO DEFINITIVO

trattamento superficiale dell'area pedonale e di quella carrabile: discontinuo nel primo caso ed uniforme nel secondo. Da tali considerazioni muove il progetto di riqualificazione del corso, con l'obiettivo di dare una nuova configurazione spaziale alla strada che possa rievocare l'immagine storica fissa nella memoria dei cittadini più anziani. Una rievocazione da non confondere con una rigida reintegrazione dell'immagine, piuttosto da intendere come un'interpretazione del passato in chiave contemporanea, con scelte progettuali e materiche più sostenibili e facilmente fruibili.



Corso Vittorio Emanuele in una cartolina d'epoca



CHIESA DI S. GIUSEPPE della Confraternità omonima al Corso Vittorio Emanuele, che mena alla stazione della Bari-Lecorotondo



Triggiano. Corso Vittorio Emanuele in una foto d'epoca.



Figura 9 foto d'epoca tra i primi del Novecento e gli anni Sessanta - archivio Innamorato

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

7. INDAGINI E RILIEVI

Fondamentale per lo sviluppo della progettazione è stata una campagna di rilievi e indagini preliminari, al fine di circoscrivere il più possibile gli “imprevisti” nelle fasi di cantiere; essenziali, pertanto, sono stati il rilievo metrico e alcuni saggi sui sottofondi stradali. Il rilievo di precisione dello stato dei luoghi, mediante uso combinato di LaserScanner, drone e Gps, ha permesso una precisa restituzione degli ingombri della sede stradale, dei marciapiedi e degli arredi urbani. Le indagini georadar, inoltre, hanno permesso di individuare e schematizzare l’andamento della rete dei sottoservizi, costituita da: rete fognaria con separazione della fogna bianca e di quella nera, rete di distribuzione del gas, rete idrica, dell’Acquedotto Pugliese e rete telefonica (a differenza delle altre, non situata nel sottofondo stradale). Dal rilievo emerge come la rete dei sottoservizi si snodi in maniera uniforme e continua lungo l’intera estensione di corso Vittorio Emanuele, ad eccezione della rete della fogna bianca, presente in maniera puntuale e localizzata in due aree precise: in prossimità dell’incrocio di corso Vittorio Emanuele con via padre Agostino da Triggiano e con via Carlo Alberto. Tale sistemazione causa diverse problematiche per lo smaltimento delle acque meteoriche che, grazie alle pendenze date alla strada, confluiscono unicamente nei due punti precedentemente citati. Nel caso di via Dattoli, invece, gli unici sottoservizi presenti sono la fogna nera e la fogna bianca, entrambe costanti lungo l’intera estensione dell’arteria stradale. La rete dei sottoservizi, inoltre, risulta essere posizionata in maniera abbastanza superficiale; in particolar modo, la fogna bianca è posta ad una profondità di 50 cm rispetto alla quota stradale, la rete idrica ad una distanza variabile tra i 90 cm (nel tratto 1) e 110 cm (nel tratto 2), la rete di distribuzione del gas è collocata a 140 cm (nel tratto 2) e 160 cm (nel tratto 1) e, infine, la fogna nera è posta ad una profondità variabile tra 240 cm e 320 cm, rispetto al piano stradale.

Inoltre, la prospezione georadar ha riscontrato la presenza di un’anomalia elettromagnetica, potenzialmente corrispondente ad una rilevante area di riempimento incoerente, posta tra via S. Giuseppe e via Marchese, nei pressi della chiesa di S. Giuseppe; presumibilmente, tale area corrisponde ad un “capovento” o ambiente ipogeo, già individuato in passato, in occasione dei lavori di rifacimento della rete fognaria attuati dall’Amministrazione Comunale.

I saggi sui sottofondi stradali hanno posto in luce i materiali di cui sono composti i marciapiedi e le corsie carrabili. In particolar modo, per quanto concerne l’area carrabile, la stratigrafia è costituita dai seguenti strati:

1. Strato di asfalto, con uno spessore medio di 4 cm;
2. Strato di fondazione, con uno spessore medio di 10 cm;
3. Strato coerente, con spessore medio di 30 cm;

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato
dall'Unione europea

NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO

4. Terreno umido

Infine, l'uso combinato di LaserScanner e drone, ha consentito il rilievo, tramite l'esportazione di fotopiani, delle facciate degli edifici di rilevanza storico-culturale ed architettonica, disseminati lungo corso Vittorio Emanuele, come visibile dalle immagini di seguito riportate (fig. 13, 14 e 15 che mostrano alcuni degli edifici storici sopraccitati).



Figura 10 fotopiano del prospetto principale degli edifici ai numeri civici 58-74



Figura 11 fotopiano del prospetto principale degli edifici ai numeri civici 110-116

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato
dall'Unione europea

NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO



Figura 12 fotopiano del prospetto principale degli edifici ai numeri civici 130-148

8. CONSISTENZA DELLO STATO DI FATTO

8.1 Ubicazione dell'area d'intervento

L'area di intervento si estende per circa 25.800 mq all'interno dell'area urbana del territorio del Comune di Triggiano. L'area di intervento comprende:

- il sedime stradale di via Vitangelo Dattoli in connessione al Parco caduti di Nassyria, sino a Viale Stazione, per una estensione di circa 2.250 mq;
- Tratto 1: il sedime stradale di Corso Vittorio Emanuele nel tratto tra viale Stazione e via Faenza;
- Tratto 2: il sedime stradale di Corso Vittorio Emanuele nel tratto tra via Faenza e via Cataldo;
- Parcheggi: un'area destinata a verde e parcheggio ecologicamente attrezzato su via Firenze per circa 5.500 mq, un'area destinata a verde e parcheggio ecologicamente attrezzato su via Aldo Moro per circa 1.980 mq ed un'area destinata a verde e parcheggio ecologicamente attrezzato su via Marina Vecchia per circa 670 mq.

8.2 Inquadramento del contesto e dell'ambito di intervento

L'area di intervento si inserisce nel contesto urbano della città di Triggiano, più precisamente, nella zona appartenente alla città consolidata, fuori dalle mura del centro storico. Corso Vittorio

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

Emanuele, dunque, costituisce un principale asse urbano che collega la stazione ferroviaria ad Ovest (negli ultimi anni, le Ferrovie del Sud Est hanno avviato l'interramento dei binari con il conseguente recupero degli spazi in superficie, per consentire la connessione tra i quartieri periferici e le aree più centrali della città), con le aree ad Est della città (una delle quali, ospitanti la struttura ospedaliera) e lambisce il centro storico e la sua prima espansione, sino ai quartieri residenziali sorti nei primi anni del Novecento.

8.3 Descrizione dello stato dei luoghi

8.3.1 Corso V. Emanuele

In quanto primo asse di impianto fuori delle mura del centro storico, corso Vittorio Emanuele risulta, gerarchicamente, il primo elemento connettivo e l'asse viario con la sezione più ampia all'interno del contesto consolidato della città. Il ruolo di principale arteria stradale rivestito dal corso ha portato ad una progressiva appropriazione della sede stradale, da parte dei veicoli, con la necessità di destinare numerosi spazi di sosta che, spesso, invadono le aree pedonali e di rendere la carreggiata a due corsie. Da un punto di vista tecnico, corso Vittorio Emanuele presenta la configurazione di una strada urbana di quartiere o locale, riconducibile alla categoria E ed F del D.Lgs 285/92, "Codice della Strada" e al D.M. 5/11/2011, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". Presenta una sezione media di 13 m circa, con una corsia per senso di marcia ed una fascia per la sosta in linea. Nella configurazione attuale, il sistema viario costituito da corso Vittorio Emanuele e viale Aldo Moro consente il transito degli autoveicoli con doppio senso di marcia su tutta la sua estensione. Il restringimento della sezione stradale, nell'area occidentale, verso la stazione e il suo dilatarsi nell'area orientale, in prossimità dell'ospedale, determinano situazioni di criticità, legati ad una forte contrazione degli spazi pedonali e ad un aumento della velocità di percorrenza. Le aree pedonali sono unicamente collocate sui marciapiedi in quota e presentano un'ampiezza di circa 1,30 m. In prossimità degli attraversamenti stradali, sono presenti dispositivi per il superamento delle barriere architettoniche, alcune alberature di recente piantumazione, segnaletica verticale e pali per l'illuminazione pubblica.



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO



Figura 13 configurazione attuale di corso Vittorio Emanuele

8.3.2 Via Dattoli

Per quanto concerne via Dattoli, la sezione stradale è stata recentemente riconfigurata, attraverso l'inserimento di una pista ciclabile, a doppio senso di marcia, che costeggia l'accesso agli istituti scolastici. L'asse stradale ha inizio dal Parco Caduti di Nassyria, ad Ovest e termina, ad Est in corrispondenza di via Casalino, dove era presente il passaggio a livello, rimosso in seguito all'interramento del fascio ferroviario. Da un punto di vista tecnico, via Dattoli si configura come una strada locale, riconducibile alla categoria F del D.Lgs 285/92, "Codice della Strada" e al D.M. 5/11/2011, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". Presenta una sezione media di 5,30 m, con un'unica corsia di marcia ed una fascia per la sosta in linea. Le aree pedonali sono unicamente collocate sui marciapiedi in quota, presentano un'ampiezza di 3 m ed ospitano una mobilità promiscua, pedonale e ciclabile a doppio senso. In prossimità degli attraversamenti stradali, sono presenti dispositivi per il superamento delle barriere architettoniche, quali ampie rampe.



Figura 14 configurazione attuale di via Dattoli

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

8.3.3 Area da destinare a parcheggio: via Firenze

L'area in oggetto è sita a Nord di corso Vittorio Emanuele, delimitata da via Carlo Alberto ad Ovest e via Faenza ad Est, sulla quale si innesta via Firenze, da cui prende l'area stessa prende il nome. Si configura come una superficie ineditata ed inutilizzata.

Cinta su due lati da muretti alti oppure muretti bassi con ringhiera metallica sovrapposta, al suo interno ospita semplicemente vegetazione arborea non curata ed erba incolta e spontanea.



Figura 15 configurazione attuale dell'area da destinare a parcheggio in via Firenze

8.3.4 Area da destinare a parcheggio: via Aldo Moro

L'area in oggetto è sita anch'essa a Nord di corso Vittorio Emanuele, delimitata dall'ospedale Fallacara ad Est (e dalle sue aree di pertinenza), da edilizia residenziale ad Ovest, che affaccia su vicolo Fortezza, da viale Aldo Moro e da via Marina Vecchia a Nord. Si configura come una superficie ineditata ed inutilizzata.

Delimitata ad Ovest e a Sud da un muro alto di confine e ad Est da un muretto basso con una ringhiera metallica sovrapposta, al suo interno si mostra come una superficie in terra battuta, utilizzata esclusivamente per parcheggi non regolamentati.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



**Finanziato
dall'Unione europea**

NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO



Figura 16 configurazione attuale dell'area da destinare a parcheggio in via Aldo Moro

8.3.5 Area da destinare a parcheggio: Via Marina Vecchia

L'area in oggetto è sita anch'essa a Nord di corso Vittorio Emanuele, delimitata da via Marina Vecchia a Nord e dalla struttura ospedaliera, con le sue aree di pertinenza, a Sud. Si configura come una superficie ineditata ed inutilizzata.

Delimitata ad Ovest da un muro alto di confine e a Sud da un muretto basso con una ringhiera metallica sovrapposta, di mostra come una superficie in terra battuta, con una fascia di vegetazione arbustiva spontanea, utilizzata unicamente per parcheggi non regolamentati.



Figura 17 configurazione attuale dell'area da destinare a parcheggio in via Marina Vecchia

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

9. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento è incentrato sulla riqualificazione diffusa degli spazi aperti, quali strade e piazze, della città di consolidamento che si sviluppa appena fuori delle mura del centro storico.

Il progetto consiste, sinteticamente, nella riconfigurazione della sede stradale e dei marciapiedi esistenti lungo l'importante asse viario di corso Vittorio Emanuele, nella riconfigurazione della sua viabilità, nella creazione di nuovi parcheggi satellitari rispetto al corso stesso e nella piantumazione di nuove alberature su via Dattoli.

Il progetto di riqualificazione e recupero urbano interessa i seguenti ambiti cittadini:

- Corso Vittorio Emanuele
- Via Dattoli
- Parcheggio in via Firenze
- Parcheggio in via Aldo Moro
- Parcheggio in via Marina Vecchia

9.1 Corso V. Emanuele

Il progetto di riqualificazione di Corso Vittorio Emanuele si pone strettamente in continuità con gli strumenti di pianificazione precedentemente citati, quali il P.U.M.S., e con le prescrizioni contenute all'interno del P.F.T.E., approvato dall'Amministrazione Comunale nel Marzo 2022. I temi ripresi da quest'ultimo riguardano la creazione di nuovi spazi pubblici, ad uso pedonale, l'implementazione della componente verde, con l'obiettivo di creare una "greenway", una vera e propria infrastruttura verde, elemento progettuale che accomuna e lega tra loro il corso, via Dattoli e le aree, ad ora in disuso, individuate per la realizzazione di nuovi parcheggi pubblici, per via della loro vicinanza al corso (si stima un tempo di percorrenza di cinque minuti a piedi). Inoltre, dal P.F.T.E., si riprende anche la proposta di riconfigurazione dell'assetto della mobilità veicolare su corso Vittorio Emanuele, mediante l'introduzione del senso unico di marcia, nel tratto dalla stazione fino a via S. Giuseppe; tale cambiamento avrebbe comportato, chiaramente, la necessità di garantire, in maniera differente, la percorrenza da Est verso Ovest, servendosi di un altro asse stradale parallelo al corso, quale via Capitano Verri, che da via S. Giuseppe conduce a viale Stazione. Il progetto di riqualificazione del Corso per ragioni di semplificazione di lettura è stato suddiviso in due tratti in funzione della sezione stradale: tratto 1 ad unica corsia di marcia, tratto 2 a doppio senso di marcia.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

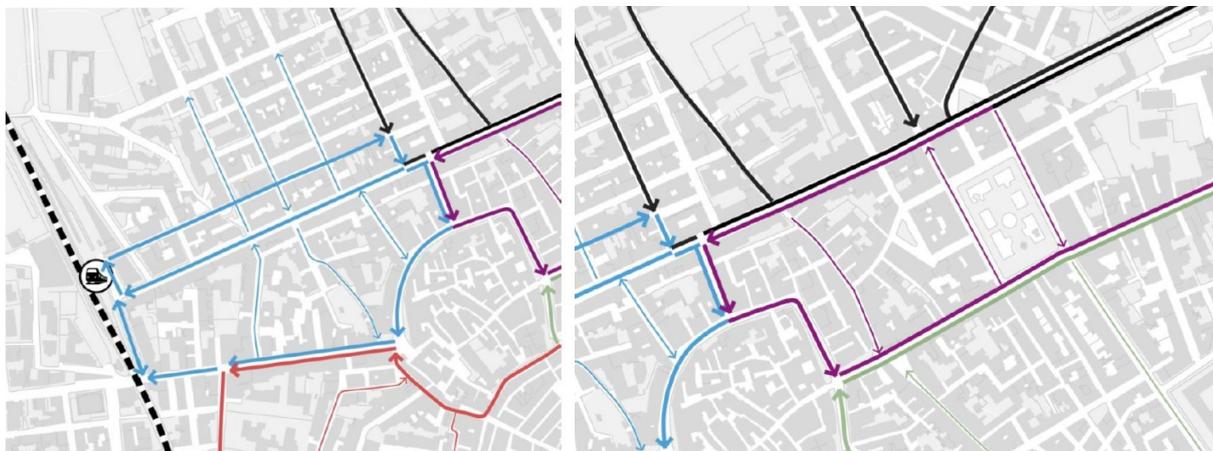


Figura 18 schema della mobilità nel tratto a senso unico di marcia, tra viale Stazione e via S. Giuseppe, e nel tratto a doppio senso di marcia, tra via S. Giuseppe e viale Aldo Moro

