PROGETTO:

COMUNE DI CELLE LIGURE (SV)
RISTRUTTURAZIONE EX COLONIE MILANESI

COMMITTENTE:

GHV S.p.A.
Via Forcellini 150
35128 PADOVA

TITOLO ELABORATO:

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

LAUT ENGINEERING S.R.L.
sedi operative:
viale Achille Papa 30 MILANO
via Sorio 120 PADOVA
telefono 02/36684650 – 049/2969400
telefax 02/45409876 – 049/2969400
sede legale: via San Crispino 106 PADOVA
E-Mail: laut@lautengineering.it

Rev.	Data	Descrizione	Red.	Ver.	App.
00	05/10	REDAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	MT	CB	CB
01	12/10	REDAZIONE PROGETTO DEFINITIVO	DP	CB	CB
02	.	.	.	.	.
03	.	.	.	.	.
04	.	.	.	.	.
05	.	.	.	.	.

ELABORATO

RT

SCALA

Redige	Verifica	Approva

DATA

DICEMBRE 2010

codice S.352.PD

file 352PD0001.dwg

PROGETTISTI:

Arch. Claudio Boscolo

A TERMINI DI LEGGE E' VIETATA LA RIPRODUZIONE E LA DIFFUSIONE SENZA L'AUTORIZZAZIONE DELLA LAUT ENGINEERING S.R.L.

RELAZIONE

PREMESSA

Il presente progetto è relativo alla realizzazione di una nuova strada da realizzarsi nel comune di Celle Ligure (SV) nelle adiacenze dell'area adibita ad impianti sportivi comunali.

La nuova strada, da realizzarsi in area di proprietà comunale e più precisamente al Fg 6 mapp. 218, 219, 260, 261, 262, 1515 del N.C.T., si rende necessaria per permettere l'accesso dalla viabilità locale esistente a:

- l'area posta ad ovest dei suddetti impianti, ed in particolare la piattaforma destinata a campo polivalente e all'accesso alle gradinate del campo sportivo;
- l'area a monte di pertinenza della ex Colonie Lombarde oggetto di ristrutturazione turistico ricettiva.

INQUDRAMENTO URBANISTICO

La **disciplina Paesistica di livello puntuale** in applicazione al P.T.C.P. della Regione Liguria prevede, per la zona d'intervento, il seguente regime normativo:

- Assetto insedativo: ANI-MA
- Assetto vegetazionale COLL-ISS BCT-TRZ-BAT BAT-CO
- Assetto Geomorfologico MO-A

La nuova viabilità di progetto con la relativa area di parcheggio si localizzano in zona ANI-MA dell'assetto insediativo del vigente PTCP, destinazione non compatibile con tale regime, necessitano pertanto di variare tale regime.

La zona dove si prevede la nuova viabilità risulta già ambientalmente compromessa dalla presenza degli impianti sportivi e dalle infrastrutture comunali, pertanto si richiede di variare tale regime e trasformarlo da ANI-MA ad ID-CE.

La nuova strada di accesso al Complesso delle Ex Colonie Milanesi ed il parcheggio pertinenziale si localizzano in zona F3 ANI-MA. della strumentazione urbanistica comunale vigente, **P.R.G.** del comune di Celle che è equivalente al Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) ai sensi della L.U.R. n.° 36/97 approvato con D.P.G.R. del 6.12.1999. Tali interventi si pongono pertanto in variante al P.R.G. vigente in quanto, per le zone F, le norme di attuazione del P.R.G. all'art. 68.4, prevedono un progetto unitario esteso all'intera area mentre il progetto di riqualificazione prevede un intervento puntuale.

Pertanto si attesta che la nuova strada di accesso al Complesso delle Ex Colonie Milanesi ed il parcheggio pertinenziale ad esso adiacente si pongono in variante alla strumentazione urbanistica vigente.

STATO DI FATTO

Attualmente dalla viabilità locale che collega agli impianti sportivi, via Natta, ed in particolare subito dopo il ponte di sovrappasso dell'autostrada A10, è esistente una stradina sterrata che permette il collegamento al campo polivalente e all'area delle ex colonie sopra citati.

La strada attualmente ha una dimensione in larghezza variabile tra i 3-3.5 m, con un profilo non eccessivamente pendente, non ha strutture di sostegno: si ritiene comunque valida per l'allargamento necessario per la futura strada.

Solo l'accesso dalla viabilità esistente, in particolare la vicinanza con la spalla del ponte che sovrappassa l'autostrada, necessita di essere spostato più ad est in quanto non vi è spazio per l'allargamento.

Si rileva la presenza della linea aerea Telecom che, come più avanti specificato, necessiterà essere interrata.

