



COMUNE DI SAN FRANCESCO AL CAMPO

PIANO PARTICOLAREGGIATO ESECUTIVO
- Area RC12 -

ai sensi degli artt. 38-39-40 della L.U.R. 56/1977 e s.m.i.

PROGETTO PRELIMINARE

PROPONENTI:

COMUNE di San FRANCESCO al CAMPO

Via Roma 54, 10070 (To)

PROGETTO:

STUDIO MELLANO ASSOCIATI

ARCHITETTURA URBANISTICA

C.so Moncalieri, 56 - 10133 TORINO

VERSIONE	DATA	OGGETTO
01	Novembre 2018	Progetto di piano particolareggiato esecutivo
TITOLO ELABORATO:		NUMERO ELABORATO:
RELAZIONE ILLUSTRATIVA		RI
		SCALA -

INDICE

1. INQUADRAMENTO URBANISTICO	2
2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	2
3. OPERE DI URBANIZZAZIONE	4
3.1 <i>Sistemazioni superficiali</i>	4
3.1.1 Percorsi pedonali, pista ciclabile, aree verdi	4
3.1.2 Viabilità	5
3.1.3 Rifiuti	5
3.2 <i>Parcheggi pubblici</i>	6
3.3 <i>Opere infrastrutturali a rete</i>	6
3.3.1 L'illuminazione pubblica	6
3.3.2 L'acquedotto	7
3.3.3 La fognatura bianca	7
3.3.4 La fognatura nera.....	7

1. INQUADRAMENTO URBANISTICO

Il presente progetto fa riferimento ai contenuti del P.R.G.C. vigente individuati dalla variante art. 17 c. 5 n° 12, approvata dal Consiglio Comunale con DCC n° 44 del 18/10/2017, che propone un possibile scenario di sviluppo per l'area RC12 attraverso l'attuazione mediante Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica.

L'attuazione dell'area RC12 è subordinata a Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica (PP), con il quale deve essere progettata la realizzazione di un insediamento plurifunzionale, in grado di porsi come nuovo elemento di centralità urbana, riconnettendo i tessuti edificati esistenti ai margini dell'area attraverso l'integrazione di forme e destinazioni urbanistiche coerenti e complementari.

In virtù di tale principio l'Amministrazione comunale ha espresso la volontà di prevedere la costruzione di un nuovo complesso scolastico. Infatti la realizzazione della nuova struttura pubblica congiuntamente al completamento del contesto residenziale e commerciale, formano elemento di riconnessione urbana dell'ambito consolidato a prevalente destinazione residenziale.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il nuovo Piano Particolareggiato Esecutivo proposto coinvolge una porzione di territorio, pari a circa 19.000 mq, attraversato da una viabilità carrabile est-ovest che dà continuità all'attuale Via Verdi e da una viabilità nord-sud che si connette alla prima attraverso la realizzazione di una rotonda.

Lungo la viabilità principale sono previsti lotti a destinazione residenziale in regime di edilizia libera. Sul fronte Nord della viabilità, in prosecuzione visiva dell'asse nord-sud centrato sulla rotonda il Piano prevede la realizzazione di un'ampia zona a parcheggio e di un sistema pedonale caratterizzato da aiuole ed elementi di arredo urbano che forma il percorso pedonale di accesso al complesso scolastico. Il viale pedonale collega i due ambiti edificati ai confini nord e sud del lotto prevedendo anche un'area a parcheggio sul lato nord.

L'accesso al complesso scolastico può avvenire dal lato sud, verso il parcheggio, dove si colloca l'accesso carraio per lo scuolabus e per i docenti oppure dal lato est del lotto attraverso il percorso pedonale. Le norme di attuazione consentono per il lotto scolastico la realizzazione di parcheggio interrato per l'eventuale realizzazione di ulteriori aree a parcheggio funzionali all'intervento pubblico.

Il Piano Particolareggiato, nel confermare la volontà dell'Amministrazione, propone una distribuzione delle capacità insediative, secondo cui lungo la viabilità principale est-ovest si articola la realizzazione di un edificio residenziale (Lotto A) che

può ospitare anche limitate quote di terziario e di commerciale al piano terreno da un lato della strada mentre dall'altro lato prevede due edifici esclusivamente residenziali (Lotto B). Lungo la seconda viabilità, trasversale alla prima, è previsto provenendo da sud un nuovo edificio completamente residenziale (Lotto C).



Figura 1 - Fotografia aerea dell'area oggetto del Piano Particolareggiato

Il PPE prevede una fascia di rispetto dei lotti edificati posti ad ovest dell'intervento composta da aree che rimangono in proprietà privata sulle quali non sono previsti interventi edificatori.

Ad oggi, l'area risulta inedificata, per la sua ubicazione, interclusa nell'abitato, l'area esprime un'evidente vocazione urbana. Essa ad oggi rappresenta un'area ad uso agricolo che si trova a confrontarsi con realtà residenziali consolidate e caratterizzate da una notevole capacità insediativa. Il Progetto prevede anche misure inerenti la compensazione ambientale legata all'intervento.