Differentemente da quanto prescritto nel P.F.T.E., il progetto qui descritto propone un ulteriore scenario per quanto riguarda il riassetto della mobilità carrabile, configuratosi come conseguenza dei dibattiti tra l'Amministrazione Comunale, i progettisti e i cittadini, durante gli incontri di progettazione partecipata, che si sono tenuti il 3 luglio e il 19 luglio 2023. A seguito di tali incontri, lo scenario di riconfigurazione approvato comporta, in primis, una ridefinizione dei limiti del tratto 1 e del tratto 2, definiti sulla base del tipo di mobilità consentita: senso unico di marcia nel primo caso (da viale Stazione a via Faenza) e doppio senso di marcia nel secondo (da via Faenza a viale Aldo Moro); in secundis, vi è, come intervento collaterale, la riconfigurazione della viabilità anche lungo le strade limitrofe, che comporta un cambio del senso di marcia su via F. Gioia, via Faenza e via Lanza, con il macro obiettivo ultimo di creare un collegamento diretto con viale Addison, un'arteria stradale a scorrimento veloce parallela al corso, con una sezione molto ampia, che, proprio per queste motivazioni, si presta maggiormente a divenire una delle principali strade di collegamento e scorrimento della città e ad accogliere il traffico in ingresso ed uscita dalla città di Triggiano, quasi sostituendosi a corso Vittorio Emanuele, che, trasformandosi in zona 30, non potrà più reggere ingenti volumi di traffico.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

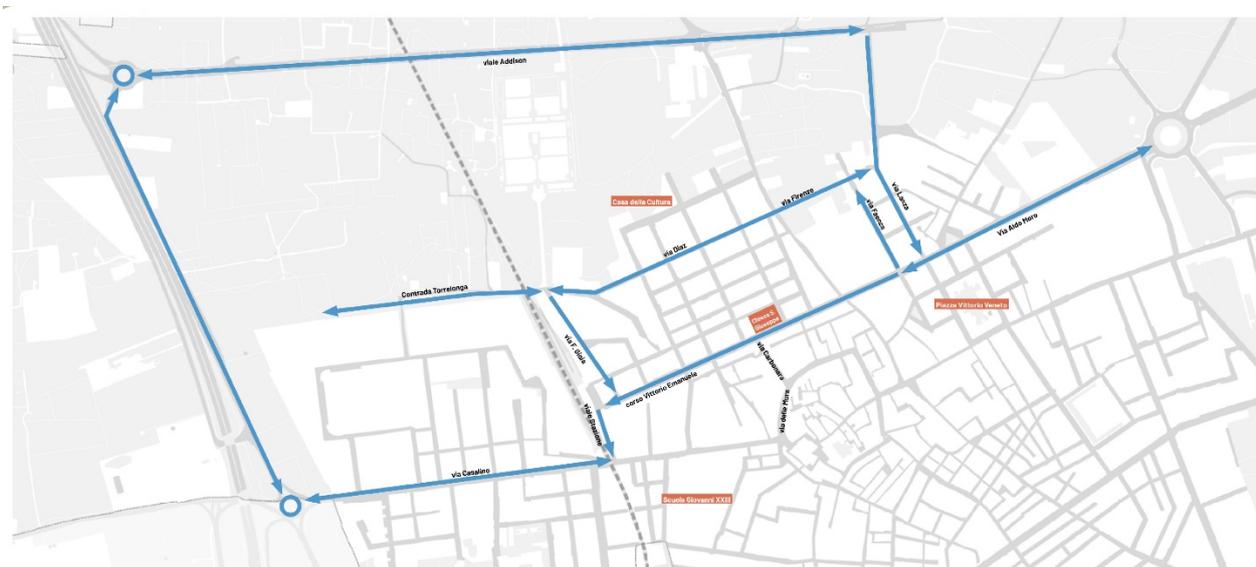


Figura 19 nuovo schema della mobilità per corso Vittorio Emanuele e le strade circostanti, sino a viale Addison

Inoltre, a differenza di quanto prescritto nelle proposte progettuali contenute nel P.F.T.E., si discosta dall'idea di trasformare corso Vittorio Emanuele in una strada urbana di scorrimento (riconducibile alla categoria D del D.Lgs 285/92, "Codice della Strada" e al D.M. 5/11/2011, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"), per una serie di motivazioni legate alle normative del Codice della Strada che, nel caso di strade urbane di scorrimento, impongono la presenza di una corsia riservata per i mezzi pubblici, di uno spartitraffico centrale da 1,10 m e di una banchina da 1 m. Pertanto, la proposta progettuale è stata redatta seguendo le normative vigenti in fatto di dimensionamento delle corsie, delle banchine e delle fermate per i mezzi pubblici, previste per una strada di quartiere, riconducibile alla categoria E del Codice della Strada (categoria alla quale, attualmente, corso Vittorio Emanuele può essere già ascritto).

Infine, il progetto si pone in continuità con gli esiti della ricerca archivistica e del confronto tra le foto storiche rintracciate nelle collezioni private (archivio geom. Innamorato) e la configurazione attuale del corso, perseguendo **l'obiettivo di richiamare la memoria e l'immagine storica dell'arteria stradale in questione, conferendole, naturalmente, una chiave di lettura nuova e moderna.**

Entrando nel merito del progetto architettonico del tratto 1 di corso Vittorio Emanuele, i temi fondamentali riguardano, innanzitutto, l'inserimento della componente vegetazionale, elemento cardine nella riqualificazione del corso e degli spazi accessori ad esso connessi, l'implementazione e la conseguente ridefinizione dello spazio pubblico, migliorandone anche la fruibilità e l'accessibilità.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

Per quanto concerne lo spazio pedonale, il progetto si pone l'obiettivo di implementare quest'ultimo, ridefinendo la spazialità del corso e creando dei veri e propri spazi pubblici, ad ora assenti che permettano di sopperire ad una presenza di veicoli sul corso, preponderante rispetto a quella pedonale. Tale obiettivo viene perseguito mediante **l'allargamento dei marciapiedi** con la conseguente creazione di bulb-out, in prossimità degli angoli, possibile anche grazie alla riconfigurazione dell'assetto della mobilità carrabile con l'introduzione del senso unico di marcia. L'allargamento dei marciapiedi, sino ad una larghezza massima, mediamente, di 4,50 m, avviene secondo uno schema ben definito, basato sull'osservazione di corso Vittorio Emanuele, che ha portato ad una **mappatura degli edifici storici e delle facciate di pregio architettonico**, che insistono su esso e delle **attività di commercio e ristorazione**, ospitate in alcuni di essi; lo schema concettuale si modella su tale mappatura, senza, però, legarsi ad essa in modo eccessivamente rigido, prendendo in considerazione la temporaneità delle attività commerciali, il cui numero e la cui posizione è variabile nel tempo in funzione dei cicli economici-sociali (oggi quanto mai repentini nel cambiamento). Pertanto, si tratta di uno schema di base, con indicazioni di massima che, di volta in volta, per ogni isolato, sono state meglio calibrate, anche in relazione agli incroci carrabili e ad una maggiore sicurezza per i pedoni. La sezione stradale del corso è stata, dunque, ripensata in modo tale che **in prossimità degli edifici di particolare rilevanza storico-culturale e/o architettonica, si configuri l'allargamento del marciapiede**, che occupa interamente gli angoli di ciascun isolato, con un raggio di curvatura pari a 3,50 m, che si allarga sino a 5 m, in modo da garantire un agevole passaggio dei mezzi di soccorso in prossimità degli incroci particolarmente trafficati, tra il corso e le diramazioni gerarchicamente più importanti (si tratta di via F. Gioia, via padre A. da Triggiano, via Vomero, via Carbonara, via Carlo Alberto); in maniera alternata, si collocano le aree di sosta, pensate come una fila di parcheggi in linea, di larghezza pari a 2 m (è possibile andare in deroga rispetto alla dimensione standard di 2,50 m, prescritta nelle normative, in quanto vi è una carreggiata molto ampia da 4 m ed uno spazio pedonale altrettanto largo), parallele rispetto ai marciapiedi, la cui larghezza, in questi punti, si riduce a 2,50 m, garantendo sempre lo spazio minimo necessario per il passaggio di un disabile (la normativa prescrive un passaggio di almeno 1,20 m). Per quanto concerne il dimensionamento dei marciapiedi, dei parcheggi e dei bulb-out, si è fatto riferimento a quanto prescritto dai manuali di progettazione e dalle seguenti normative vigenti: Codice della Strada (D.Lgs. 285/92, Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (D.P.R. 495/92), Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (D.M. del 5.11.2001), Regolamento recante le norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (D.M. 557/99).

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

Lo spazio pubblico pedonale è stato progettato in chiave moderna ed innovativa, in modo tale che potesse ospitare funzioni differenti, garantendo sempre una **flessibilità degli spazi**, senza individuare, rigidamente, delle fasce con specifici usi. Gli usi ipotizzati sono legati al passeggio, sia a piedi, sia in bici (è stato previsto, infatti, una porzione di marciapiede, individuata da un semplice cambio di colore nella pavimentazione posta sul lato Sud, da dedicare potenzialmente alle biciclette dando continuità di flusso con quella già presente per viale Aldo Moro), alla sosta (con una previsione di disposizione di panchine ed arredo urbano) e al ristoro, laddove sorgono bar e locali di ristorazione.

La **pavimentazione** del nuovo Corso riveste un ruolo di primo ordine. A seguito di diverse valutazioni economiche effettuate dall'RTP in funzione del budget disponibile si è dovuto escludere l'utilizzo di basolati in pietra in quanto troppo onerosi. Ma **volendo preservare l'immagine dello scenario urbano, desumibile dalle foto d'archivio, nonché la storica distinzione tra lo spazio pedonale, caratterizzato da elementi discreti, e la parte più infrastrutturale dedicata al trasporto (prima con animali da soma poi con le automobili), caratterizzata da materiali uniformi (prima terreno battuto, poi asfalto), si è optato per una nuova trama pavimentale che ricalchi, con materiali contemporanei e più economici, la storica distinzione tra spazio pedonale e infrastruttura trasportistica. Lo spazio pedonale dei nuovi marciapiedi viene caratterizzato da una trama che ricorda il tessuto delle storiche pavimentazioni "a correre"**.

In quest'ottica il progetto di suolo prevede per la parte carrabile **asfalti colorati con pigmenti in polvere di tonalità tendenti alle terre battute**, mentre per la parte pedonale la disposizione di **masselli in calcestruzzo** vibrocompreso (già previsti dal PFTE approvato in G.C.) intervallati da **cordoli in pietra locale**, definendo così una trama del tessuto pavimentale che eviti una eccessiva omogenizzazione e ripetizione della pavimentazione e dia risalto allo spazio pubblico.

I masselli disposti con una orditura "a correre" vengono riquadrati da cordoli in pietra locale secondo motivi geometrici che in parte si relazionano con l'edificato circostante e in parte con la nuova infrastruttura stradale. In questo modo l'effetto architettonico finale è una **pavimentazione non statica né ripetitiva, ma al contrario movimentata e connotata da una chiara logica compositiva. L'alternanza di materiali e colori incrementa la qualità estetica dello spazio pubblico rinnovato**.



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO



Figura 20 immagine di riferimento di pavimentazioni in masselli e possibili varianti di colore grigio previsto



Figura 21 assonometria incrocio a "T"

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI
E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO
2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G22000000001



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO



Figura 22 assonometria incrocio tipo



Figura 23 prospettiva sul Corso Vittorio Emanuele

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO



Figura 24 concept di progetto di uno stralcio di corso Vittorio Emanuele (tratto 1)

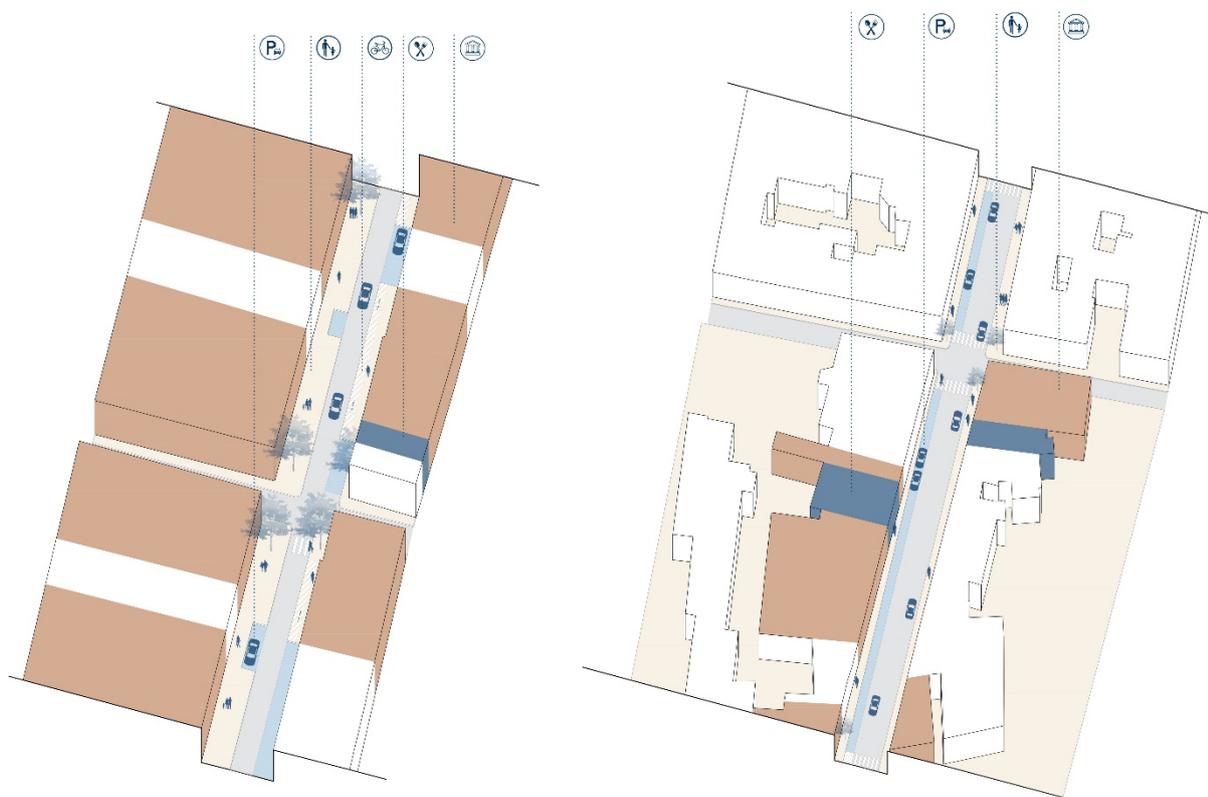


Figura 25 assonometria di uno stralcio del tratto 1 e del tratto 2 di corso Vittorio Emanuele

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

Relativamente al progetto architettonico del tratto 2 di corso Vittorio Emanuele, in continuità con il tratto precedente per quanto concerne lo spazio pedonale, il progetto conferma l'obiettivo di implementare quest'ultimo ridefinendo la spazialità del corso garantendo, laddove possibile, l'allargamento dei marciapiedi con la conseguente creazione di bulb-out, in prossimità degli angoli, pur conservando l'assetto della mobilità carrabile attuale ossia confermando il doppio senso di marcia. A questo proposito, il lato nord viene interamente liberato dalle aree a parcheggio spostate sul lato sud del corso in modo da consentire una maggiore continuità delle aree pedonali che trovano il maggior ampliamento in corrispondenza dell'attigua piazza Papa Giovanni XXIII. Quest'ultimo rappresenta il solo episodio in cui il corso, e in particolare il tratto 2, varia la sua sezione inglobando nel ridisegno dello spazio pubblico lo spazio occupato dall'attuale piazza.



Figura 26 stralcio planimetrico di corso Vittorio Emanuele (tratto 2)

Proprio per **incrementare la disponibilità di spazio pubblico** e in particolare quello destinato alla socialità dei fruitori si è previsto un ridisegno dell'intero slargo eliminando una delle due carreggiate carrabili attuali; si restituisce così uno spazio unitario che si estende dal corso e viene delimitato dalla presenza di via Marina Vecchia, rivista nella sezione odierna, che garantisce la percorrenza carrabile verso la parte esterna della città.

