

Sommario

1. Obiettivi e finalità da perseguire attraverso la realizzazione dell'intervento.....	3
2. Analisi di condizioni e stato di fatto delle aree pertinentziali delle scuole interessate....	3
2.1. VINCOLI DI LEGGE E NORMATIVI RELATIVI AL CONTESTO IN CUI ESEGUIRE GLI INTERVENTI.....	4
2.2. Indagini geologiche.....	5
3. Fattibilità tecnica.....	5
3.1. Accertamento in ordine alla disponibilità' delle aree o immobili da utilizzare.....	5
3.2. Quadro esigenziale.....	5
3.3. Individuazione delle alternative progettuali.....	6
4. Inquadramento urbanistico e regime vincolistico.....	9
4.1. verifica di vincoli storici, paesaggistici ed archeologici dell'area d'intervento.....	9
4.2. Conformità urbanistica dell'intervento.....	10
5. Costi di realizzazione.....	10
6. Iter procedurale.....	11
6.1. Attivazione dell'iniziativa.....	11
6.2. Prime indicazioni sullo sviluppo successivo della progettazione.....	11
6.3. Figure professionali.....	12

1. Obiettivi e finalità da perseguire attraverso la realizzazione dell'intervento

L'intervento che l'amministrazione intende attuare per la parte di zona San Pietro delimitata dall'asse di corso Trieste e dal torrente Sangone, in linea con gli interventi relativi all'asse 2 (*contrasto ai cambiamenti climatici*) del bando PINQUA – *Programma Innovativo nazionale per la Qualità dell'Abitare* è finalizzato a migliorare e potenziare la mobilità "dolce" in quanto inclusiva e non inquinante, adattando e potenziando l'infrastruttura viaria esistente alla mobilità pedonale e ciclabile, attraverso l'istituzione di nuove "Zone 30" o migliorando le zone già istituite.

Contestualmente ci si propone di de-impermeabilizzare le aree a parcheggio esistenti, proponendo una modifica delle superfici e la sostituzione dell'asfalto con sistemi che permettano una maggiore permeabilità del suolo. La perdita di permeabilità del suolo è infatti, a livello generale, una delle cause di dissesto idrogeologico per il territorio: gli ambienti urbani sono stati soggetti, negli ultimi decenni, a interventi di impermeabilizzazione delle superfici che di fatto non sono sostenibili per l'ambiente. Nella sostanza ciò si traduce in un rischio accresciuto di inondazioni e di frane, contribuisce alla scarsità idrica e, in ultima battuta, al riscaldamento globale.

De-impermeabilizzare le aree a parcheggio è una buona mediazione che punta alla sostenibilità ambientale, garantendo livelli accettabili di sicurezza veicolare.

