



COMUNE di EMPOLI

SETTORE I LL.PP. e PATRIMONIO
Servizio Progettazione Infrastrutture e Mobilità

REALIZZAZIONE DI DUE PARCHEGGI ED UN TRATTO DI MARCIAPIEDE DI COLLEGAMENTO LUNGO VIA SALAIOLA NELLA FRAZIONE DI CORNIOLA

- PROGETTO DEFINITIVO -

RELAZIONE GENERALE

Empoli, lì Marzo 2020

IL PROGETTISTA
- *Geom. Andrea Sequi* -

1. INTRODUZIONE

La scelta progettuale proposta, che interessa due aree agricole a margine di Via Salaiola nella frazione di Corniola, deriva dalla esigenza e necessità di realizzare un percorso pedonale sicuro lungo tutta la strada con la creazione di due aree di sosta a disposizione dei residenti e utenti che ad oggi utilizzano la banchina stradale quale unico spazio disponibile per la sosta.

L'obiettivo infatti dell'Amministrazione Comunale è quello di garantire ai residenti della frazione un percorso sicuro pedonale che consenta sia di muoversi all'interno di Corniola sia di avere un collegamento pedonale con le zone vicine di Cascine e Ponzano.

Prima di procedere con la creazione del percorso pedonale, che eliminerebbe del tutto la possibilità di sostare lungo strada, è necessario pensare alla costruzione di due parcheggi in grado di soddisfare a pieno la domanda di sosta.

Tali parcheggi possono essere realizzati in due aree agricole adiacenti via Salaiola opportunamente dislocate per essere a servizio della frazione con una capienza complessiva di circa 73 posti.

Tali aree sono private e pertanto risulta necessario procedere all'acquisizione dei terreni mediante procedura espropriativa.

Nelle pagine seguenti saranno illustrati gli aspetti funzionali, qualitativi e tecnici relativi al progetto proposto.

2. RELAZIONE ILLUSTRATIVA

2.1 Descrizione dell'intervento

Il presente progetto è finalizzato alla realizzazione di n. 2 parcheggi auto posti lungo Via Salaiola nella frazione di Corniola, per una capienza totale pari a 73 stalli di sosta.

L'intervento prevede inoltre la realizzazione del tratto di marciapiede di collegamento tra i due parcheggi ed il rifacimento del tappeto di usura stradale in conglomerato bituminoso dell'intera carreggiata stradale e per l'intero sviluppo del nuovo marciapiede.

La superficie totale dell'intervento risulta pari a circa 4.400 mq., di cui circa 2.400 mq. destinati ad aree parcheggio ed i rimanenti 2.000 mq. destinati a verde pubblico attrezzato.

La realizzazione dell'intervento avverrà, previo scotico dell'intera area, con la formazione di adeguato cassonetto in materiale stabilizzato di cava adeguatamente compattato e con la successiva realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso composta da un primo strato di spessore cm. 12 di Binder pezz. 0/20 mm. ed un successivo strato di spessore cm. 4 di tappeto di usura in conglomerato bituminoso pezz. 0/10 mm.

Tutti i cordoni di contenimento previsti saranno in conglomerato cementizio vibrato prefabbricato della sezione pari a cm. 15x25, le zanelle ad un petto, poste a ritesto dei cordoni, saranno in porfido o pietra simile della larghezza pari a cm. 25, e le doppie zanelle, previste in entrata ed uscita dalle aree parcheggio, saranno in conglomerato cementizio vibrato della larghezza pari a cm. 50.

Il progetto di entrambe le aree a parcheggio, prevede la delimitazione degli stalli di sosta mediante aiuole a verde adeguatamente dimensionate per l'inserimento di alberature ad alto fusto.

Lo smaltimento delle acque meteoriche verrà garantito mediante la realizzazione di adeguati pozzetti ad intercettazione idraulica e nuovi tratti di fognatura che andranno ad immettersi nella esistente rete fognaria posta al centro della carreggiata di Via Salaiola.