Il ridisegno di piazza Papa Giovanni XXIII si estende sin fino ai piani terra degli edifici residenziali presenti nella parte nord-orientale dell'attuale slargo e a partire dalla presenza delle alberature attuali – 14 tigli disposti in alvaretti delle dimensioni 1,00 x 1,00 m – ridefinisce **tre grandi aree verdi che ribilanciano il rapporto tra le zone permeabili e quelle impermeabili**; vengono difatti conservati gli alberi esistenti e aggiunti di nuovi per potenziare l'infrastruttura verde della piazza cercando di alterare la forma geometrica triangolare della piazzetta attuale. Tre grandi trapezi vengono quindi individuati come nuove aree verdi capaci di raggruppare alcune delle alberature presenti e di contribuire ad un migliore smaltimento delle acque piovane; la loro

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

posizione infatti è stata definita studiando l'altimetria degli attuali marciapiedi pedonali e presentano un lato "aperto" per **favorire la raccolta delle acque piovane** dalle superfici pavimentate all'interno delle aiuole. I restanti tre lati sono invece caratterizzati da un muro, di altezza circa 0.50 m, rivestito in pietra su cui puntualmente sono anche localizzate anche delle sedute in doghe di legno per consentire la sosta dei fruitori. L'esigua ampiezza del marciapiede sul lato nord del secondo tratto di Corso Vittorio Emanuele in corrispondenza degli accessi agli edifici, ha comportato, nella soluzione progettuale, il trapianto di alcuni alberi esistenti rimandando a quelli presenti lungo tutto il bordo della Piazza la costruzione di una continuità visiva con il tratto 1 del corso.

Alle essenze presenti sono state aggiunte altre alberature in linea con quelle scelte per l'intero tratto 1 e tenendo conto di quelle già impiantate – tiglio (*Tilia*), mirabolano, amolo (*Prunus cerasifera 'pissardi'*) – e a queste sono state aggiunte delle piccole essenze arbustive – erica (*Calluna vulgaris*), santolina (*Santolina chamaecyparissus*), rosmarino (*Salvia rosmarinus / rosmarinus officinalis*) – per uniformare dal punto di vista vegetazionale questo spazio aperto a quello del corso.

Analogamente anche sul lato sud del tratto 2 di Corso Vittorio Emanuele lungo il percorso pedonale sono stati previsti nuovi alvaretti entro cui impiantare nuove alberature e arbusti che riprendono le stesse tipologie di essenze implementate sul tratto precedente e sulla Piazza Giovanni XXIII (nello specifico Prunus e arbusti come Rosmarino e Santolina).

Anche in questo caso lo spazio pubblico pedonale è stato progettato in chiave moderna ed innovativa, in modo tale che potesse ospitare funzioni differenti, garantendo sempre una flessibilità degli spazi, senza individuare, rigidamente, delle fasce con specifici usi. Gli usi ipotizzati sono legati al passeggio, alla sosta e al ristoro, laddove sorgono bar e locali di ristorazione e dove potrebbero nascere di nuovi come in corrispondenza dei piani terra degli edifici residenziali ove è prevista la realizzazione dell'ampliamento descritto per piazza Papa Giovanni XXIII.

Dal punto di vista del disegno di suolo per piazza Papa Giovanni XXIII, rappresentando un'eccezionalità dal punto di vista morfologico e spaziale rispetto a tutto il corso, si prevede una parte centrale pavimentata con ricorsi a correre in pietra bocciardata alla quale si affianca, per le restanti parti confinate da un cordolo in pietra da 20 cm, una pavimentazione in ghiaia architettonica (pavimentazione architettonica in calcestruzzo effetto lavato, ghiaia a vista, tipo *Mapei Color Paving*) dal colore chiaro che ben si mixa con la precedente pavimentazione in pietra; la pavimentazione in ghiaia architettonica è intervallata da ricorsi in pietra liscia che e

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

laddove necessaria la separazione tra le diverse tipologie di pavimentazioni, così come le bordure degli alberi, delle aiuole e degli alvaretti, è realizzata mediante un bordo metallico in acciaio Cor-Ten.

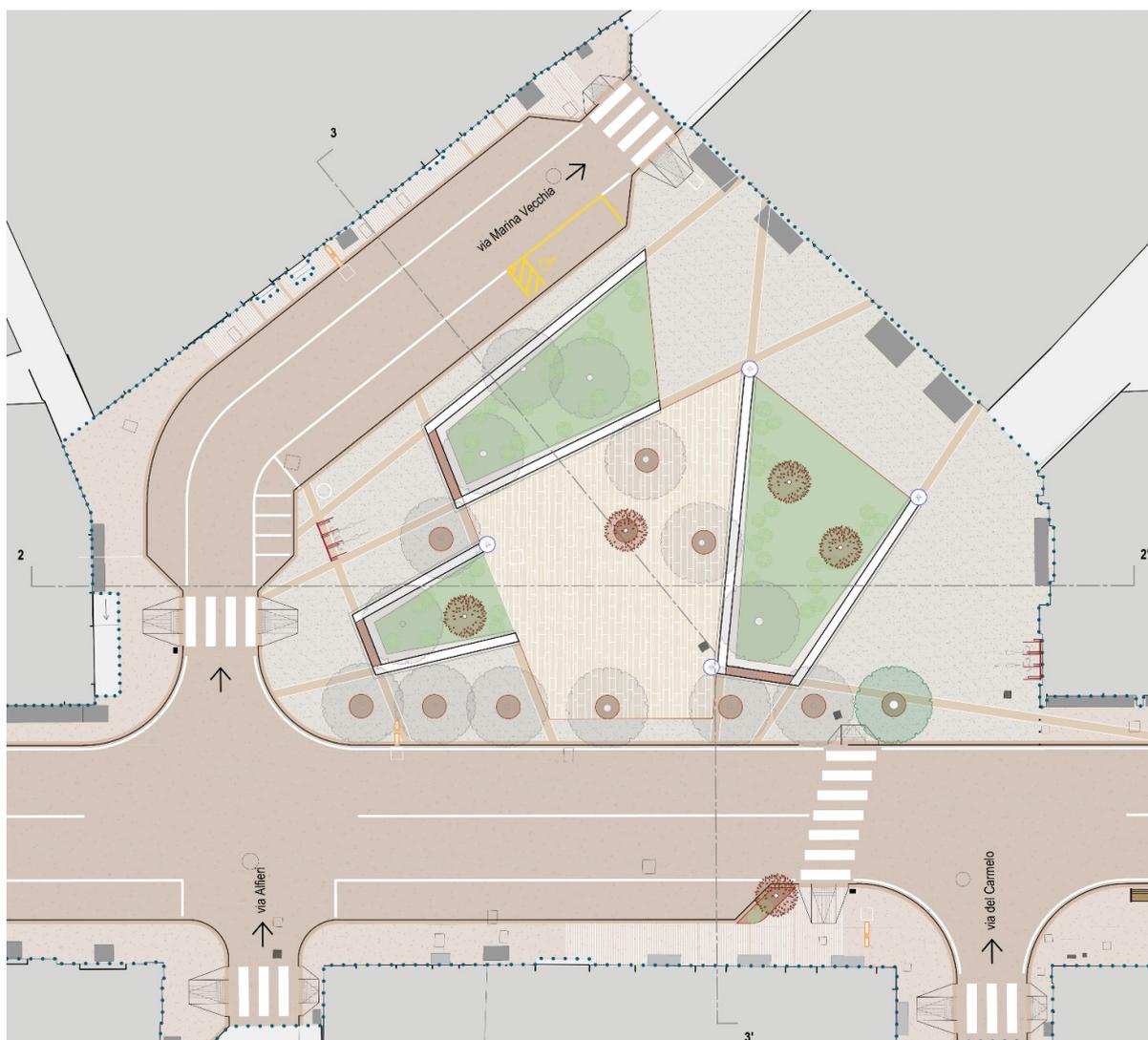


Figura 27 planimetria piazza Papa Giovanni XXIII

La dotazione di arredo infine, oltre le panche monolitiche realizzate in opera e rivestite in pietra, prevede l'installazione di cestini portarifiuti, il ricollocamento della fontana preesistente e la presenza di un'illuminazione pedonale, della stessa tipologia di quella stradale, complementare a quella disposta lungo tutto il corso.

La sezione stradale del tratto 2 del corso è stata ripensata in modo tale da conformare a norma la mobilità a doppio senso di marcia (sono previste due corsie dell'ampiezza complessiva di 7,00 m) e di ridisegnare laddove possibile l'allargamento del marciapiede, che occupa interamente gli

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

angoli di ciascun isolato, con un raggio di curvatura pari a 2,00 m, che si allarga a 5,00 m, in modo da garantire un agevole passaggio dei mezzi di soccorso in prossimità degli incroci particolarmente trafficati, tra il corso e le diramazioni gerarchicamente più importanti (si tratta di Lanza, via Faenza e via Serg. Magg. Mercieri Cataldo); lungo il lato sud del tratto 2 di corso Vittorio Emanuele si collocano le aree di sosta, pensate come una fila di parcheggi in linea, di larghezza pari a 2,00 m ove trovano posto anche gli alvaretti verdi con 7 nuovi alberi e le essenze arbustive posti in prossimità degli angoli.

Come previsto per il tratto 1 di Corso Vittorio Emanuele, per quanto concerne il dimensionamento dei marciapiedi, dei parcheggi e dei bulb-out, si è fatto riferimento a quanto prescritto dai manuali di progettazione e dalle seguenti normative vigenti: Codice della Strada (D.Lgs. 285/92, Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (D.P.R. 495/92), Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (D.M. del 5.11.2001), Regolamento recante le norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (D.M. 557/99).

Elemento cardine nel progetto di riqualificazione del corso, come precedentemente accennato, è la componente verde, pensata e progettata in modo tale da poter creare una vera e propria infrastruttura verde, la **“greenway”** per l'appunto, che potesse fungere da collante tra due importanti nuovi nodi per la città di Triggiano: parco San Lorenzo ad Est e parco Caduti di Nassyria ad Ovest. Scendendo nel dettaglio, dal punto di vista compositivo, il progetto vegetazionale riprende l'analisi fotografica svolta preliminarmente, durante la fase di ricerca archivistica, da cui emerge come, sin da inizio Novecento, la presenza arborea ha caratterizzato corso Vittorio Emanuele, fungendo da **filtro tra la parte carrabile e quella pedonale**. Si è, dunque, riproposto tale impostazione di “buffer verde”, conferendogli una veste differente, più contemporanea rispetto alla basilare piantumazione di essenze arboree secondo un ritmo costante. In un **nuovo rapporto tra minerale e naturale** si è ridefinita una gerarchia di spazi e forme: la componente “dura” delle pavimentazioni pedonali e carrabili sono caratterizzate da forme più rigide e geometriche, proprie delle infrastrutture stradali, mentre la componente “soft” delle aiuole verdi si contrappone con forme sinuose e mistilinee. Il “buffer verde” si articola, quindi, in una serie di aiuole disposte sulla base del medesimo schema concettuale dello spazio pedonale, in prossimità degli edifici storici o di interesse storico-architettonico e dei servizi di ristorazione, laddove vi sono i bulb-out. Le aiuole si configurano con geometrie morbide e sviluppi curvilinei e creano rientranze concave, ospitanti elementi di arredo urbano, ed oggetti convessi, in relazione con le facciate urbane per conferirgli maggior “respiro” e dare la possibilità di apprezzarle maggiormente anche dalla strada. L'andamento sinuoso della componente verde si

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato
dall'Unione europea

NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO

pone in netto contrasto con le geometrie rettilinee e rigide dei marciapiedi, in un rapporto di complementarità e incastro tra i due spazi. Inoltre, la morbidezza delle aiuole (sottolineata dalle essenze vegetazionali) crea un effetto ottico, una sorta di “finta chicane” tale per cui l'automobilista che percorrerà il corso percepirà, idealmente, la presenza di tali curve lungo l'asse stradale e sarà portato a rallentare, incentivato anche dal trovarsi in una **zona 30**. Al contrario, la disposizione di alberature in successione, con ritmo costante, sottolinea l'effetto ottico del viale alberato rettilineo che induce l'automobilista ad aumentare la propria velocità di percorrenza. Le alberature quindi non solo ridefiniscono un “**ritmo vegetale**” al Corso, ma al contempo definiscono dei **landmark urbani** in funzione delle gerarchie di flussi e importanza che ciascuna strada perpendicolare al Corso possiede. Infatti alcune aiuole alberate sono poste a conclusione di un'arteria ortogonale al Corso e la presenza di alberature definisce percettivamente la presenza di tale arteria (si veda ad esempio la parte terminale tra via Gioia e il Corso).

Da un punto di vista vegetazionale, le aiuole avranno un carattere spontaneo, come se la campagna che circonda Triggiano entrasse in città, provando ad invadere lo spazio pubblico pedonale; pertanto, ospiteranno, essenze arbustive basse o piante tappezzanti locali ed autoctone, come la lavanda, il mirto, il rosmarino. In maniera controllata, sulla base della posizione dei sottoservizi (posti abbastanza superficialmente, soprattutto la rete di fogna bianca) e della necessità di garantire visibilità agli incroci, nelle aiuole verranno piantumate anche essenze arboree, con tronchi esili, radici non troppo profonde ed una chioma ampia, in grado di garantire ombre, senza fungere da ostacolo coi propri rami e senza richiedere eccessiva manutenzione. Inoltre, si prevede la ripiantumazione, quando possibile, delle poche specie arboree attualmente esistenti, identificate come giovani lecci.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G22000000001



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO



Figura 28 prospettiva centrale sul Corso Vittorio Emanuele

L'ultimo tema sviluppato dal progetto riguarda la **fruibilità e l'accessibilità dei nuovi spazi pedonali** di corso Vittorio Emanuele, da parte di tutti gli utenti fruitori, siano essi disabili visivi o motori, con difficoltà temporanee e non. L'accessibilità degli spazi pubblici è stata perseguita prestando accurata attenzione a elementi quali gli attraversamenti stradali, la disposizione dell'arredo urbano e la presenza di un **percorso tattile**, per segnalare ostacoli e salti di quota. In fase di progettazione si è fatto ricorso a quanto prescritto dalla normativa vigente in materia di superamento delle barriere architettoniche, quali il D.P.R. 503/196 e il D.M. 236/89, e dalla manualistica trattante il tema (nello specifico, sono state seguite le "Linee guida LVE", redatte nel 2020 dal I.N.M.A.C.I., Istituto Nazionale per la Mobilità Autonoma di Ciechi e Ipovedenti). Scendendo nel dettaglio, per quanto concerne gli attraversamenti pedonali, questi ultimi sono caratterizzati da rampe realizzate in punti strategici dello spazio pubblico, garantendo ai pedoni un attraversamento rapido, comodo e sicuro, posto quasi sempre alla fine di ogni isolato, a 5 m di distanza dall'incrocio, secondo quanto prescritto dall'art. 145 del Regolamento di Attuazione (D.P.R. 495/92). Si è fatto ricorso a due tipologie di rampe, a seconda della configurazione spaziale del tratto di marciapiede; nello specifico, nel caso del nuovo spazio pedonale, caratterizzato da marciapiedi molto ampi, si è optato per una rampa perpendicolare al senso di marcia (di larghezza pari a 1,20 m e lunghezza di 2 m), mentre nel caso degli attraversamenti

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

laterali, data la presenza di marciapiedi ristretti, è stato necessario progettare rampe parallele al senso di marcia, che presentano una larghezza variabile tra i 90 cm e 1,50 m (con un piano di riposo di 1,20 m). Entrambe le tipologie di rampa sono state dimensionate considerando una pendenza massima dell'8%, relativamente ad un dislivello medio di 15 cm rispetto alla quota stradale. I salti di quota costituiti dalle rampe per gli attraversamenti pedonali e le fermate del trasporto urbano saranno segnalati ricorrendo alla progettazione di un percorso tattile, sulla base delle **"Linee guida LVE"**, per i sistemi Loges-Vet-Evolution. Tali sistemi sono basati sull'utilizzo di percorsi e segnali tattici, elementi modulari di pavimentazione a rilievo e con colori a contrasto, necessari per guidare i disabili visivi (non vedenti e ipovedenti) in ampi spazi in cui non sono presenti guide naturali. Forniscono informazioni direzionali (ad esempio, segnali di "direzione rettilinea", "svolta obbligata", "incrocio"), avvertimenti situazionali (ad esempio, "arresto", "pericolo valicabile") e indicazioni puntuali, come la fermata dell'autobus di linea o l'ingresso di uffici pubblici. Infine, ultimo avvertimento adottato al fine di garantire la fruibilità e l'accessibilità della nuova configurazione di corso Vittorio Emanuele è relativo alla disposizione dell'arredo urbano. Elementi quali panchine, cestini per la spazzatura e rastrelliere, saranno disposti in una "fascia buffer", pensata idealmente come la prosecuzione dell'ingombro occupato dalle aiuole verdi, lungo il bordo esterno del marciapiede, ad un'altezza da terra tale da non rappresentare un ostacolo al passaggio di disabili motori e/o visivi.