2. Analisi di condizioni e stato di fatto delle aree pertinenti delle scuole interessate

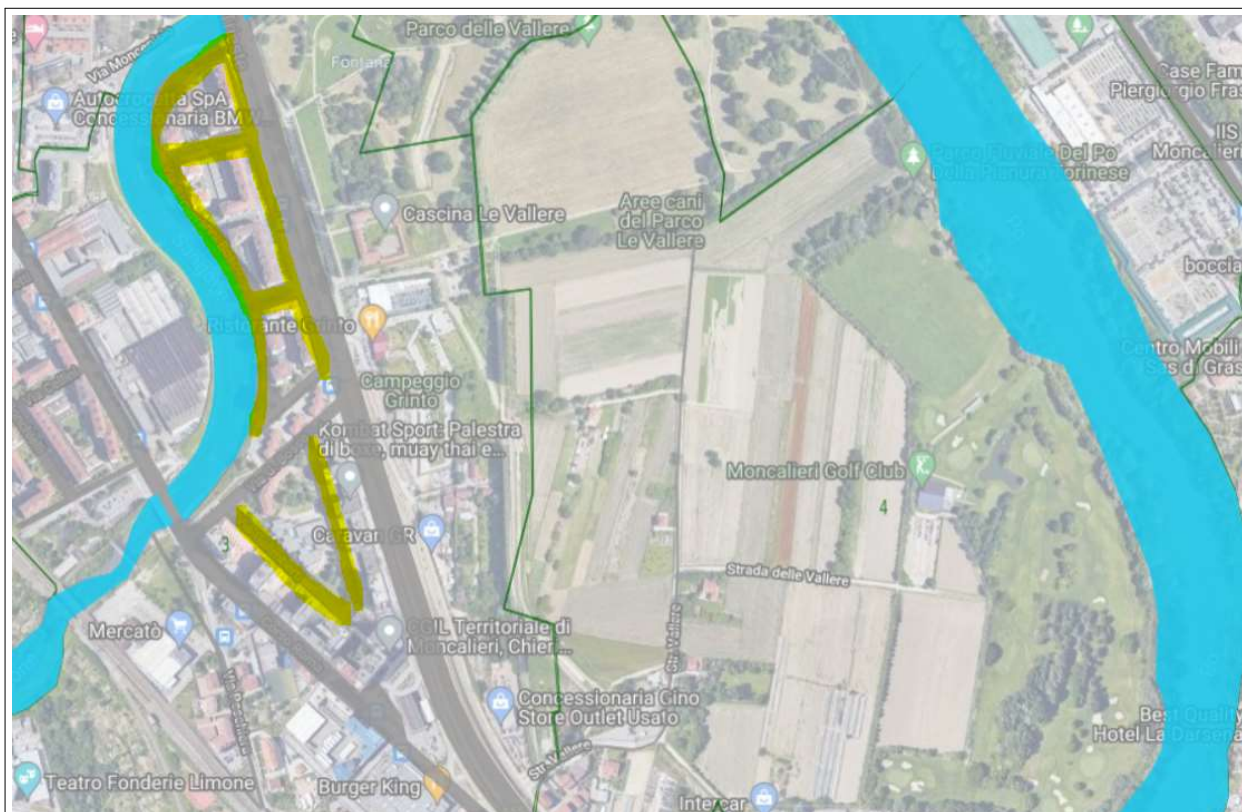
Il quartiere ERP di zona San Pietro si trova a ridosso del polmone verde del Parco delle Vallere, parco fluviale collegato direttamente con il parco del Valentino e con i grandi percorsi ciclo-pedonali lungo l'asta del Po, connessi con il grande sistema dei parchi urbani torinesi.

Si tratta di un quartiere a prevalenza residenziale, con poche attività commerciali di vicinato ubicate lungo il controviale di corso Trieste.

Nelle strade interne, ovvero in via San Giovanni Bosco lungo il Sangone, in via Primo Maggio e in largo Galilei e nel controviale di Corso Trieste è già presente in parte il limite di 30 km/h, senza però delimitazioni fisiche degli accessi e senza strutture che denotino una prevalenza dei percorsi pedonali su quelli veicolari.

La prossimità del quartiere con il Parco delle Vallere lungo il Po trova una discontinuità dovuta all'asse viario di corso Trieste, che collega Moncalieri con Torino e il sistema autostradale.

Corso Trieste di fatto è una barriera fisica che delimita il quartiere e lo isola dal sistema del verde. La passerella a scavalco esistente non permette una connessione a livello ciclabile essendo dotata solo di scale: l'amministrazione intende realizzare, nei prossimi anni, una nuova passerella ciclabile che potenzi e migliori il collegamento con il parco e il sistema del verde.