L'area su cui insistono le misure di compensazione è di proprietà pubblica. Si tratta infatti di un'area situata poco più a nord dell'intervento interclusa tra la viabilità esistente e il rio Rianasso per la quale il PPE prevede la piantumazione con alberi e arbusti autoctoni.

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi il PPE prevede l'attuazione diretta da parte dell'Ente pubblico attraverso l'attivazione di procedure espropriative ai sensi delle vigenti leggi in materia. In alternativa l'apparato normativo consente la realizzazione degli interventi residenziali da parte di privati operatori secondo regole da stabilire nello specifico con apposita convenzione attuativa.

3. OPERE DI URBANIZZAZIONE

Il progetto di massima delle opere di urbanizzazione primaria riguarda le aree destinate all'uso pubblico (per viabilità e servizi pubblici) oggetto di esproprio per pubblica utilità da parte del Comune di San Francesco al Campo.

Nell'elaborato 06.1 *Progetto OO.UU.: Sistemazione superficiali aree pubbliche*, sono evidenziate tutte le aree interessate dalle opere di urbanizzazione primaria. All'interno dell'elaborato 05.2 *Progetto: Profili indicativi e sezione di dettaglio* si evidenzia la stratigrafia dettagliata di alcune parti pubbliche (strada, marciapiede e parcheggio). L'elaborato 06.2 *Progetto OO.UU.: Reti fognatura in progetto* indica in modo schematico gli allacci alla fognatura bianca e nera esistenti ed in progetto.

Le modalità per realizzare le opere di urbanizzazione (relative a tempi di progettazione, costi, direzione lavori e collaudi, contabilità e gestione delle opere a scomputo, ecc.) saranno disciplinate, nel caso di attuazione diretta da parte di privati operatori, dalla Convenzione tra Comune e Proprietà ai sensi delle Norme Tecniche di Attuazione, oltreché della normativa vigente in merito alla disciplina e gestione delle opere a scomputo.

3.1 Sistemazioni superficiali

3.1.1 Percorsi pedonali, pista ciclabile, aree verdi

Nell'elaborato di progetto 06.1 *Progetto OO.UU.: Sistemazioni superficiali aree pubbliche*, sono individuate le aree per percorsi pedonali/ciclabili, aree verdi, a seconda del pacchetto tecnologico ipotizzato per le opere di urbanizzazione primaria.

La sistemazione degli spazi superficiali da una parte è concentrata lungo l'asse nord-sud in cui trova sede il percorso pedonale/ciclabile che mette in comunicazione l'area a parcheggio prevista a nord e l'area a parcheggio in corrispondenza della nuova rotatoria, proseguendo idealmente verso sud l'asse diventa carrabile così da consentire eventualmente l'accesso all'area da via Puccini. Sull'asse est-ovest, altro caposaldo del progetto, è previsto un nuovo tratto di viabilità che permette di dare continuità a via Verdi così da inglobare nel tessuto urbano esistente il nuovo intervento.

Nell'elaborato di progetto 05.2 *Progetto OO.UU.: Profili indicativi e sezione di dettaglio* è riportata una sezione di dettaglio con la stratigrafia dei percorsi pedonali e ciclopedonali che sono realizzati in autobloccanti. I percorsi pedonali/ciclabili in autobloccanti sono costituiti da masselli in autobloccanti, uno strato di sabbia appoggiati su strato portante in ghiaia e, al fine di separare i due inerti, si prevede la posa di geotessuto.



Figura 2 - Pavimentazione in lastre di cls uguali tra di loro per tipologia e dimensione



Figura 3 - Pavimentazione in lastre di cls della stessa tipologia e differente dimensione



Figura 4 - Esempi di pavimentazione in masselli autobloccanti di cls



Tutti gli spazi pedonali e le aree verdi, sono attrezzati con elementi di arredo quali alberi, panchine, cestini per la raccolta rifiuti differenziata la cui esatta tipologia sarà definita in sede di progettazione esecutiva, comunque coordinati nell'intero ambito per dare un aspetto unitario all'intervento.

3.1.2 Viabilità

All'interno dell'area d'intervento si prevede la costruzione della viabilità in asfalto costituita da manto di usura, ancorato tramite strato di ancoraggio in emulsione bituminosa ad uno strato di base in tout-venant, misto granulare stabilizzato con cemento, e misto granulare anidro.

Per quanto concerne la viabilità su pavimentazione in autobloccante la stratigrafia è identica ai percorsi pedonali costituiti dal medesimo materiale. L'accessibilità all'area è consentita dai percorsi carrabili presenti attorno all'Area, ovvero a nord da via Bruna, a est e a ovest da via Verdi ed eventualmente a sud da via Puccini.