Il progetto ha previsto la riconferma degli stralli per portatori di disabilità motoria negli stessi punti dove ora sono collocati e in più ne ha previsto di nuovi. In merito ai **parcheggi** lungo il Corso si riportano delle tabelle riepilogative che forniscono un sunto di quanti posti auto si avrà a disposizione:

VIABILITÀ ATTUALE				
Localizzazione	Numero parcheggi	Parcheggi disabili	Parcheggi moto	Totale
Tratto 1	68	4	0	72
Tratto 2	70	0	0	70
Piazzetta	0	0	0	0
				142

VIABILITÀ PROGETTO				
Localizzazione	Numero parcheggi	Parcheggi disabili	Parcheggi moto	Totale
Tratto 1	69	6	6	81
Tratto 2	19	1	3	23
Piazzetta	9	1	3	13
				117

Figura 29 tabelle di confronto parcheggi

Scendendo più nel dettaglio degli interventi previsti dal progetto di riqualificazione del Corso, che per ragioni di semplificazione di lettura è stato suddiviso in due tratti in funzione della sezione stradale (tratto 1 unica corsia di marcia – tratto 2 doppio senso di marcia), si prevedono interventi suddivisi nelle seguenti categorie di opere:

1. Demolizioni e rimozioni

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

2. Scavi e rinterri
3. Trasporti e smaltimenti
4. Impermeabilizzanti e tnt
5. Vespai, riempimenti e massetti
6. Pavimenti e rivestimenti
7. Opere a verde
8. Arredi urbani.



Figura 30 prospettiva incrocio tipo con via trasversale al Corso Vittorio Emanuele

Demolizioni e rimozioni:

- Fresatura di pavimentazioni stradali di qualsiasi tipo, compresi gli oneri per poter consegnare la pavimentazione fresata e pulita,
- Demolizione di sottofondo, eseguita con mezzi meccanici, compreso trasporto a discarica fino ad una distanza massima di 5 km: per sottofondi in materiale stabilizzato
- Demolizione di pavimento in mattoni, marmette, ecc., compreso il sottofondo dello spessore fino a 5 cm, anche con eventuale recupero parziale del materiale
- Rimozione di basolati, compreso il sottofondo di sabbia, ghiaia o malta cementizia
- Demolizione di massetto in calcestruzzo alleggerito
- Rimozione di cordoni in pietra di Soletto, Trani, etc. di qualunque larghezza, compreso il taglio della vecchia malta, la pulizia, l'accatastamento dei cordoni utilizzabili

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

- Rimozione e smontaggio di arredi urbani presenti, barriere metalliche e segnaletica verticale montata su palo. Compreso telai, controtelaio, strutture ed eventuale smuratura delle grappe o dei tasselli di tenuta ed eventuale taglio a sezione degli elementi
- Smontaggio di griglie metalliche di aerazione a pavimento, compreso telaio, controtelaio, smuratura delle grappe o dei tasselli di tenuta ed eventuale taglio a sezione degli elementi
- Trapianto di piante esistenti e ricollocazione in altro sito nell'ambito dello stesso giardino o area attigua, comprensivo di tutte le operazioni colturali preparatorie (potatura di contenimento, zollatura) e delle successive operazioni di reimpianto (predisposizione buca, concimazione di fondo, aspersione con ormoni radicanti, fasciatura del fusto con juta, palificazione di sostegno) e prima annaffiatura.

Scavi e rinterri:

- Scavo a sezione obbligata, eseguito con mezzi meccanici, fino alla profondità di 2 m, compresi l'estrazione e l'aggotto di eventuali acque, fino ad un battente massimo di 20 cm, il carico su mezzi di trasporto e l'allontanamento del materiale scavato nell'ambito del cantiere: in rocce sciolte (argilla, sabbia, ghiaia, terreno vegetale e simili o con trovanti fino ad 1 mc)

Impermeabilizzanti e tnt:

- Strato di separazione per cassonetti stradali e/o piano di posa di rilevati realizzato mediante posa, fra il terreno di fondazione e materiale di riporto, con funzione di separazione e filtrazione, di geotessile tipo non tessuto costituito al 100% da fibre in fiocco di prima scelta in poliestere o polipropilene
- Manto impermeabile prefabbricato costituito da membrana bitume-polimero elastoplastomerica con la faccia inferiore bugnata per l'adesione a fiamma in semindipendenza attraverso "chiodi di bitume", per la realizzazione di sistemi impermeabilizzanti in semindipendenza controllata.

Vespai, riempimenti e massetti:

- Sottofondazione stradale, compresa la fornitura del materiale, la lavorazione e compattazione dello strato con idonee macchine in modo da raggiungere il 95% della prova AASHO modificata o un Md pari a 800 kg/cm² secondo le norme del CNR su prove a piastra, le prove di laboratorio ed ogni altro onere, lavorazione, ecc., necessario a dare il lavoro finito a regola d'arte da misurarsi a materiale costipato: in misto granulometrico con leganti naturali

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

- Compattazione del piano di posa della fondazione stradale (sottofondo) nei tratti in trincea fino a raggiungere in ogni punto una densità non minore del 95% dell'AASHO modificato, compresi gli eventuali inumidimenti necessari: su terreni appartenenti ai gruppi A1, A2-4, A2-5, A3 (terre ghiaia sabbiosa, frazione passante al setaccio 0,075 UNI 2232 <= 35%)
- Fornitura e posa in opera di massetto in conglomerato cementizio a resistenza caratteristica e classe di esposizione conforme alle prescrizioni delle norme UNI vigenti con dimensioni massima degli inerti pari a 30 mm, in opera ben livellato e pistonato, armato con rete elettrosaldata di diametro 6 mm a maglia 20 x 20 cm, su vespaio livellato e liscio (per gli attraversamenti carrabili si considera sp. 12 cm mentre per le parti pedonali si considera sp. 8cm)
- Magrone di sottofondazione eseguito mediante getto di conglomerato cementizio preconfezionato a dosaggio con cemento 42.5 R, per operazioni di media-grande entità, eseguito secondo le prescrizioni tecniche previste, compresa la fornitura del materiale in cantiere, lo spargimento, la vibrazione per la realizzazione delle fondazioni cordoli

Pavimenti e rivestimenti:

zone pedonali e aiuole:

- Fornitura e posa in opera di cordoni retti o curvi in pietra calcarea dura provenienti dalle cave di Soletto, della lunghezza non inferiore a cm 50 ed altezza di cm 15 18, lavorati come di seguito specificato, a spigoli arrotondati, allettati con malta cementizia a q.li 4 di cemento, escluso il sottofondo, compresi però, la suggellatura dei giunti con malta cementizia grassa ed ogni altro onere e magistero per dare il lavoro compiuto a perfetta regola d'arte. Larghezza cm 20 Bocciardato
- Ricollocamento in opera di cordoni in pietra calcarea precedentemente rimossi e accatastati nell'ambito del cantiere, posati su cordolo in cls compreso il trasporto dai luoghi di cumulo e posa secondo indicazioni fornite dalla D.L. a qualunque altezza. Compresa sigillatura dei giunti con malta premiscelata, tipo Mapestone PFS 2 della Mapei, anche a più ripresa fino a completa saturazione dei vuoti. Sono compresi ancora tutti gli oneri necessari per le rifiniture intorno ai chiusini di ispezione esistenti
- Fornitura e posa in opera di bordura laminare in alluminio cm 15 di dimensioni: barra da 2000x150h mm/cad. - spessore min. 2-3 mm, realizzato in estruso di alluminio formato da lamina centrale, parte arrotondata nella parte sommitale e freccia antisfilamento nella parte inferiore; flessibile e sagomabile in campo, e' stabile ai raggi uv agli agenti atmosferici ed



PROGETTO DEFINITIVO

alle principali sostanze presenti nel terreno. Riciclabile a fine utilizzo. Compreso piastrine di collegamento, viterie, trasporto, sollevamento, accessori di montaggio

- Lastre tattili per esterni in cemento e graniglie di pietre naturali per la formazione di percorsi per non vedenti, superficie antiscivolo con disegni e rilievi per le diverse tipologie di percorso, antigelive e carrabili, spessore totale 35 mm, in due strati di cui il superiore di spessore 20 mm composto da scaglie di pietre naturali, quarzi e cemento tipo 42,5 e l'inferiore di spessore 15 mm composto da sabbia e cemento tipo 42,5, poste in opera con malta di cemento su adeguato sottofondo da pagarsi a parte, nelle seguenti dimensioni e tipologie: grigio naturale: attenzione servizio e rettilineo, 400 x 300 mm
- Grigliato elettroforgiato realizzato in acciaio S235 JR secondo UNI EN 10027-1 zincato a caldo a norme UNI EN ISO 1461 con collegamento in tondo liscio e/o quadro ritorto, dimensione standard di 6100 x 1000 mm, in opera compresi gli elementi di supporto anche essi zincati a caldo, quali telai, guide, zanche, bullonerie e simili: grigliato pedonale industriale: peso 20 kg/mq, con maglia 25 x 76 mm e piatto portante 25 x 2 mm, collegamento in tondo liscio per nuove griglie di areazione secondo disegno esecutivo
- Fornitura e posa in opera di cordoni in pietra di Apricena di lunghezza non inferiore a 50 cm e altezza non inferiore a 25 cm, lavorati a bocciarda sulla faccia vista e a scalpello negli assetti, con spigoli arrotondati o sfettati, in opera con malta idraulica compreso ogni onere e magistero relativo. di larghezza pari a 15 cm per elementi separatori a motivo geometrico
- Pavimentazione con masselli di calcestruzzo vibrocompresso a doppio strato, a norma UNI EN 1338 parti I, II, III, resistenti al gelo secondo norma UNI 7087, classe A di resistenza all'abrasione (≤ 22 mm), finitura tipo quarzo o porfido, forniti e posti in opera compresa la stesa di un riporto di circa 3-5 cm di sabbia, il taglio e lo spacco dei masselli non inseribili interi, la compattazione dei masselli a mezzo piastra vibrante, la sigillatura a finire dei giunti fra singoli masselli costituita da una stesura di sabbia fine e asciutta, valutazione riferita ad una misurazione vuoto per pieno incluse le interruzioni conseguenti la presenza di manufatti, chiusini ed aree da circoscrivere inferiori a 1 mq: spessore 8 cm, base 20 cm, altezza 16,5 cm: grigia
- Fornitura e posa in opera basolato con elementi di pietra calcarea dura, coerente a grana uniforme, non geliva, resistente alla compressione, e all'urto, provenienti dalle migliori cave di Cisternino, lavorati come di seguito specificato sulla faccia vista e con gli assetti a squadro e per il resto in tutto come al numero d'ordine precedente. Di cm 10 di spessore.



PROGETTO DEFINITIVO

Bocciardato per riquadrature su pozzetti, caditoie e terminali dei sottoservizi in quadrotti 10x10 come da disegno esecutivo per agevolare la futura manutenzione.

zone carrabili:

- Mano di attacco per garantire l'ancoraggio fra strati di conglomerato bituminoso, compresa la pulizia del piano di posa mediante idonee attrezzature spazzolatrici-aspiranti e ogni altro onere per una corretta e omogenea spruzzatura del legante: con emulsione bituminosa modificata 60% (C 60 BP 3)
- Strato di binder in conglomerato bituminoso costituito da misto granulare prevalentemente di frantumazione, composto da una miscela di aggregato grosso, fine e filler avente Dmax 16 mm, resistenza alla frammentazione Los Angeles (UNI EN 1097-2) LA ≤ 25 (LA25), compreso fino ad un massimo 30% di conglomerato bituminoso di recupero opportunamente rigenerato con attivanti chimici funzionali (rigeneranti), dosaggio minimo di bitume totale del 4,2% su miscela, con percentuale dei vuoti in opera fra il 3 ed il 6%. E' compresa la stesa mediante vibrofinitrice meccanica e la costipazione a mezzo di rulli di idoneo peso. miscela impastata a caldo con bitume tal quale Classe 50/70 o 70/100, con l'aggiunta di attivanti di adesione e elevata additivazione (6,0 ÷ 8,0% sul peso del bitume totale) con compound polimerico a basso peso molecolare e medio punto di fusione aggiunto direttamente nel mescolatore durante la fase produttiva: spessore compresso fino a 5 cm
- Strato di usura in conglomerato sintetico costituito da misto granulare frantumato e legante trasparente, composto da una miscela di resine sintetiche multicomponenti che presentano un comportamento visco-elastico analogo a quello dei bitumi, idoneo alla realizzazione di conglomerati neutri o colorati in contesti di particolare pregio architettonico, aree pedonali e marciapiedi, piste ciclabili, strade private e zone sportive (per mezzo di additivazioni con idonee pigmentazioni) che sostituiscono totalmente il legante bituminoso; dosato a 6,5 8,0% sul peso degli aggregati, in funzione della loro natura e del fuso granulometrico di riferimento, prodotto a temperatura a 150 170 °C e applicato con lo stesso equipaggiamento utilizzato nel caso dei conglomerati bituminosi tradizionali, perfettamente pulito per garantire il risultato visivo desiderato, compatibile con i pigmenti in polvere per la realizzazione di pavimentazioni sintetiche colorate: spessore compresso fino a 3 cm.

Opere a verde:

- Stesa e modellazione di terra di coltivo: compresa la fornitura: operazione manuale

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

- Messa a dimora di specie erbacee in vaso 9 x 9 o simili, densità di 15-25 piante al mq, compresa la fornitura di 40 l di ammendante a mq, la preparazione del terreno, l'impianto, ed una bagnatura con 30 l di acqua al mq, pacciamatura e piantine escluse
- Fornitura di piante tappezzanti di prima scelta, esenti da malattie e parassitismi, comprensiva di scarico e trasporto a piè d'opera Specie tipo: Anthemis spp., Aptenia spp., Carpobrotus edulis, Capparis ovata, Delosperma spp., Dorycnium hirsutum, Gazania spp., Lampranthus auranticus, Lantana sellowiana, Leonotis leonorus, Limonium vulgare, Myoporum parvifolium, Santolina spp., Sedum spp., etc. vasi diametro cm 12
- Fornitura di piante arbustive di prima scelta, allevate in contenitore, esenti da malattie e parassitismi, comprensiva del trasporto e scarico a piè d'opera. Specie tipo: Buddleja spp., Callistemon spp., Ceanothus spp., Cistus spp., Corylus avellana, Cotoneaster spp., Crataegus spp., Euonymus spp., Genista, Hypericum spp., Laburnum anagyroides, Lantana camara, Ligustrum spp., Lonicera spp., Metrosideros excelsus, Nerium oleander, Philadelphus coronarius, Phillyrea spp., Pyracantha, Rosmarinus officinalis, Ruta graveolens, Senecio maritimus, Spartium junceum, Vitex agnus-castus. vaso da 2 litri diametro cm 16
- Piante messe a dimora, compresa la fornitura delle stesse, scavo, piantagione, reinterro, formazione di conca e fornitura e collocamento di palo tutore di castagno impregnato con sali di rame: piante con zolla ad alto fusto altezza 4,00 ÷ 4,50 m: quercus robur fastigiata
- Apertura di buche, con trivella meccanica, in terreno di qualsiasi natura e consistenza, compreso ogni altro onere accessorio
- Fornitura di piante arboree di prima scelta ad alto fusto, allevate in contenitore, esenti da malattie e parassitismi, comprensiva del trasporto e scarico a piè d'opera. Specie tipo: Acacia dealbata, Acacia saligna, Albizia julibrissin, Brachychiton spp., Carpinus orientalis, Celtis australis, Ficus spp., Fraxinus spp., Gleditsia triacanthos, Jacaranda mimosaeifolia, Koelreuteria paniculata, Melia azedarach, Phytolacca dioica, Pinus halepensis, Pinus pinaster, Pinus pinea, Platanus acerifolia, Populus nigra 'Italica', Prunus spp., Robinia pseudoacacia, Salix spp., Sophora japonica, Sorbus spp., Tamarix spp., Tilia spp., Ulmus spp. circonferenza fusto cm 20-25
- Collocamento a dimora di latifolia in contenitore, compresa la ricolmatura con compressione del terreno (esclusa la fornitura della pianta)
- Piante messe a dimora, compresa la fornitura delle stesse, scavo, piantagione, reinterro, formazione di conca e fornitura e collocamento di palo tutore di castagno impregnato con

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

sali di rame: piante con zolla, circonferenza del fusto 12 ÷ 14 cm: prunus cerasifera "Pissardii nigra".