Ortofoto con individuazione delle vie di intervento

2.1. VINCOLI DI LEGGE E NORMATIVI RELATIVI AL CONTESTO IN CUI ESEGUIRE GLI INTERVENTI

1. D.Lgs. n. 50 del 18/04/2016 s.m.i. "Nuovo codice Contratti";
2. D.P.R. 207/2010 s.m.i. "Regolamento" (per la parte ancora vigente);
3. D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 s.m.i. "Nuovo codice della strada.";
4. Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (d.P.R. n. 495/1992)
5. D.M.05.11.2001 n.6792 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e s.m.i.;
6. D.M. 19 aprile 2006 n. 1699 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
7. LINEE GUIDA PER LA CLASSIFICAZIONE E GESTIONE DEL RISCHIO, LA VALUTAZIONE DELLA SICUREZZA ED IL MONITORAGGIO DEI PONTI ESISTENTI Allegate al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.88/2019, espresso in modalità "agile" a distanza dall'Assemblea Generale in data 17.04.2020
8. Decreto n. 557 del 30/11/1997 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
9. Decreto 28 giugno 2011 "Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale"
10. Norme in materia di abbattimento delle barriere architettoniche: D.M. 14.06.1989 n. 236 artt. 8.2.1. 8.2.2 – Legge 5 febbraio 1992, n.104 art.24 - D.P.R. 24.07.1996 n.503 – D.P.R. 380/2001;
11. D.Lgs. 22/01/2004 n. 42 s.m.i. "Codice dei beni culturali e del paesaggio";
12. D.M. 22/08/2017 n. 154 "Regolamento sugli appalti pubblici di lavori riguardanti i beni culturali tutelati ai sensi del d.lgs. n. 42 del 2004, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016";
13. D.M. n.37/2008 s.m.i. "Norme sicurezza impianti";
14. PRGC e norme di attuazione per la conformità urbanistico edilizia dell'intervento;

15. D.M. 17/01/2018 "Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni";
16. Sotto il profilo idrogeologico gli interventi non determinano variazioni rispetto all'attuale assetto, da ritenersi consolidato.

2.2. Indagini geologiche

La necessità di esecuzione di indagini geologiche andrà appurata nei successivi livelli progettuali, ma data la tipologia di opere in esecuzione si ritiene al momento non necessaria.

3. Fattibilità tecnica

3.1. Accertamento in ordine alla disponibilità delle aree o immobili da utilizzare.

Le strutture e i sedimi stradali oggetto di intervento sono di proprietà Comunale, come accertabile presso l'Ufficio Patrimonio Comunale e pertanto non è necessario attivare alcuna procedura di acquisizione.

3.2. Quadro esigenziale

Il presente elenco di esigenze trae origine dall'analisi delle caratteristiche dell'immobile, intesa come esame critico delle potenzialità dell'area da rapportare alle manifestazioni evidenti delle esigenze e necessità ipotizzabili.

Il quadro esigenziale deve necessariamente tenere conto di tutte le tipologie di "utenza", intesa nel senso più ampio del termine, che consideri quindi:

1. **i fruitori**, ossia i cittadini, non solo i residenti nell'area ma anche i lavoratori, i pendolari, i fruitori del trasporto ferroviario;
2. **gli addetti alla gestione** dell'immobile, intesi come coloro che si occupano della sua manutenzione ordinaria e straordinaria (tecnici ed operatori dell'amministrazione) e ne sostengono i costi, ovvero di coloro che risultano addetti alla gestione e programmazione delle attività previste e ne sostengono le spese;
3. **gli addetti alla realizzazione** dell'intervento, inteso come i soggetti che si occuperanno di eseguire e realizzare i lavori.
4. **La collettività**, ovvero la società non necessariamente coinvolta nelle fattispecie precedenti, su cui ricadono però gli effetti delle scelte progettuali: esse dovranno garantire la tutela dell'ambiente, durante l'intero ciclo di vita utile dell'opera realizzata, sino allo smaltimento finale.

Ciascuna tipologia di utenza necessita di veder soddisfatto un proprio interesse.