A completamento dell'intervento è prevista la realizzazione di un adeguato impianto di illuminazione composto da corpi illuminanti con tecnologia led.

In sintesi l'intervento prevede le seguenti lavorazioni:

- Scotico della superficie oggetto dell'intervento;
- Scavi a larga sezione per la formazione dei cassonetti stradali;
- Scarifiche stradali e di marciapiedi;
- Realizzazione degli strati di fondazione delle aree parcheggio;
- Realizzazione dell'impianto di smaltimento delle acque meteoriche;
- Predisposizione impianto di illuminazione (basamenti, canalizzazioni, cavi elettrici);

- Fornitura e stesa di conglomerati bituminosi pezz. 0/10 e pezz. 0/5 mm.;
- Realizzazione di pavimentazioni in mattonelle di porfido lungo tratti di marciapiede esistenti;
- Realizzazione di nuova segnaletica orizzontale a vernice;
- Realizzazione manto erboso e messa a dimora di nuove alberature.

2.2 Fattibilità dell'intervento

Dalle indagini svolte nella zona in oggetto non risulta siano presenti vincoli geologici ed archeologici noti, che possano determinare l'impossibilità dell'intervento sopra descritto.

Dal punto di vista urbanistico, ad oggi, i parcheggi non sono previsti nel R.U. e pertanto si dovrà procedere in fase di approvazione del progetto definitivo, ai sensi dell'art. 34 della LRT 65/2014, alla adozione e approvazione della variante al R.U. con dichiarazione di pubblica utilità e apposizione del vincolo espropriativo sui terreni interessati dall'intervento, che non sono di proprietà comunale.

Infatti il Decreto di esproprio, giusto il DPR 327/2001, può essere emanato qualora l'opera da realizzare sia prevista nello strumento urbanistico, sul bene sia stato apposto il vincolo preordinato all'esproprio e sia stata dichiarata la pubblica utilità. Non essendo le opere progettate previste nel vigente Regolamento Urbanistico e le aree da acquisire per la loro realizzazione non sono assoggettate al vincolo preordinato all'esproprio occorre procedere, secondo quanto disposto dall'art. 34 della LRT 65/2014, alla variante mediante approvazione del progetto.

Trattandosi di una variante urbanistica che comporta nuovo impegno di suolo non edificato fuori dal perimetro del territorio urbanizzato, così come individuato in via transitoria dall'art. 224 della L.R.T. 65/14, è richiesto in via preventiva il pronunciamento positivo della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25 della stessa L.R.

La conferenza di copianificazione verifica, preliminarmente all'adozione della variante urbanistica, che le previsioni proposte siano conformi al PIT, che non sussistano alternative sostenibili di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e infrastrutture esistenti, e indica gli eventuali interventi compensativi degli effetti indotti sul territorio.

In data 17/12/2019 è stata svolta la conferenza di copianificazione presso la Regione Toscana, propedeutica alla variante urbanistica, con esito favorevole all'intervento.

2.3 Forme e Fonti di Finanziamento

Il costo complessivo dei lavori da appaltare è di € 398.000,00 di cui € 245.000,00 per lavori ed € 153.000,00 come somme a disposizione comprensive del costo stimato per gli espropri.

Il presente progetto risulta inserito negli strumenti di programmazione dell'ente, in particolare è presente nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche – Annualità 2020 ed è previsto nel bilancio 2020.

3. RELAZIONE TECNICA

Il progetto prevede l'utilizzo di materiali rispondenti a precise specifiche tecniche, sia nella fornitura che nella posa in opera. Di seguito una sintesi dei principali materiali previsti all'interno del progetto.

3.1 Pavimentazioni

Pavimentazione in mattonelle di porfido o quarzo arenite della larghezza pari a cm. 20, lunghezza variabile da cm. 20 a cm. 30/35, finitura a spacco di cava, dello spessore pari a cm. 3/4, colorazione da concordare con la D.L., murate ad "opus incertum" con malta cementizia.