Sono inoltre rialzate le sedi carraie e pedonali in prossimità degli attraversamenti pedonali al fine di privilegiare la pedonabilità dall'area riducendo la velocità dei veicoli.

3.1.3 Rifiuti

In linea generale l'obiettivo dovrà essere quello di minimizzare la quantità di rifiuti prodotti, allineandosi alle pratiche gestionali in materia, mentre la gestione dei

rifiuti dovrà comprendere la raccolta differenziata con una separazione all'origine delle categorie di rifiuti non compatibili tra loro, per minimizzare l'onere economico ed ambientale legato allo smaltimento.

Nella fase di esercizio delle strutture commerciali di vicinato il maggior quantitativo di rifiuti sarà costituito dagli imballaggi (plastica e cartone) degli articoli in vendita. In ogni caso i rifiuti dovranno essere separati per massimizzare il riciclaggio e garantire un corretto smaltimento. Spazi specifici per la raccolta differenziata saranno predisposti nella parte retrostante l'edificio (Lotto A).

L'area destinata ad accogliere l'isola ecologica dovrà comunque avere un dimensionamento sufficiente ad accogliere i contenitori per la raccolta differenziata dei vari materiali prodotti e permettere la manovra dei mezzi adibiti alla raccolta dei rifiuti.

L'isola ecologica dovrà avere una pavimentazione idonea al transito dei veicoli ed impermeabilizzata, con un'opportuna pendenza che permetta la raccolta delle acque di lavaggio dell'area e il convogliamento delle stesse nei sistemi di trattamento previsti per le acque meteoriche.

3.2 Parcheggi pubblici

La quota necessaria di parcheggi pubblici è localizzata interamente a raso e si prevedono parcheggi su autobloccanti. Le corsie di manovra sono in asfalto con stratigrafia analoga alle strade in asfalto.

Nella tavola di progetto 05.2 *Progetto OO.UU.: Profili indicativi e sezione di dettaglio* è riportata la stratigrafia dei parcheggi in autobloccanti.

3.3 Opere infrastrutturali a rete

3.3.1 L'illuminazione pubblica

La scelta dei corpi illuminanti è indirizzata al risparmio energetico e al contenimento dell'inquinamento luminoso, individuando l'installazione di sistemi con sorgente luminosa a led. Inoltre, si suggerisce l'installazione di impianti di illuminazione che utilizzino caratteristiche proprie, ad esempio da sfruttare come supporto in occasioni particolari, come nel periodo natalizio, e come supporto per la rete wireless e di eventuali telecamere.

Tipologia e posizione esatta dei pali deve comunque essere concordata, in fase esecutiva, con l'Ente fornitore del servizio, nel rispetto delle prescrizioni da esso espresse per l'illuminazione pubblica degli spazi pedonali e carrabili.

In ogni caso, si prevede l'impiego di sistemi di illuminazione, sia lungo le aree perimetrali che in quelle interne al progetto, che evitino la propagazione dei raggi

verso l'alto che garantiscano una minimizzazione del numero, ottimizzandone l'efficienza.

3.3.2 L'acquedotto

L'impianto generale della rete di distribuzione dell'acqua potabile, già presente nelle zone limitrofe all'area è confermato. Le specifiche tecniche degli allacciamenti devono essere concordate con gli Enti fornitori del servizio nella fase di progettazione esecutiva.

3.3.3 La fognatura bianca

La rete di smaltimento delle acque meteoriche in progetto è realizzata allo scopo di smaltire le acque piovane raccolte lungo la viabilità, i marciapiedi e le aree destinate a parcheggio pubblico. Infatti all'interno del progetto si prevede una rete di caditoie in progetto che alimentano la rete principale esistente della fognatura bianca. La rete principale di raccolta è costituita da tubazioni in PVC, con sezione circolare. In fase di attuazione dei singoli lotti d'intervento gli elaborati progettuali devono specificare l'impiego di soluzioni tecniche finalizzate a garantire la tutela e il corretto uso della risorsa idrica.

3.3.4 La fognatura nera

Il progetto della fognatura nera, come quello della fognatura bianca, si collega alla rete principale esistente. I tratti di fognatura in questione sono di breve lunghezza e, avendo un'utenza contenuta, si prevedono tubazioni in pvc di diametro contenuto.

Lungo le reti della fognatura nera si prevede la realizzazione di pozzetti di ispezione, uno ogni 30m, composti da una canna tubolare in getto cementizio, che comprende al suo interno gradini in ferro. I pozzetti sono rivestiti con una cappa in malta cementizia dello spessore di 1,5 - 2,0 cm e terminano verso la strada con un chiusino in ghisa sferoidale che, per le reti nere, è chiuso con un sigillo a doppio suggello.

Nell'elaborato del progetto preliminare delle opere di urbanizzazione è riportato lo schema del tracciato delle principali reti esistenti e del tratto previsto in progetto in corrispondenza delle reti di allaccio delle utenze in progetto.