Compito della Amministrazione, attraverso il progetto dell'intervento, è quello di valutarle nell'insieme per commisurare:

- ciascuna esigenza a prestazioni e requisiti offerti ;
- ciascuna soluzione tecnologica ai costi di manutenzione e gestione;
- ciascuna ipotesi progettuale rispetto alle ricadute sul piano economico finanziario per la realizzazione, per la tutela del paesaggio e dell'ambiente;
- ciascuna tipologia di investimento rispetto alla possibilità di partecipazione a bandi o programmi di finanziamento, integrativi delle proprie risorse economiche

L'analisi complessiva del quadro esigenziale secondo i suddetti punti di vista porta alla definizione di diversi possibili scenari di equilibrio, con risposte di efficienza, adeguatezza e sostenibilità dell'intervento, proporzionati alle risorse economiche a disposizione e all'interesse pubblico da preservare.

Ciò premesso si possono elencare le seguenti esigenze:

- FRUIBILITA' DEGLI SPAZI stradali delle zone, disponendo maggior spazio per le attività quotidiane dei pedoni e dei ciclisti;
- RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO INTERNO alle zone trasformando le aree dedicate alla sosta selvaggia o a attraversamenti in aree più vivibili;
- MAGGIOR SICUREZZA, soprattutto alle utenze deboli, mediante la disposizione di strumenti che riducono la velocità e inducono a maggior attenzione;
- ORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA locale grazie allo spazio creato dall'eliminazione delle correnti di traffico di attraversamento.

3.3. Individuazione delle alternative progettuali

ZONE 30

La Zona 30 è una forma di intervento urbanistico per la moderazione del traffico nella viabilità urbana. Per zona 30 si intende quell'area della rete stradale urbana dove il limite di velocità è di 30 km/h invece dei normali 50 km/h previsti dal codice stradale in ambito urbano. La minore velocità consentita permette una migliore convivenza tra auto, biciclette e pedoni.

Per favorire la riduzione della velocità dei motoveicoli nei tratti stradali individuati come Zona 30 sarà necessario prevedere una serie di interventi strutturali come:

- attraversamenti pedonali a raso o rialzati opportunamente segnalati
- posa di opportuna segnaletica orizzontale di delimitazione e segnaletica verticale

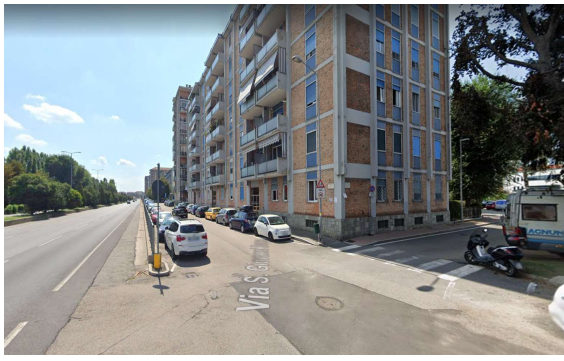
Poiché le strade locali devono essere trattate con opportune misure di moderazione della velocità, esse possono essere considerate percorsi promiscui ciclabili e veicolari, utilizzabili dai ciclisti sia per la circolazione interna agli ambiti residenziali, sia per connettere in rete la viabilità principale, qualora essa presenti tratti privi di misure di sicurezza idonee.

Costituire una "Zona 30" significa intervenire nella riorganizzazione di una intera zona assegnando ampio spazio alle funzioni riservate alla viabilità ciclo-pedonale, per far sì che ciclisti e pedoni possano muoversi percependo maggiore sicurezza.

In linea con gli obiettivi perseguiti dall'amministrazione la velocità a 30km/h porta benefici dal punto di vista ambientale; a tale velocità sono ridotte le emissioni di inquinante e il consumo di carburante, oltre che gli spazi di frenata e di accelerazione, fasi nelle quali si consuma più carburante e si inquina di più.