Arredi urbani:

- Panca monoposto realizzata con telaio in ghisa sferoidale provvisto di braccioli di disegno curvilineo, trattato con Ferrus, un processo protettivo che garantisce un'ottima resistenza alla corrosione. Il trattamento consiste in una granigliatura per eliminare tutti i tipi di sporcizia ed ossidazioni, un bagno elettrolitico, seguito da una mano di primer epossidico ed una mano finale di vernice a polvere di poliestere colore Marson. Le cinque doghe di legno duro tropicale con sezione di 110x35 mm, sono trattate con 3 mani della finitura Lignus, un fungicida, insetticida e protettore idrorepellente. Tutta la viteria è in acciaio inossidabile. Fissaggio al suolo tramite barre filettate, dimensioni 70 x 65 cm
- Panca pluriposto realizzata con telaio in ghisa sferoidale provvisto di braccioli di disegno curvilineo, trattato con Ferrus, un processo protettivo che garantisce un'ottima resistenza alla corrosione. Il trattamento consiste in una granigliatura per eliminare tutti i tipi di sporcizia ed ossidazioni, un bagno elettrolitico, seguito da una mano di primer epossidico ed una mano finale di vernice a polvere di poliestere colore Marson. Le cinque doghe di legno duro tropicale con sezione di 110x35 mm, sono trattate con 3 mani della finitura Lignus, un fungicida, insetticida e protettore idrorepellente. Tutta la viteria è in acciaio inossidabile. Fissaggio al suolo tramite barre filettate, dimensioni 180 x 65 cm,
- Cestino portarifiuti con coperchio, portata 45 l. Struttura in lamiera d'acciaio zincato rivestito con verniciatura a polveri color corten, porta con serratura in legno, lamiera d'acciaio zincata o laminato ad alta pressione. Contenitore interno zincato o fermasacco per sacchetti di plastica. Misure 25 x 35 cm, h 93 cm
- Cestino portarifiuti con coperchio, portata 120 l. Struttura in lamiera d'acciaio zincato rivestito con verniciatura a polveri color corten, porta con serratura in legno, lamiera d'acciaio zincata o laminato ad alta pressione. Contenitore interno zincato o fermasacco per sacchetti di plastica. Misure 37 x 58 cm, h 105,5 cm
- Portabici a due livelli modulare per 4 biciclette, realizzati da due orizzontali di base in tubolare tondo di acciaio su cui sono saldati alternativamente stalli bassi e stalli alti composti da una coppia di tubolari tondi in acciaio. Tutte le parti metalliche sono zincate e verniciate a polvere poliestere termoindurente color corten. Fissaggio a terra con tasselli meccanici.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

9.2 Via Dattoli

Per quanto concerne la riqualificazione di via Dattoli, il progetto prevede esclusivamente la creazione di un'infrastruttura verde, costituita da alberature di media grandezza, disposte unicamente sul lato destro della strada, laddove sorge il marciapiede più ampio di nuova realizzazione, in grado di assicurare una continuità verde rispetto a corso Vittorio Emanuele e ai parcheggi satellitari, ombreggiatura ed assorbimento di CO₂.

Il progetto definitivo, in linea con gli indirizzi delineati dal P.F.T.E., ha approfondito tale previsione in relazione agli elementi preesistenti e, sulla base del rilievo, della presenza degli accessi alle strutture scolastiche e agli edifici privati spesso caratterizzati dalla presenza di passi carrabili che assicurano l'accesso carrabile alle aree di pertinenza esterna dei condomini.

Attualmente accanto alle recinzioni delle strutture scolastiche corre un percorso ciclo-pedonale caratterizzato da una superficie in cemento delimitata da un cordolo anche esso in cemento prefabbricato.



Figura 31 planimetria complessiva via Dattoli

Il progetto prevede, dunque, in adiacenza alla recente pista ciclopedonale realizzata lungo via Dattoli dal lato delle strutture scolastiche la realizzazione di una serie di nuovi alvaretti, di due dimensioni differenti, che contengono i nuovi elementi vegetazionali e ridistribuiscono gli stalli dei parcheggi esistenti.

I suddetti alvaretti hanno una forma trapezoidale e attraverso l'impiego di cordoli con asola inferiore, dello stesso materiale di quelli presenti lungo la pista ciclopedonale, si configurano come piccoli "rain garden" capaci di favorire, unitamente al sistema di caditoie sulla strada, il deflusso delle acque meteoriche. Questa soluzione prevede che il terreno all'interno degli alvaretti sia alla stessa quota della careggiata in maniera tale da raccogliere e filtrare parte delle acque meteoriche che, secondo la pendenza inalterata della strada, viene convogliata lungo il sistema delle caditoie attuale.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO



Figura 32 planimetria complessiva di via Dattoli

La dimensione e la posizione dei nuovi alvaretti tiene conto prevalentemente di due aspetti:

- la tipologia vegetazionale dei nuovi elementi arborei – Lecci (*Quercus ilex*) – che, seppur caratterizzati da un apparato radicale che si sviluppa in profondità, richiede un passo non troppo fitto degli alberi, posizionati ad un interasse di circa 14,00 m;
- la presenza, rilevata, di una serie di passi carrabili che ha richiesto di salvaguardare frontalmente degli idonei spazi di manovra per l'ingresso e l'uscita dalle aree di pertinenza residenziali.

Per questi motivi sono state previste due dimensioni differenti per gli alvaretti:

- a. uno più grande con una larghezza pari a quella degli stalli dei parcheggi (1,80 m) e con una conformazione trapezoidale (due lati presentano un angolo di 45°) che consente di garantire anche lo spazio di manovra per la movimentazione dei veicoli in sosta;
- b. uno più piccolo che ha, invece, una larghezza più ridotta (1,00 m) e che è stato collocato in corrispondenza degli accessi carrabili alle aree di pertinenza residenziale in modo da garantire uno spazio più ampio per le manovre dei veicoli.

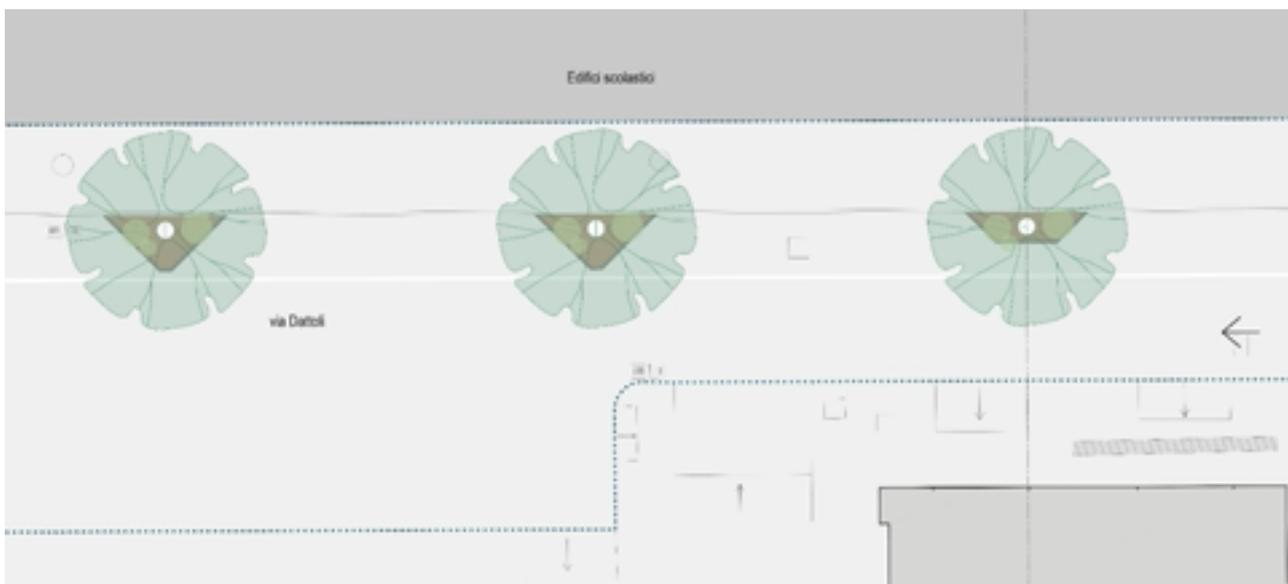


Figura 33 stralcio planimetrico di via Dattoli con individuazione delle due differenti tipologie di alvaretto

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

Questa scansione quindi si adatta alle condizioni preesistenti restituendo un'alternanza tra questi due tipi di alvaretto senza però compromettere l'effetto di continuità dato dalla sequenza dei 21 lecci di nuovo impianto.

In tutti i nuovi alvaretti e nelle porzioni in cui è stato possibile estendere la porzione a verde (ad esempio sui raccordi finali del percorso ciclo-pedonale esistente o in corrispondenza degli accessi alle strutture scolastiche) si è prevista anche la piantumazione di piccole essenze arbustive – erica (*Calluna vulgaris*), santolina (*Santolina chamaecyparissus*), rosmarino (*Salvia rosmarinus / rosmarinus officinalis*) – per incrementare l'intera infrastruttura green della strada.

In tutti i casi, sia per le essenze arboree che per quelle arbustive, si è optato per essenze autoctone o comunque presenti nelle altre aree urbane cercando di creare una coerenza dal punto di vista della tipologia vegetazionale tra le diverse zone della città.

La realizzazione dei nuovi alvaretti ha comportato una leggera modifica dell'attuale impianto di smaltimento delle acque piovane che è caratterizzato dalla presenza di una serie di caditoie su strade adiacente alla pista ciclo-pedonale esistente; laddove i nuovi alvaretti si sovrapponevano alle caditoie esistenti si è previsto il loro minimo spostamento riportandole sulla carreggiata carrabile.

Nel complesso l'intervento trasforma questo asse viario, secondo quanto previsto nel livello progettuale precedente, garantendo un opportuno incremento dell'armatura verde di via Dattoli – *greening urbano* – che in prospettiva si collegherà all'area verde da realizzarsi sull'area liberata dall'interramento dei binari ferroviari e, da questa, all'asse di corso Vittorio Emanuele.

9.3 Parcheggi

Il progetto di riqualificazione del sistema viario di corso Vittorio Emanuele, viale Aldo Moro e via Dattoli, coinvolge anche alcuni spazi accessori, disposti in maniera satellitare rispetto al sistema stesso, con l'obiettivo di trasformarli in aree adibite a parcheggio pubblico. Si tratta delle aree in via Aldo Moro, via Marina Vecchia e via Firenze, precedentemente descritte.

Il progetto delle aree a parcheggio si pone anch'esso in linea con la matrice ecologica delle prescrizioni del P.F.T.E., in modo da poter creare un'infrastruttura verde uniforme e continua con via Dattoli e corso Vittorio Emanuele.

L'intervento si basa su una volontà progettuale e paesaggistica ben chiara e definita: **porsi in collegamento con il paesaggio rurale circostante, richiamando la trama delle coltivazioni e dei fondi agricoli**. L'attitudine a introiettare il paesaggio al centro degli interventi di trasformazione urbana è una nuova chiave di lettura progettuale che consente di inserire



PROGETTO DEFINITIVO

all'interno di brani urbani sfrangiati elementi di paesaggio, territorio permeabile per un rinnovamento della città stessa. Tale volontà è perseguita tramite l'individuazione di una griglia modulare, dettata dalle misure standard di un parcheggio, sulla quale si basa l'intera organizzazione spaziale dei parcheggi. Tale griglia identifica gli stralli per la sosta dei veicoli, le corsie di manovra e le aree pedonali, solitamente collocate in prossimità degli accessi alle aree per il parcheggio, in continuità con il marciapiede, pensate per la sosta dei pedoni ed il loro ristoro. Ogni strallo presenta una pavimentazione di colore differente: è proprio questa differenziazione a richiamare la **“texture paesaggistica”** che caratterizza i territori agricoli. Nello specifico, la pavimentazione carrabile è costituita da un elemento grigliato in materiale riciclato, riempito fino a costipamento con ghiaia o granulati.

La matrice ecologica dell'intervento è, dunque, riscontrabile nella scelta delle pavimentazioni, pensate come costituite da materiali drenanti e permeabili, ma, anche, nella presenza della componente verde, generalmente disposta lungo i bordi dei parcheggi, come filtro tra questi ultimi e le aree pedonali e/o residenziali circostanti.

Gli interventi generali sui parcheggi sono suddivisi nelle seguenti categorie di opere:

1. Demolizioni e rimozioni
2. Scavi e rinterri
3. Trasporti e smaltimenti
4. Vespai, riempimenti e massetti
5. Pavimenti e rivestimenti
6. Opere a verde
7. Arredi urbani

Demolizioni e rimozioni:

- Demolizione totale di fabbricati con struttura portante in cemento armato e solai del tipo latero-cementizio. Effettuata con l'ausilio di mezzi meccanici, in qualsiasi condizione, altezza o profondità, compreso l'onere per il calo o l'innalzamento dei materiali di risulta con successivo carico sull'automezzo, tagli anche a fiamma ossidrica dei ferri, cernita dei materiali, accatastamenti, stuoie e lamiere per ripari, segnalazione diurna e notturna, recinzioni, etc. e quant'altro occorre per dare il lavoro finito in opera a perfetta regola d'arte (per il solo parcheggio di via Firenze)
- Demolizione di muratura di qualsiasi genere, anche voltata, di spessore fino ad una testa, eseguita a mano, compresa la cernita ed accantonamento del materiale di

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

recupero da riutilizzare: muratura in mattoni pieni

- Fresatura di pavimentazioni stradali di qualsiasi tipo, compresi gli oneri per poter consegnare la pavimentazione fresata e pulita, con esclusione delle movimentazioni del materiale di risulta dal cantiere: per spessori compresi fino ai 3 cm, valutato al mq per ogni cm di spessore
- Demolizione di sottofondo, eseguita con mezzi meccanici, compreso trasporto a discarica fino ad una distanza massima di 5 km: per sottofondi in materiale stabilizzato.

Scavi e rinterri:

- Scavo a sezione aperta effettuato con mezzi meccanici compresa la rimozione di arbusti e ceppaie, la profilatura delle pareti, la regolarizzazione del fondo, il carico sugli automezzi ed il trasporto nell'ambito del cantiere. in rocce sciolte (argilla, sabbia, ghiaia, terreno vegetale e simili o con trovanti fino ad 1 mc).