SCELTE PROGETTUALI

La categoria all'interno della quale si configura il presente tratto stradale, è quello definito, ai sensi del D.M. 05/11/2001 alla lettera F di tipo urbano.

Facendo seguito a quanto detto, al fine di favorire un più agevole innesto con la viabilità esistente (via Natta), è necessaria la demolizione del piccolo fabbricato diroccato in pietra a secco posto all'inizio della strada: la sua demolizione permette un allargamento verso monte (est) addolcendo così anche la curvatura di innesto.

Per favorire tale allargamento il primo tratto di strada necessita verso monte di un muro di contenimento per una lunghezza di circa 5 metri per una altezza fuori terra 2.00 m rivestito in pietra locale.

I rimanenti tratti verranno trattati con semplice scavo - riporto con pendenze naturali.

Il cassonetto stradale verrà realizzato con massicciata stradale in tout-venant per lo spessore di cm 30 su strato separatore in geotessile. Conseguentemente verrà effettuata la cilindratura a chiusura del fondo stradale con materiale idoneo al consolidamento e saturazione del corpo stradale per cm 10.

La pavimentazione stradale è formata da vari strati di collegamento in conglomerato bituminoso bynder e finale manto di usura in conglomerato bituminoso asfaltico (di spessore complessivo di cm. 7+3).

I tratti di riporto verso valle verranno particolarmente trattati con piantumazione di essenze autoctone.

Caratteristiche dimensionali: lo sviluppo complessivo della strada di progetto è di circa 220 m sviluppati con una pendenza media del 4.5% con brevi tratti del 9.5%.

La carreggiata ha una dimensione complessiva di m 6.50 compreso le banchine (0.50+2.75+2.75+0.50) e sul lato a monte la presenza di una canaletta e caditoie 40x40 in cls per la raccolta della acque meteoriche.

Opere di urbanizzazione

I sottoservizi e le fognature previste per questa strada sono:

a) Condotta raccolta acque meteoriche.

b) Illuminazione pubblica.

c) Rete telefonica Telecom.

Acque meteoriche

La condotta principale di raccolta acque piovane, che verrà raccordata alla linea comunale, sarà di diametro min. cm. 30 di calcestruzzo di c.a. ad alta resistenza, a sezione circolare posata su culla di c.l.s. e rinfiancata sui lati con lo stesso materiale.

Ogni 25 m circa la condotta sarà raccordata con tubazioni diam. 160 in PVC, a caditoie realizzate con pozzetti in c.l.s. di formato tipo Genova di dimensione 40x40x60/80. Le caditoie e i chiusini saranno in ghisa.

Rete telefonica Telecom

La linea aerea che attualmente attraversa l'area di intervento, verrà interrata nelle canalizzazioni che saranno predisposte (n. 2 tubazioni in PVC diam 125).

I pozzetti ottemperano agli standards TELECOM di dimensione 80x80 in c.l.s. completi di chiusino in ghisa.

Illuminazione Pubblica

Lungo la strada, dall'unico lato verso valle, è prevista l'installazione di corpi illuminanti marca tipo AEC NEMESI 3S, in classe II con componente del flusso disperso verso l'alto inferiore allo 0% del flusso totale emesso. Le lampade installate saranno da 70 W con ottica stradale e del tipo a vapori di sodio alta pressione.

Il palo coordinato con l'armatura ha una altezza fuori terra pari a 6,5 m posati su plinto-pozzetti in cls con camera per la derivazione di cavi della dimensione di 40x40 cm e chiusini in ghisa. Le alimentazioni dei vari punti luce saranno derivate da interruttore bipolare e cavo unipolare con guaina tipo FG7.

Potenza nominale installata: 0.84 kW.

Tutti i carichi dovuti a componenti illuminanti previsti hanno alimentazione monofase a 230 V

La gestione delle accensioni verrà effettuata con regolatore di flusso tarato sulle modalità decise in fase di collaudo.

Tale illuminazione è alimentata dal quadro posto in prossimità dell'impianto, la cui posizione andrà verificata in sede di esecuzione dei lavori.













REQUISITI PREVISTI IN MATERIA DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Le opere in progetto, oggetto della presente relazione, riguardano la nuova viabilità carrabile, pertanto non sono in esse previsti percorsi pedonali, anche per quanto riguarda la zona di parcheggio pertinenziale; infatti tali parcheggi non prevedono aree di sosta per le persone disabili che sono invece previsti in altre zone di parcheggio all'interno del complesso turistico, localizzate in aree maggiormente funzionali accessibili ed in prossimità dei percorsi con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impedite capacità motorie. Si rimanda agli elaborati relativi all'eliminazione delle barriere architettoniche a cura dell'arch. Alessandra Bonanni.