I sedimi dove si propone di istituire ex novo, o potenziare le zone 30 già costituite, sono:

- **Via San Giovanni Bosco**, lungo il Sangone in modo da connettere il quartiere con la pista ciclabile esistente in via Bosso e creare nuovi spazi urbani di relazione
- **Corso Trieste**, controviale – tratto compreso tra il torrente Sangone (via San Giovanni Bosco) e corso Roma. In questo tratto esiste già in parte il limite di 30 km/h per i veicoli.
- **Via Galimberti**, fra corso Roma e via Bosso
- **Via primo Maggio**
- **Largo Da Vinci**

	
<p>Intersezione fra via San Giovanni Bosco (inizio proposta di zona 30) e via Bosso, sede di pista ciclabile dedicata</p>	<p>Intersezione fra via San Giovanni Bosco e controvia corso Trieste (già zona 30)</p>
	
<p>Intersezione fra corso Trieste e corso Roma</p>	<p>Intersezione fra via Galimberti e via Bosso</p>

Negli ingressi e nelle uscite delle zone a traffico moderato, ovvero via San Giovanni Bosco angolo via Bosso, via Galimberti angolo via Bosso e lungo corso Trieste, andranno predisposti meccanismi per la riduzione della velocità a cui saranno associati strumenti normativi che rafforzino il concetto di ingresso in un'area dove i comportamenti di guida sono differenti. Nei punti di contatto tra le diverse strade andranno introdotti strumenti per la moderazione della velocità diversi a seconda delle situazioni, prevedendo la posa di strumenti fisici con lo scopo di rallentare la velocità ed elevare il grado di attenzione dell'autista.

All'interno della zona sarà opportuno tenere in considerazione i seguenti indirizzi:

- Gli spazi pubblici, in particolare in via San Giovanni Bosco lungo il torrente Sangone e in largo da Vinci, saranno ampliati e riprogettati con aree di sosta attrezzate con panchine e/o fontanelle, per creare nuove possibilità di relazione sociale;
- le aree destinate a parcheggio dovranno essere de-impermeabilizzate, in particolare lungo via San Giovanni Bosco sul fronte lungo il Sangone. E' importante che i parcheggi siano opportunamente dimensionati e localizzati, in modo da essere in numero adeguato alle esigenze della zona ed evitare quindi la marcia dei veicoli alla ricerca di un posto.

Gli interventi da adottare nelle zone 30 sono di seguito schematizzati:

1) Intersezioni e sezioni stradali: all'interno delle zone è necessario ridurre le superfici carrabili in modo da ridurre la velocità e aumentare lo spazio da dedicare ad altre funzioni, ove possibile avanzare il marciapiede e aumentare le aree di verde, così da aumentare le aree destinate ai pedoni e al parcheggio. Si prevede l'introduzione di strumenti fisici che accentuino l'effetto rallentatore e rompano visivamente la prospettiva: tali strumenti sono, ad esempio, il disassamento verticale e orizzontale. Gli incroci con qualche accorgimento tendono ad acquistare la funzione di piazza

2) Interventi puntuali di limitazione di velocità: sono gli strumenti che hanno influenza diretta sugli automobilisti e vanno posizionati regolarmente per indurre un comportamento costante

3) Progettazione ambientale: posa di elementi di arredo urbano (quali sedute e/o fontanelle), verde e pavimentazione ove possibile hanno effetti sull'immagine della zona. Particolare attenzione sarà da porre lungo via Galimberti, all' altezza del plesso scolastico, dove si propone una piattaforma rialzata, realizzata con la tecnica di stampa e resinatura tipo "Street Print".

La piattaforma rialzata è un'area piana sopraelevata che copre l'intero spazio della via in corrispondenza degli ingressi scolastici, con rampe in tutti i punti di approccio.

La piattaforma permette di ridurre o eliminare il dislivello presente fra la carreggiata e i marciapiedi, garantendo la continuità della rete pedonale da cui vengono eliminate le barriere architettoniche costituite dai gradini dei marciapiedi.

La piattaforma rialzata e le rampe saranno evidenziate con pavimentazione, che si differenzia dal resto della strada per colore e/o per materiali.