Vespai, riempimenti e massetti:

- Compattazione del piano di posa della fondazione stradale (sottofondo) nei tratti in trincea fino a raggiungere in ogni punto una densità non minore del 95% dell'AASHO modificato, compresi gli eventuali inumidimenti necessari: su terreni appartenenti ai gruppi A4, A5 (terre limo argillose, frazione passante al setaccio 0,075 UNI 2232 > 35%), A2-6, A2-7 (terre ghiaia sabbiosa, frazione passante al setaccio 0,075 UNI 2232 <= 35%)
- Sottofondazione stradale, compresa la fornitura del materiale, la lavorazione e compattazione dello strato con idonee macchine in modo da raggiungere il 95% della prova AASHO modificata o un Md pari a 800 kg/cm² secondo le norme del CNR su prove a piastra, le prove di laboratorio ed ogni altro onere, lavorazione, ecc., necessario a dare il lavoro finito a regola d'arte da misurarsi a materiale costipato: in misto granulometrico con leganti naturali
- Stabilizzazione a calce di corpo stradale in rilevato mediante stesa, in sito, di terre provenienti dagli scavi, con distanza massima pari a 5000 m, fornite e poste in opera con idonei macchinari, per spessori non superiori a 30 cm. La stabilizzazione dovrà essere eseguita con l'apporto di ossido ed idrossido di calcio micronizzato, in idonea percentuale in peso rispetto alla terra, previa elaborazione della miscela ottimale, fino a raggiungere i valori richiesti di addensamento e modulo di deformazione; compreso la stesa della calce, le prove di laboratorio ed in sito durante il trattamento e quanto altro necessario per dare il lavoro finito a perfetta regola d'arte, esclusa la sola fornitura della calce

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

- Fornitura e posa in opera di massetto in conglomerato cementizio a resistenza caratteristica e classe di esposizione conforme alle prescrizioni delle norme UNI vigenti con dimensioni massima degli inerti pari a 30 mm, in opera ben livellato e pistonato, armato con rete elettrosaldata di diametro 6 mm a maglia 20 x 20 cm, su vespaio livellato e liscio, compreso l'uso di tavolame di contenimento, sponde, e il loro disarmo, il trasporto, lo scarico dall'automezzo, l'accatastamento, l'avvicinamento al luogo di posa, compreso altresì l'uso, all'occorrenza, di qualsiasi apparecchiatura anche meccanica atta ed idonea a dare il lavoro finito a perfetta regola d'arte. Massetto in calcestruzzo Rck 20 (per gli attraversamenti carrabili si considera sp. 12 cm mentre per le parti pedonali si considera sp. 8cm)
- Magrone di sottofondazione eseguito mediante getto di conglomerato cementizio preconfezionato a dosaggio con cemento 42.5 R, per operazioni di media-grande entità, eseguito secondo le prescrizioni tecniche previste, compresa la fornitura del materiale in cantiere, lo spargimento, la vibrazione e quant'altro necessario per dare un'opera eseguita a perfetta regola d'arte, esclusi i soli ponteggi, le casseforme, e acciaio di armatura, con i seguenti dosaggi: 150 kg/mc per cordoni stradali e cordoli fissaggio bordure metalliche

Pavimenti e rivestimenti:

- Fornitura e posa in opera di pannelli, tipo gravelvip easy pp30400 nero, in PP riciclato con feltro bianco in polipropilene da 90gr, dimensioni pannello 800x1200x30h mm
- Fornitura e posa in opera di pietrame e spaccato (pietriscio) di pezzame vario, convenientemente sistemato in opera come corpo filtrante di drenaggi
- Stabilizzazione a calce di corpo stradale in rilevato mediante stesa, in sito, di terre provenienti dagli scavi, con distanza massima pari a 5000 m, fornite e poste in opera con idonei macchinari, per spessori non superiori a 30 cm. La stabilizzazione dovrà essere eseguita con l'apporto di ossido ed idrossido di calcio micronizzato, in idonea percentuale in peso rispetto alla terra, previa elaborazione della miscela ottimale, fino a raggiungere i valori richiesti di addensamento e modulo di deformazione; compreso la stesa della calce, le prove di laboratorio ed in sito durante il trattamento
- Fornitura e posa in opera di bordura laminare in alluminio cm 15 di dimensioni: barra da 2000x150h mm/cad. - spessore min. 2-3 mm, realizzato in estruso di alluminio formato da lamina centrale, parte arrotondata nella parte sommitale e freccia antisfilamento nella parte inferiore; flessibile e sagomabile in campo, e' stabile ai raggi uv agli agenti atmosferici ed alle principali sostanze presenti nel terreno. Riciclabile a fine utilizzo.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

Compreso piastrine di collegamento, viterie, trasporto, sollevamento, accessori di montaggio

- Fornitura e posa in opera di cordoli retti o curvi, a sezione trapezoidale realizzati in calcestruzzo vibrocompresso di resistenza a rottura superiore a 3,5 MPa, assorbimento d'acqua < 12% e antigelività con marcatura CE conforme alle norme UNI EN 1340, eventualmente colorati con ossidi inorganici, allettati con malta cementizia a q.li 4 di cemento escluso il sottofondo, compresa la sigillatura dei giunti con malta cementizia grassa e quanto occorre per garantire il lavoro compiuto a perfetta regola d'arte. Mono strato di colore grigio cemento Retti di sezione di cm 12/15 x h. 25 lunghezza cm 100 per il parcheggio di via Firenze
- Fornitura e posa in opera di cordoni retti o curvi in pietra calcarea dura provenienti dalle cave di Soletto, della lunghezza non inferiore a cm 50 ed altezza di cm 15 18, lavorati come di seguito specificato, a spigoli arrotondati, allettati con malta cementizia a q.li 4 di cemento, escluso il sottofondo, compresi però, la suggellatura dei giunti con malta cementizia grassa ed ogni altro onere e magistero per dare il lavoro compiuto a perfetta regola d'arte. Larghezza cm 20 Bocciardato per il parcheggio via A. Moro
- Marciapiede eseguito con misto di cava stabilizzato con il 6% in peso di cemento tipo 32.5 R, dello spessore finito di 10 cm, compreso rullatura per il marciapiede della nuova arteria di collegamento sul parcheggio di via Firenze e via A. Moro per lato su via Marina Vecchia
- Fornitura e posa in opera di pavimentazione architettonica in calcestruzzo effetto lavato, ghiaia a vista, tipo Mapei Color Paving® di MAPEI S.p.A. eseguita mediante l'impiego di calcestruzzo in classe C25-30 - XF3, neutro, spessore min. 10cm, composto da aggregati locali, gettato in opera e lavorato secondo le metodologie previste da capitolato, è ricompreso il trattamento superficiale idro-oleo con effetto consolidante per incrementare la durabilità della pavimentazione e ridurre i costi di manutenzione per il marciapiede del parcheggio via A. Moro ingresso al parcheggio su via A. Moro
- Fornitura e posa in opera di pavimentazione realizzata con lastre in calcestruzzo vibrocompresso in doppio strato, con strato di usura avente uno spessore minimo 4 mm costituito da una miscela di aggregati di Graniglia, selezionata per conferire ottimali prestazioni della superficie di calpestio. Caratteristiche fisico meccaniche secondo la norma UNI EN 1339: dimensioni nominali 1000x200 mm, spessore nominale 150 mm, tolleranza sullo spessore nominale ± 3 mm, resistenza caratteristica a flessione $\geq 3,5$ MPa, carico di rottura minimo a flessione $\geq 8,8$ kN, assorbimento di acqua $\leq 6,0\%$, resistenza

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

media al gelo/disgelo in presenza di sali $\leq 1,00 \text{ kg/ m}^2$, resistenza allo scivolamento/sdrucchiolo soddisfacente. Classificazione antisdrucchiolo R13 secondo DIN 51130, classificazione antiscivolo C secondo DIN 51097, conforme ai requisiti di antisdrucchiolo di cui al DM 14/06/1989 n.236 per pavimentazioni esterne. Questa pavimentazione è presente nei tratti pedonali del parcheggio di via Marina Vecchia

Opere a verde:

- Stesa e modellazione di terra di coltivo: compresa la fornitura: operazione manuale
- Messa a dimora di specie erbacee in vaso 9 x 9 o simili, densità di 15-25 piante al mq, compresa la fornitura di 40 l di ammendante a mq, la preparazione del terreno, l'impianto, ed una bagnatura con 30 l di acqua al mq, pacciamatura e piantine escluse
- Fornitura di piante arbustive di prima scelta, allevate in contenitore, esenti da malattie e parassitismi, comprensiva del trasporto e scarico a piè d'opera. Specie tipo: Buddleja spp., Callistemon spp., Ceanothus spp., Cistus spp., Corylus avellana, Cotoneaster spp., Crataegus spp., Euonymus spp., Genista, Hypericum spp., Laburnum anagyroides, Lantana camara, Ligustrum spp., Lonicera spp., Metrosideros excelsus, Nerium oleander, Philadelphus coronarius, Phillyrea spp., Pyracantha, Rosmarinus officinalis, Ruta graveolens, Senecio maritimus, Spartium junceum, Vitex agnus-castus. vaso da 2 litri diametro cm 16
- Fornitura di piante tappezzanti di prima scelta, esenti da malattie e parassitismi, comprensiva di scarico e trasporto a piè d'opera Specie tipo: Anthemis spp., Aptenia spp., Carpobrotus edulis, Capparis ovata, Delosperma spp., Dorycnium hirsutum, Gazania spp., Lampranthus auranticus, Lantana sellowiana, Leonotis leonorus, Limonium vulgare, Myoporum parvifolium, Santolina spp., Sedum spp., etc. vasi diametro cm 12
- Piante messe a dimora, compresa la fornitura delle stesse, scavo, piantagione, reinterro, formazione di conca e fornitura e collocamento di palo tutore di castagno impregnato con sali di rame: piante con zolla ad alto fusto altezza 4,00 ÷ 4,50 m: quercus robur fastigiata.

Arredi urbani:

- Dissuasore con un semplice profilo a L e una testa arrotondata. L'impressione visiva e la sagoma cambiano a seconda dell'angolo di visuale. Struttura in acciaio zincato rivestito con verniciatura a polvere. Possibilità di collegare i dissuasori con una catena in acciaio. Ancoraggio sotto il suolo tramite viti invisibili. Disponibile anche il modello rimovibile azionato tramite una chiave a sgancio rapido. Misure 6 x 6 cm, h 100 cm.
- Panca pluriposto realizzata con telaio in ghisa sferoidale provvisto di braccioli di disegno

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

curvilineo, trattato con Ferrus, un processo protettivo che garantisce un'ottima resistenza alla corrosione. Il trattamento consiste in una granigliatura per eliminare tutti i tipi di sporcizia ed ossidazioni, un bagno elettrolitico, seguito da una mano di primer epossidico ed una mano finale di vernice a polvere di poliestere colore Marson. Le cinque doghe di legno duro tropicale con sezione di 110x35 mm, sono trattate con 3 mani della finitura Lignus, un fungicida, insetticida e protettore idrorepellente. Tutta la viteria è in acciaio inossidabile. Fissaggio al suolo tramite barre filettate, dimensioni 180 x 65 cm,

- Cestino portarifiuti con coperchio, portata 45 l. Struttura in lamiera d'acciaio zincato rivestito con verniciatura a polveri color corten, porta con serratura in legno, lamiera d'acciaio zincata o laminato ad alta pressione. Contenitore interno zincato o fermasacco per sacchetti di plastica. Misure 25 x 35 cm, h 93 cm
- Portabici a due livelli modulare per 4 biciclette, realizzati da due orizzontali di base in tubolare tondo di acciaio su cui sono saldati alternativamente stalli bassi e stalli alti composti da una coppia di tubolari tondi in acciaio. Tutte le parti metalliche sono zincate e verniciate a polvere poliestere termoindurente color corten. Fissaggio a terra con tasselli meccanici.

Per il parcheggio via Firenze si prevede la realizzazione di una nuova arteria stradale che unisce via Faenza con via Carlo Alberto e qui si prevede, oltre le fasi di rimozione già descritte precedentemente:

- Compattazione del piano di posa della fondazione stradale (sottofondo) nei tratti in trincea fino a raggiungere in ogni punto una densità non minore del 95% dell'AASHO modificato, compresi gli eventuali inumidimenti necessari: su terreni appartenenti ai gruppi A4, A5 (terre limo argillose, frazione passante al setaccio 0,075 UNI 2232 > 35%), A2-6, A2-7 (terre ghiaia sabbiosa, frazione passante al setaccio 0,075 UNI 2232 <= 35%)
- Sottofondazione stradale, compresa la fornitura del materiale, la lavorazione e compactazione dello strato con idonee macchine in modo da raggiungere il 95% della prova AASHO modificata o un Md pari a 800 kg/cm² secondo le norme del CNR su prove a piastra, le prove di laboratorio ed ogni altro onere, lavorazione, ecc., necessario a dare il lavoro finito a regola d'arte da misurarsi a materiale costipato: in misto granulometrico con leganti naturali
- Stabilizzazione a calce di corpo stradale in rilevato mediante stesa, in sito, di terre provenienti dagli scavi, con distanza massima pari a 5000 m, fornite e poste in opera con idonei macchinari, per spessori non superiori a 30 cm. La stabilizzazione dovrà essere

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

eseguita con l'apporto di ossido ed idrossido di calcio micronizzato, in idonea percentuale in peso rispetto alla terra, previa elaborazione della miscela ottimale, fino a raggiungere i valori richiesti di addensamento e modulo di deformazione; compreso la stesa della calce, le prove di laboratorio ed in sito durante il trattamento e quanto altro necessario per dare il lavoro finito a perfetta regola d'arte, esclusa la sola fornitura della calce

- Strato di base in conglomerato bituminoso costituito da misto granulare prevalentemente di frantumazione, composto da una miscela di aggregato grosso, fine e filler avente Dmax 20 mm, resistenza alla frammentazione Los Angeles (UNI EN 1097-2) LA ≤ 25 (LA25), compreso fino ad un massimo 30% di conglomerato bituminoso di recupero opportunamente rigenerato con attivanti chimici funzionali (rigeneranti), dosaggio minimo di bitume totale del 3,8% su miscela, con percentuale dei vuoti fra il 3 ed il 6%, compresa la stesa mediante vibrofinitrice meccanica e la costipazione a mezzo di rulli di idoneo peso, in sede stradale: miscela impastata a caldo con bitume tal quale Classe 50/70 o 70/100 con l'aggiunta di attivanti di adesione: spessore compresso fino a 10 cm
- Strato di binder in conglomerato bituminoso costituito da misto granulare prevalentemente di frantumazione, composto da una miscela di aggregato grosso, fine e filler avente Dmax 16 mm, resistenza alla frammentazione Los Angeles (UNI EN 1097-2) LA ≤ 25 (LA25), compreso fino ad un massimo 30% di conglomerato bituminoso di recupero opportunamente rigenerato con attivanti chimici funzionali (rigeneranti), dosaggio minimo di bitume totale del 4,2% su miscela, con percentuale dei vuoti in opera fra il 3 ed il 6%. E' compresa la stesa mediante vibrofinitrice meccanica e la costipazione a mezzo di rulli di idoneo peso. miscela impastata a caldo con bitume tal quale Classe 50/70 o 70/100 con l'aggiunta di attivanti di adesione: spessore compresso fino a 5 cm
- Strato di usura in conglomerato bituminoso costituito da misto granulare frantumato, composto da una miscela di aggregato grosso, fine e filler avente Dmax 10 mm, resistenza alla frammentazione Los Angeles (UNI EN 1097-2) LA ≤ 20 (LA20), resistenza alla levigatezza (UNI EN 1097-8) PSV ≥ 44 (PSV44) compreso fino ad un massimo 20% di conglomerato bituminoso di recupero opportunamente rigenerato con Attivanti Chimici Funzionali (rigeneranti), con percentuale dei vuoti in opera fra il 3 ed il 6%. E' compresa la stesa mediante vibrofinitrice meccanica e la costipazione a mezzo di rulli di idoneo peso: miscela impastata a caldo con bitume tal quale Classe 50/70 o 70/100, dosaggio minimo di bitume totale del 4,8% su miscela, con l'aggiunta di attivanti di adesione, valore di aderenza superficiale BPN ≥ 62: spessore compresso fino a 3 cm

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

Di seguito, si riporta una descrizione sintetica più dettagliata delle singole aree da destinare a parcheggio pubblico.

9.3.1 Parcheggio in viale Aldo Moro

Il parcheggio delimitato da viale Aldo Moro a Sud e da via Marina Vecchia a Nord, è stato progettato con uno sviluppo lineare longitudinale, con un'unica corsia di manovra distributiva, passante da Nord a Sud e con **numero totale di parcheggi pari a 62**, di cui 2 per fruitori non normodotati (la normativa dispone di averne 1 ogni 50 o frazione di 50).

In prossimità dei due ingressi all'area di parcheggio, sorgono dei piccoli spazi pubblici, ad esclusivo uso pedonale, che si pongono in continuità con i marciapiedi e che garantiscono un'eventuale sosta e ristoro per i fruitori dei parcheggi.

Infine, lungo i bordi Est ed Ovest del parcheggio, il progetto prevede la presenza di estese aree verdi, ospitanti essenze arboree, arbustive e piante tappezzanti, locali ed autoctone, tipiche della macchia mediterranea. Per quanto concerne le essenze arboree, sono state individuate delle specie che richiedono poca manutenzione e cura, con un tronco esile ed una chioma ampia che possa garantire ombreggiatura, quali l'acero campestre e l'àmolo.