Pavimentazione in masselli autobloccanti in cls vibrocompresso a doppio strato, a norma UNI 9065 parti I-II-III, posati su allettamento realizzato con strato di sabbia 3/6 cm, i tagli, gli sfridi e lo spacco a misura dei masselli, la compattati con piastra vibrante e sigillati con sabbia fine e asciutta.

Pavimentazione tattile plantare tipo LOGES, con rilievi semisferici equidistanti, di altezza non inferiore a mm 3 e diametro conforme alla tabella 3-"WT6" della CEN/TS 1520, realizzata in cemento vibrocompresso integrato con TAG - RFG 134.2 Khz, idonei alla formazione di percorsi intelligenti.

Conglomerato bituminoso BINDER pezz. 0/20, steso con vibrofinitrice, spessore compresso cm. 6.

3.2 Cordoli, liste e zanelle

Zanella ad un petto, larghezza cm. 25, in mattonelle di porfido o quarzo arenite, piano naturale a spacco, spessore 3/4 cm., posate su massetto di posa in calcestruzzo di cemento C12/15, sp. minimo 5 cm.

Zanella doppia, in calcestruzzo vibrocompattato, dimensioni cm. 40x40x8, con impasto realizzato con cemento ad alta resistenza R425 ed inerti di fiume in varie pezzature, con dimensione massima dell'aggregato mm. 10, con profilo superiore trattato attraverso processo di pallinatura calibrata, colorazione grigia. Ancorata su massetto in calcestruzzo di cemento Rck 250, della sezione di cm. 40x50.

Cordonato prefabbricato liscio in cls vibrocompresso, dimensioni 8x25x100 cm, murato con malta cementizia a 350 Kg di cemento R32,5, posato e ancorato su fondazione in cls C20/25 sez. cm. 30x40.

Cordonato prefabbricato liscio in cls vibrocompresso, a sezione trapezoidale diritto di dimensioni 15x25x50 cm, lavorato tipo spartitraffico, peso 110 Kg, murato con malta cementizia a 350 Kg di cemento R32,5, posato e ancorato su fondazione in cls C20/25 sez. cm. 30x40.

Cordonato prefabbricato liscio in cls vibrocompresso, sez. cm. 15x25, peso 110 kg, murato con malta cementizia a 350 kg di cemento R32,5, posato e ancorato su fondazione in cls C20/25 sez. cm. 30x40.

3.3 Superamento delle barriere architettoniche

Tutte le opere architettoniche del progetto sono finalizzate a garantire un livello di accessibilità elevato, tale da consentire l'utilizzo dei nuovi spazi a tutte le categorie di utenti, secondo quanto previsto dal Regolamento di attuazione dell'articolo 37, comma 2, lettera g) e comma 3 della Legge Regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio) in materia di barriere architettoniche.

Il progetto fa riferimento alle norme nazionali in vigore per il superamento delle barriere architettoniche, e in particolare alla LR 41/2009 della Regione Toscana, che si propone l'obiettivo di facilitare a chiunque il movimento sul territorio. I principi generali di accessibilità, adattabilità e visibilità sostenuti dalla normativa nazionale sono stati nella legge regionale ulteriormente declinati nella finalità di facilitare l'accesso, gli spostamenti interni e l'utilizzo delle parti comuni, rilevando che la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e urbanistiche possa diventare un importante indicatore di valutazione della qualità urbana e sociale.

4. PIANO DI MANUTENZIONE DELL'OPERA

Considerate le caratteristiche delle opere in progetto e la prevedibile ordinaria usura cui saranno sottoposte le percorrenze stradali e pedonali, si ritiene che non siano necessari interventi manutentivi per circa un decennio, ad eccezione della segnaletica orizzontale dei parcheggi che dovrà essere rifatta almeno ogni 3 anni.