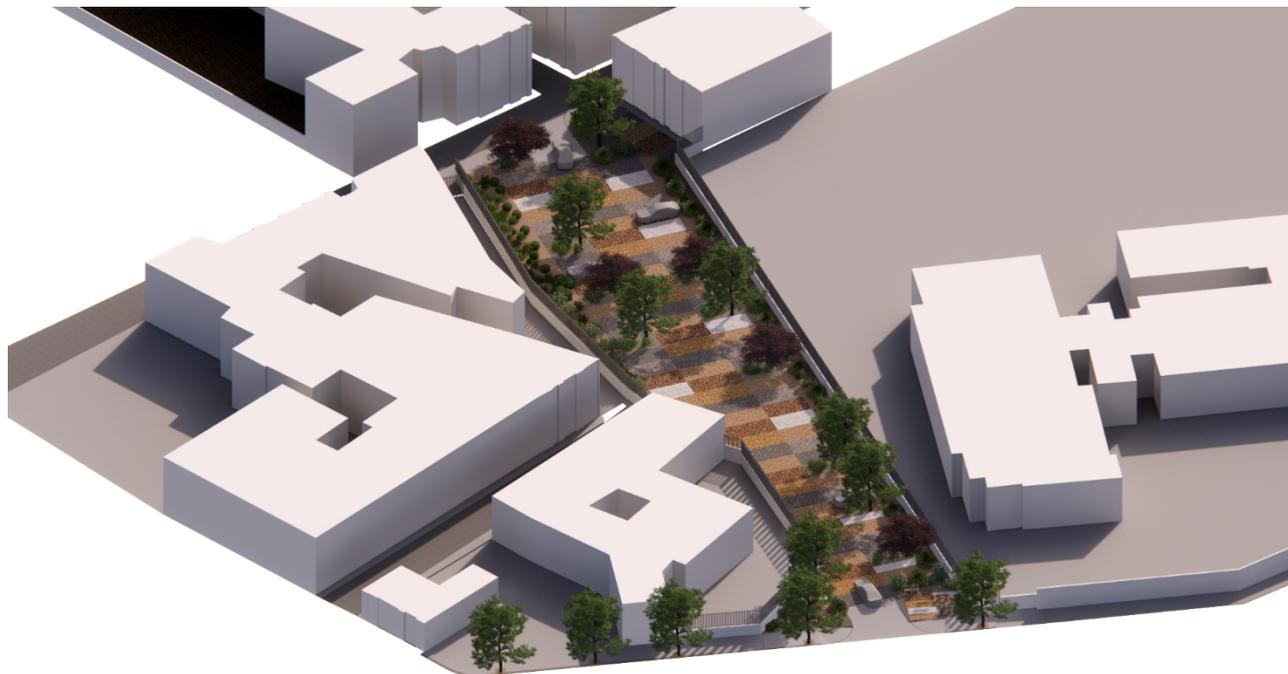


Figura 34 assonometria del parcheggio via A. Moro

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

9.3.2 Parcheggio in via Firenze

Il parcheggio delimitato da via Faenza ad Est e da via Carlo Alberto ad Ovest, è stato anch'esso progettato con uno sviluppo longitudinale, con due corsie di distribuzione, tre varchi di accesso e due di uscita ed un numero **totale di parcheggi pari a 125**, di cui 3 per disabili nella sua configurazione totale.

Il parcheggio si divide in due macro aree, per mezzo di una fascia verde trasversale, ad uso sia pedonale sia, eventualmente, carrabile. Il presente finanziamento, in realtà, fornisce fondi per la realizzazione esclusivamente della macro area orientale. L'organizzazione del parcheggio riprende, naturalmente, la matrice progettuale di base, ovvero il richiamo della trama agricola e il suo intervallarsi alla componente prettamente verde; in questo caso, quest'ultima è disposta sia lungo i bordi Nord e Sud del parcheggio, sottoforma di un'area estesa ospitante unicamente piante tappezzanti, sia nella fascia centrale del parcheggio stesso, che fungono da separazione tra gli stralli e da collegamento pedonale con i piccoli spazi pubblici disposti in prossimità degli accessi occidentali.

Infine, per garantire un migliore accesso all'area di parcheggio e migliorare la viabilità dell'intero isolato, il progetto prevede anche la realizzazione di una nuova strada, a doppio senso di marcia, che permette di collegare via Faenza, ad Est, e via Carlo Alberto ad Ovest, nonché di accedere al parcheggio.

Il parcheggio è stato progettato per essere facilmente divisibile in due lotti in quanto il budget a disposizione per il seguente progetto consente solo la realizzazione di una prima parte e della arteria di collegamento. Nello stralcio di 1 lotto si prevedono **58 posti** auto di cui 1 per fruitori non normodotati (la normativa dispone di averne 1 ogni 50 o frazione di 50).



PROGETTO DEFINITIVO



Figura 35 assometria del parcheggio via Firenze

9.3.3 Parcheggio in via Marina Vecchia

Il parcheggio delimitato da via Marina Vecchia a Nord e dall'area ospedaliera a Sud, presenta uno sviluppo longitudinale, lineare, con una corsia unica di distribuzione, che presenta un'ampiezza maggiore per rendere più agevoli le manovre di ingresso ed uscita dal singolo stallo di parcheggio. In totale, è stato previsto un numero di 14 parcheggi, di cui 1 per disabili e due ingressi.

L'organizzazione generale del parcheggio riprende, naturalmente, la matrice progettuale di base, ovvero il richiamo della trama agricola e il suo intervallarsi alla componente verde; in questo caso, quest'ultima è disposta lungo il bordo Est del parcheggio, quello Sud, dove sorgono essenze autoctone rampicanti, per creare una sorta di filtro rispetto all'area ospedaliera, e quello Nord, a contatto diretto con via Marina Vecchia; contatto mediato sia dalla presenza di essenze della macchia mediterranea, come il rosmarino, sia dalla presenza di un percorso pedonale a fruizione degli automobilisti e dei loro accompagnatori.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

PROGETTO DEFINITIVO



Figura 36 assonometria parcheggio via Vecchia Marina

10. PROGETTAZIONE IMPIANTISTICA

10.1 Impianti di pubblica illuminazione

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo impianto di illuminazione a servizio di:

- 1) Corso Vittorio Emanuele – tratto 1 e tratto 2
- 2) Parcheggio Via Firenze
- 3) Parcheggio Via A. Moro
- 4) Parcheggio Via Vecchia Marina

Gli impianti di illuminazione saranno del tipo di nuova generazione a tecnologia LED, con la possibilità della gestione a distanza del livello di illuminamento.

Lungo il Corso Vittorio Emanuele sono previsti pali a doppia armatura, una stradale da 105 W ed una pedonale da 42W, mentre nei parcheggi le armature previste sono da 105W.

Gli impianti saranno suddivisi in zone ed ogni zona sarà alimentata dal proprio quadro elettrico per pubblica illuminazione, posto in armadio stradale in corrispondenza della fornitura di energia elettrica, in BT alla tensione di 400V - 50Hz, trifase+neutro, sistema TT. Si tratta dunque di un sistema di prima categoria in BT (bassa tensione).

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

All'interno del quadro elettrico saranno posizionate tutte le apparecchiature di protezione e comando delle linee elettriche necessarie per l'alimentazione dei corpi illuminanti dislocati lungo le aree di progetto.

L'impianto di illuminazione prevede la realizzazione delle linee elettriche di alimentazione dei corpi illuminanti posate all'interno di corrugati a doppia parete in PEAD, di diametro variabile di 100 mm, 63 mm e 50 mm.

All'interno delle tubazioni si prevede l'installazione di cavi della seguente tipologia:

- Cavo FG16OM16 multipolare per energia isolato in gomma etilenpropilenica, ad alto modulo di qualità G16 sotto guaina termoplastica di qualità M16, con particolari caratteristiche di reazione al fuoco e rispondente al Regolamento Prodotti da Costruzione (CPR).

L'impianto illuminotecnico è stato progettato in osservanza dell'art. 5 della LEGGE REGIONALE 23 novembre 2005, n. 15 "Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico.

10.2 Impianto di raccolta delle acque meteoriche

La raccolta delle acque meteoriche lungo il Corso Vittorio Emanuele avverrà mediante l'installazione di un sistema di griglie in ghisa, posizionate nei 2 punti di compluvio già esistenti, che consentiranno di convogliare le acque meteoriche nelle tubazioni interrato esistenti. Mentre per i parcheggi non è previsto nessun sistema di raccolta acque, in quanto, grazie alle pavimentazioni drenanti previste da progetto, l'acqua meteorica andrà in falda.

Sarà realizzato un impianto di irrigazione automatico per le aiuole di pertinenza dei parcheggi e per le aiuole della piazzetta pedonale in prossimità di Via Vecchia Marina.

L'impianto sarà derivato da prese acque esistenti e sarà gestito da elettrovalvole dotate di batteria.

10.3 Classificazione delle strade secondo il nuovo Codice della Strada

Risulta fondamentale, ai fini della progettazione illuminotecnica, definire i parametri di progetto e quindi classificare correttamente il territorio in ogni suo ambito. La classificazione illuminotecnica adottata nel DAIE non implica il dover illuminare quanto classificato, ma serve a definire i parametri di progetto in caso di interventi in ambito illuminotecnico che devono essere rispettati dai progettisti.

Nella definizione della categoria illuminotecnica di progetto, il progettista individua i parametri di influenza applicabili e definisce nel progetto stesso le categorie illuminotecniche di R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

progetto/esercizio attraverso una valutazione dei rischi con evidenza dei criteri e delle fonti d'informazioni che giustificano le scelte effettuate. L'analisi dei rischi consiste nella valutazione dei parametri di influenza allo scopo di garantire la massima efficacia del contributo degli impianti di illuminazione alla sicurezza degli utenti della strada, minimizzando al contempo i consumi energetici, i costi di installazione e di gestione e l'impatto ambientale.

L'analisi si suddivide in più fasi:

- sopralluogo per valutare i parametri di influenza e la loro importanza;
- individuazione dei parametri e delle procedure richieste da leggi, norme di settore e esigenze specifiche;
- studio degli eventi potenzialmente pericolosi classificandoli in funzione della frequenza e della gravità;
- identificazione degli interventi a lungo termine per assicurare i livelli di sicurezza richiesti da leggi e norme;
- determinazione di un programma di priorità per le azioni più efficaci in termini di sicurezza per gli utenti.

L'analisi individua le categorie illuminotecniche e le misure (impianti, attrezzature, procedure) per assicurare la sicurezza degli utenti della strada, ottimizzando costi installativi ed energetici conformemente ai requisiti evidenziati dall'analisi e fissando i criteri da seguire per garantire, nel tempo, livelli di sicurezza adeguati.

10.3.1 Categoria illuminotecnica di progetto e di esercizio

L'analisi dei parametri di influenza viene condotta dal progettista all'interno dell'analisi del rischio, e può anche decidere di non definire la categoria illuminotecnica di riferimento e determinare direttamente quella di progetto. Nello specifico la valutazione della complessità del campo visivo è di responsabilità del progettista ed è 'elevata' nel caso di strada tortuosa, con numerosi ostacoli alla visione dipendendo anche dalle elevate velocità. La tabella 1.2 riassume i prospetti 1-2-3-A della norma UNI 11248 - 2016 e la classificazione delle strade secondo le leggi dello stato. La stessa permette di risalire alla classificazione illuminotecnica (riferimento/progetto/esercizio) del tracciato viario in funzione dei relativi parametri fondamentali di influenza.



PROGETTO DEFINITIVO

Tipo di strada	Descrizione del tipo della strada	Limiti di velocità [km h ⁻¹]	Categoria illuminotecnica di ingresso
A ₁	Autostrade extraurbane	Da 130 a 150	M1
	Autostrade urbane	130	
A ₂	Strade di servizio alle autostrade extraurbane	Da 70 a 90	M2
	Strade di servizio alle autostrade urbane	50	
B	Strade extraurbane principali	110	M2
	Strade di servizio alle strade extraurbane principali	Da 70 a 90	M3
C	Strade extraurbane secondarie (tipi C1 e C2) ¹⁾	Da 70 a 90	M2
	Strade extraurbane secondarie	50	M3
	Strade extraurbane secondarie con limiti particolari	Da 70 a 90	M2
D	Strade urbane di scorrimento ²⁾	70	M2
		50	
E	Strade urbane di quartiere	50	M3
F ³⁾	Strade locali extraurbane (tipi F1 e F2) ¹⁾	Da 70 a 90	M2
	Strade locali extraurbane	50	M4
		30	C4/P2
	Strade locali urbane	50	M4
	Strade locali urbane: centri storici, isole ambientali, zone 30	30	C3/P1
	Strade locali urbane: altre situazioni	30	C4/P2
	Strade locali urbane: aree pedonali, centri storici (utenti principali: pedoni, ammessi gli altri utenti)	5	C4/P2
	Strade locali interzonali	50	M3
30		C4/P2	
Fbis	Itinerari ciclo-pedonali ⁴⁾	Non dichiarato	P2
	Strade a destinazione particolare ¹⁾	30	

1) Secondo il Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 N° 6792⁽¹⁰⁾.
2) Per le strade di servizio delle strade urbane di scorrimento, definita la categoria illuminotecnica per la strada principale, si applica la categoria illuminotecnica con prestazione di luminanza immediatamente inferiore o la categoria comparabile con questa (prospetto 6).
3) Vedere punto 6.3.
4) Secondo la legge 1 agosto 2003 N° 214 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 27 giugno 2003 N° 151, recante modifiche e integrazioni al codice della strada".

Tabella 1.2: Classificazione delle strade e individuazione della categoria illuminotecnica di ingresso per l'analisi dei rischi secondo UNI 11248 – 2016

La norma UNI 11248 introduce e propone nei prospetti 2 e 3 alcuni possibili parametri di influenza, ovviamente non tutti applicabili in ciascun ambito illuminotecnico.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. Fernando Russo

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

prospetto 2 **Indicazione sulle variazioni della categoria illuminotecnica di ingresso in relazione ai più comuni parametri di influenza costanti nel lungo periodo**

Parametro di influenza	Riduzione massima della categoria illuminotecnica
Complessità del campo visivo normale	1
Assenza o bassa densità di zone di conflitto ^{1) 2)}	1
Segnaletica cospicua ³⁾ nelle zone conflittuali	1
Segnaletica stradale attiva	1
Assenza di pericolo di aggressione	1
1) In modo non esaustivo sono zone di conflitto gli svincoli, le intersezioni a raso, gli attraversamenti pedonali, i flussi di traffico di tipologie diverse. 2) È compito del progettista definire il limite di bassa densità. 3) Riferimenti in CIE 137 ^[5] .	

prospetto 3 **Indicazione sulle variazioni della categoria illuminotecnica di progetto in relazione ai più comuni parametri di influenza variabili nel tempo in modo periodico o casuale**

Parametro di influenza	Riduzione massima della categoria illuminotecnica
Flusso orario di traffico <50% rispetto alla portata di servizio	1
Flusso orario di traffico <25% rispetto alla portata di servizio	2
Riduzione della complessità nella tipologia di traffico	1

Tabella 1.3: Parametri di influenza ed individuazione del loro peso sul territorio comunale secondo la UNI 11248 – 2016

Vi sono inoltre alcune condizioni che suggeriscono l'adozione di provvedimenti integrativi dell'illuminazione, come ad esempio quelli elencati nel prospetto 5 sottostante:



PROGETTO DEFINITIVO

prospetto 5

Esempi di provvedimenti integrativi all'impianto di illuminazione

Condizione	Rimedio
Prevalenza di precipitazioni meteoriche	Ridurre l'altezza e l'interdistanza tra gli apparecchi di illuminazione e l'inclinazione massima delle emissioni luminose rispetto alla verticale in modo da evitare il rischio di riflessioni verso l'occhio dei conducenti degli autoveicoli
Riconoscimento dei passanti	Verificare che l'illuminamento verticale all'altezza del viso sia sufficiente
Luminosità ambientale elevata (ambiente urbano)	Adottare segnaletica stradale attiva e/o a riflessione catadiottrica di classe adeguata per mantenere la condizione di cospicuità
Intersezioni, svincoli, rotonde (in particolare se con traffico intenso e/o di elevata velocità)	
Curve pericolose in strade con elevata velocità degli autoveicoli	
Elevata probabilità di mancanza di alimentazione	
Elevati tassi di malfunzionamento	
Presenza di rallentatori di velocità	
Attraversamenti pedonali in zone con flusso orario di traffico e/o velocità elevate	Illuminare gli attraversamenti pedonali con un impianto separato e segnalarli adeguatamente
Programma di manutenzione inadeguato	Ridurre il fattore di manutenzione inserito nel calcolo illuminotecnico

Si riportano di seguito i limiti prestazionali definiti per le diverse categorie illuminotecniche:

Requisiti illuminotecnici per la categoria M: traffico motorizzato, velocità superiore a 30 km/h.

CATEGORIA ILLUMINOTECNICA: M					
Categoria	Luminanza della carreggiata a superficie asciutta			Abbagliamento debilitante	Illuminazione di contiguità
	Lm in cd/m ² (valore minimo mantenuto)	u_0 (valore minimo)	u_l (valore minimo)	f_{TI} in % (valore massimo)	R_{EI} (valore minimo)
M1	2,0	0,4	0,7	10	0,35
M2	1,5	0,4	0,7	10	0,35
M3	1,0	0,4	0,6	15	0,3
M4	0,75	0,4	0,6	15	0,3
M5	0,5	0,35	0,4	15	0,3
M6	0,3	0,35	0,4	20	0,3

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

Requisiti illuminotecnici per la categoria C: rotonde e svincoli, zona di conflitto in strade commerciali.

CATEGORIA ILLUMINOTECNICA: C		
Categoria	Illuminamento orizzontale	
	\bar{E} in lux (valore minimo mantenuto)	U_0 (valore minimo)
C0	50	0,4
C1	30	0,4
C2	20	0,4
C3	15	0,4
C4	10	0,4
C5	7,5	0,4

Requisiti illuminotecnici per la categoria P: zone pedonali e ciclabili, parcheggi e cortili.

CATEGORIA ILLUMINOTECNICA: P		
Categoria	Illuminamento orizzontale	
	E in lux (valore medio mantenuto)	E_{min} lux (valore minimo)
P1	15	3
P2	10	2
P3	7,5	1,5
P4	5	1
P5	3	0,6
P6	2	0,4
P7	-	-

10.3.2 Integrazione illuminotecnica della classificazione e analisi dei rischi

Nella classificazione illuminotecnica del territorio si sono seguite le norme specifiche, andando però a identificare e distinguere, in funzione di una puntuale analisi dei rischi riassunta qui in diversi punti, alcune particolari situazioni, in accordo con l'Amministrazione comunale, per evitare sovra illuminamenti in un territorio in cui tale rischio potrebbe avere un elevato impatto e soprattutto in un territorio cui la presenza di persone, veicoli e rischi di interferenze è assolutamente limitata e non giustificata da interventi con una illuminazione permanente. Per

R.T.P.

MANDATARIA: arch. Fernando Russo

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà

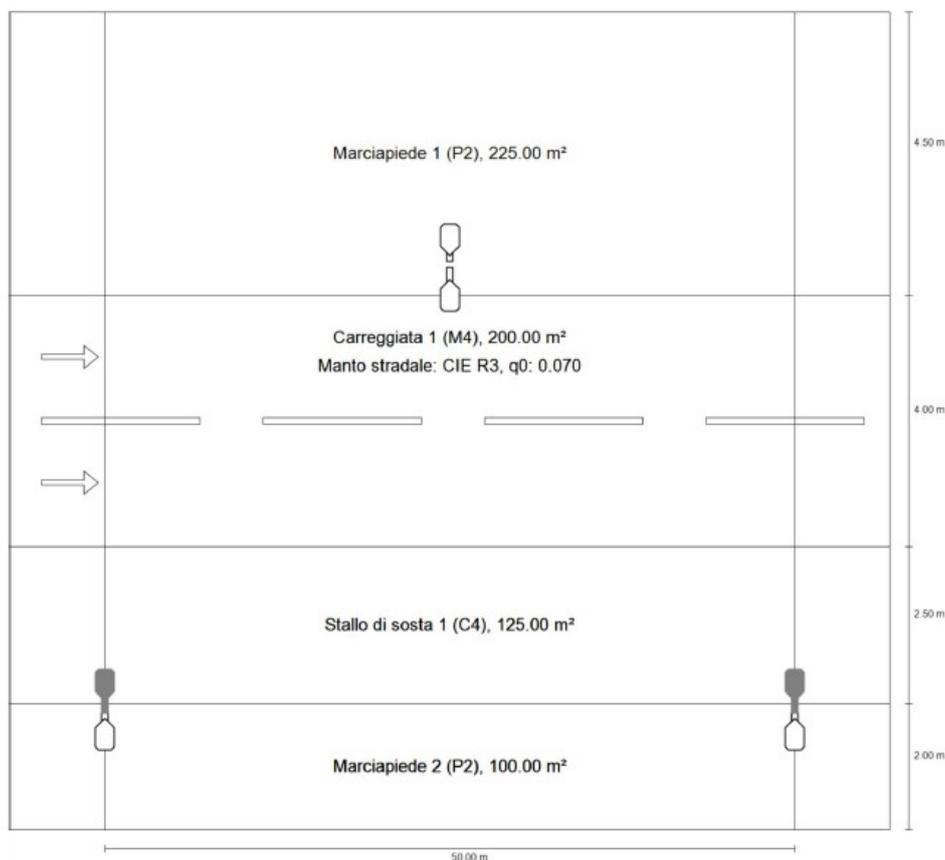


PROGETTO DEFINITIVO

questi motivi e con l'obiettivo di migliorare la percezione del territorio, si riportano le seguenti considerazioni conclusive e di completamento dell'analisi dei rischi:

1. Tutte le vie comunali non presentano situazioni di pericolo, le condizioni di conflitto sono estremamente limitate e commisurate al traffico.
2. Tutte le vie nel tracciato viario urbano presentano una o più delle seguenti caratteristiche:
 - sono a traffico limitato, sia per le dimensioni che per velocità consentite sempre inferiore ai 50km/h e spesso ai 30km/h;
 - sono talvolta in un senso di marcia;
 - In base a queste considerazioni si è provveduto alla seguente classificazione:
 - Corso Vittorio Emanuele (tratto 1 e tratto 2) è definita come strada urbana di quartiere (nel tracciato urbano), per questo sono classificata di indice illuminotecnico M4;
 - I parcheggi sono stati classificati

In particolare, nella seguente sezione stradale sono riportate le altre classificazioni:



- Marciapiede: P2
- Stallo di sosta: C4

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa –
arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

10.4 Sistema di installazione, tipologia degli apparecchi e delle lampade, sistema di distribuzione elettrica

Per l'intero Corso Vittorio Emanuele saranno utilizzati punti luce disposti in modo alternato sui due lati della strada ad un interasse di 50 m.

Sono stati previsti pali H=8,5 metri con n.1 armatura 40 led 105W S.3092N24 e n.1 armatura 16 led 42W S.3096N24 costituito da: fusto diritto a sezione circolare, Ø 168-102mm, spessore 4-3mm, lunghezza totale 9,30m, tubi saldati longitudinalmente ad induzione (ERW) UNI EN 10219-2 - ISO 4200, predisposto per l'ancoraggio al basamento mediante infissione diretta nel blocco di cls per 0,80m. Il materiale utilizzato è acciaio di qualità S235JR (Fe360B) avente le caratteristiche descritte nella norma UNI EN 10025. La protezione superficiale è ottenuta mediante immersione in vasche di zinco fuso e doppia verniciatura extraresistente con: ciclo di prepolimerizzazione con applicazione del fondo epossidico con caratteristiche di sovraverniciabilità all'apparecchio e di elevata resistenza all'ossidazione grazie alla presenza di zinco, con ciclo di polimerizzazione con l'applicazione di polvere poliestere con elevate caratteristiche di resistenza ai raggi UV ed agenti atmosferici, con resistenza al test di nebbia salina di 1500h. Completo di porta d'ispezione e morsettiera di cablaggio e di fusibili. Si considera inoltre la testa del palo 40 led 4000k 220-240vac dimmerabile dali 2; Flusso luminoso sorgente:15096lm Flusso luminoso apparecchio: 9249lm Potenza della sorgente:105W Potenza totale assorbita apparecchio:104.8W Efficienza luminosa apparecchio: 88lm/W Classe isolamento elettrico: Il Grado di protezione IP: IP66 Resistenza impatto: IK07 CE, Struttura in alluminio estruso EN AW-6060, testa palo e base in alluminio pressofuso EN AB-44100 ad elevata resistenza all'ossidazione. Viti in acciaio INOX A4. Doppia verniciatura extraresistente eseguita in 3 fasi: 1) Trattamento di bonderite, 2) ciclo di prepolimerizzazione, 3) ciclo di polimerizzazione. fornitura e posa in opera di testa palo cod. s.3096n arredo urbano avenue ciclabile 16led modulo 16 led 4000k 220-240vac dimmerabile dali; dali 2 flusso luminoso sorgente:6038lm flusso luminoso apparecchio: 4366lm potenza della sorgente: 42w potenza totale assorbita apparecchio: 43.5w.

Per quanto riguarda l'alimentazione elettrica dei vari impianti, sono stati predisposti n.4 allacciamenti di energia elettrica, così individuati:

- 1) alimentazione impianto di illuminazione del Corso Vittorio Emanuele;
- 2) alimentazione impianto di illuminazione parcheggio di Via Firenze;
- 3) alimentazione impianto di illuminazione parcheggio di Via Aldo Moro;
- 4) alimentazione impianto di illuminazione parcheggio di Via Marina Vecchia.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

Ciascun impianto sarà alimentato dal quadro comando denominato QGEN, posto in armadio stradale in corrispondenza della fornitura di energia elettrica, in BT alla tensione di 400V - 50Hz, trifase+neutro, sistema TT. Si tratta dunque di un sistema di prima categoria in BT (bassa tensione).

All'interno di ciascun quadro elettrico saranno posizionate tutte le apparecchiature di protezione e comando delle linee elettriche necessarie per l'alimentazione dei corpi illuminanti dislocati lungo le aree di progetto.

Per l'impianto di illuminazione di Corso Vittorio Emanuele sono previste n.4 linee elettriche trifase. Per ciascun impianto di illuminazione dei parcheggi è prevista una sola linea elettrica. Nei parcheggi è stata inoltre predisposta la tubazione per la futura installazione di colonnina per la ricarica di autoveicoli elettrici.

Il comando degli impianti avverrà attraverso l'installazione di un orologio astronomico per ciascun quadro elettrico.

L'impianto di illuminazione prevede la realizzazione delle linee elettriche di alimentazione dei corpi illuminanti posate all'interno di corrugati a doppia parete in PEAD, di diametro variabile di 100 mm. Le tubazioni saranno del tipo in polietilene ad alta densità di colore rosso, provviste di doppia parete, liscia internamente e corrugata all'esterno, avranno una resistenza allo schiacciamento superiore a 450 NW su 5 cm ed una resistenza agli urti superiore a 5 Kg a -5°C, saranno provviste di marchio MQ.

La tubazione sarà adagiata su un letto di sabbia predisposto e successivamente ricoperta per circa 10/15 cm da ulteriore sabbia e per il riempimento dello scavo dal precedente materiale di scavo o da idoneo materiale da riporto.

La profondità di posa sarà di almeno 0,5 m.

All'interno delle tubazioni si prevede l'installazione di cavi della seguente tipologia:

-Cavo FG16OM16 multipolare per energia isolato in gomma etilenpropilenica, ad alto modulo di qualità G16 sotto guaina termoplastica di qualità M16, con particolari caratteristiche di reazione al fuoco e rispondente al Regolamento Prodotti da Costruzione (CPR).

I cavi elettrici previsti per le linee principali saranno di sezione costante, per la cui posizione geometrica si rimanda alla tavola grafica di progetto.

Si è comunque utilizzata la sezione costante di 16 mmq e 10 mmq per le linee di illuminazione degli apparecchi illuminanti del corso e la sezione costante di 6 mmq per le linee di illuminazione dei parcheggi.

La derivazione al singolo corpo illuminante avverrà con la sezione 2x2,5 mmq.

R.T.P.

MANDATARIA: arch. **Fernando Russo**

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



PROGETTO DEFINITIVO

Per la giunzione dei cavi di alimentazione dei corpi illuminanti alla corrispondente linea elettrica saranno utilizzate muffole elettriche, ovvero dispositivi di giunzione isolato in gel IP68 ad immersione LEDJOY idonee per consentire la connessione e le derivazioni di cavi elettrici in pozzetti interrati.

La resina colata iniettata all'interno del giunto permette un'affidabilità e duratura barriera agli agenti atmosferici. La giunzione sarà dotata del sistema di colata CMP che permette l'iniezione diretta della resina dalla busta all'interno della muffola, senza contatto con l'esterno.

10.5 Rispondenza ai criteri contenuti nella L.R. 15/2005

L'impianto illuminotecnico è stato progettato in osservanza dell'art. 5 della LEGGE REGIONALE 23 novembre 2005, n. 15 "Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico".

10.6 Verifiche periodiche e manutentive

Si raccomanda di programmare l'esecuzione delle verifiche periodiche dell'impianto con intervalli determinati in relazione alle caratteristiche e particolarità dell'impianto, dal suo uso e dalle condizioni ambientali di esercizio.

Le verifiche periodiche dovranno essere effettuate anche allo scopo di determinare se l'impianto, o parte di esso, non si sia deteriorato in modo tale da renderne pericoloso l'utilizzo; con l'occasione andranno esaminati anche gli effetti di qualsiasi cambiamento intervenuto.

Le verifiche periodiche comprenderanno:

1)	l'esame a vista
2)	la misura della resistenza d'isolamento
3)	la prova di continuità equipotenziale
4)	la verifica dell'impianto di messa a terra compresa la relativa misurazione del valore di resistenza R_t
5)	le verifiche di affidabilità delle protezioni contro i contatti indiretti incluse le prove di funzionamento degli interruttori automatici differenziali
6)	la verifica di funzionalità dell'impianto d'illuminazione
7)	Il controllo del serraggio dei morsetti e dei poli di connessione degli interruttori automatici dei quadri elettrici

Al termine della verifica andrà redatto un rapportino che comprenderà, oltre a tutte le informazioni riguardanti l'esame a vista e le prove effettuate, anche la registrazione dei relativi risultati, le

R.T.P.

MANDATARIA: arch. Fernando Russo

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà



RIGENERAZIONE DEL SISTEMA DI SPAZI DI CORSO VITTORIO EMANUELE, VIALE ALDO MORO, VIA DATTOLI E ALCUNI SPAZI ACCESSORI DIRETTAMENTE CONNESSI A TALE DIRETTRICE. PNRR M5C2, INVESTIMENTO 2.2. VERDE METROPOLITANO | CUP J41G2200000001



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

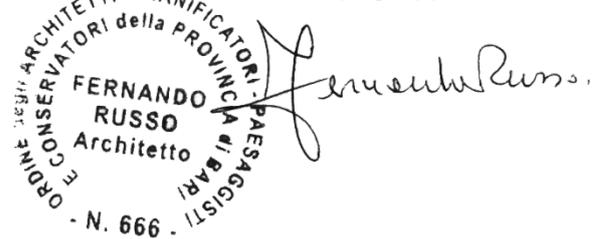
PROGETTO DEFINITIVO

eventuali informazioni su qualsiasi modifica o ampliamento e qualsiasi non rispondenza alle prescrizioni normative, specificandone le parti dell'impianto interessate.

Bari, li 06/11/2023

Per conto dell'RTP

Arch. Fernando Russo – capogruppo mandatario



I mandanti:



R.T.P.

MANDATARIA: arch. Fernando Russo

MANDANTI: arch. R. Russo – ing. U. Gallo – ing. S. Dal Sasso – ing. G. Sblendorio - arch. A. Paone – arch. S. Cappa – arch. R. Ferorelli – arch. L. Falbo – arch. M.G. Fioriello – arch. S. Sbisà