4) Circolazione ciclo-pedonale: considerando la velocità praticata nelle zone 30 si consiglia di rendere promiscua la circolazione dei ciclisti e dei veicoli a quattro ruote intervenendo soltanto puntualmente negli incroci. Sarà necessario predisporre opportuna segnaletica orizzontale e verticale

5) Parcheggi: sarà necessario segnare nel miglior modo i confini dei parcheggi per evitare i parcheggi selvaggi, i parcheggi infatti sono utili sia per la riqualificazione dello spazio pubblico sia per la moderazione della velocità.

6) Attraversamenti pedonali rialzati e illuminati: tali passaggi devono essere garantiti ovunque senza particolari segnalazioni. I quattro attraversamenti lungo via Bosso saranno illuminati con un impianto specifico a LED tipologia DETAS.

7) Marciapiedi: i nuovi marciapiedi saranno realizzati con cordoli in pietra e mattonelle autobloccanti modello Tanaro, ed avranno una larghezza non inferiore a 150 cm e scivoli di accesso (nel rispetto delle normative vigenti in materia di abbattimento delle barriere architettoniche).



Via Galimberti fronte accessi plesso scolastico, dove si propone piattaforma rialzata



Esempio di piattaforma rialzata e segnaletica

DEIMPERMEABILIZZAZIONE DEI PARCHEGGI

La proposta di deimpermeabilizzare i parcheggi punta a migliorare il bilancio ambientale della zona, ripristinando almeno parzialmente la naturale permeabilità del terreno per garantire un corretto smaltimento delle acque meteoriche.

Lungo il torrente Sangone in via San Giovanni Bosco vi sono già in parte dei parcheggi in terra battuta, ma in massima parte le aree destinate a parcheggio sono asfaltate. Attualmente il parcheggio è in alcuni tratti lineare e in altri a pettine.

Complessivamente la superficie a parcheggio permeabile prevista sarà pari a 1.055 mq.

La superficie permeabile deve essere fruibile dagli utenti senza disagi, e non costituire un maggior onere di manutenzione nel tempo. A tal fine si propone l' utilizzo di sistemi che garantiscano buone prestazioni; a titolo esemplificativo si citano le seguenti soluzioni:

1- ghiaia su base plastica microforata: consente di ottenere il comfort necessario al passaggio degli automezzi e mantenere allo stesso tempo la capacità drenante del suolo.

La resa della ghiaia è ottimale se posata su una opportuna base plastica microforata a celle, che impediscono agli inerti di muoversi, evitando così la formazione di solchi ed il sollevamento di polveri.

In questo modo si riducono interventi successivi di ripristino e di manutenzione.

2- biostrasse: versione specifica della terra stabilizzata, con particolare efficacia drenante. Costituito da uno strato di finitura colorato (giallo, rosso e marrone), con massetto stradale sottile compreso tra 5 a 8 cm di rilevato+ stabilizzato+ finitura biostrasse.

I materiali non contengono alcuna sostanza di derivazione petrolifera, resine o sostanze acriliche, e necessita di sbancamenti ridotti. Ha un indice di usura molto basso con una buona manutenibilità.

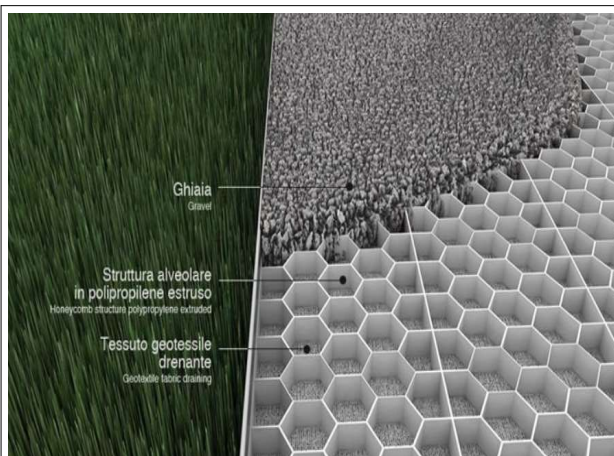


Tratto C



Tratto A

Via San Giovanni Bosco – aree parcheggio da deimpermeabilizzare



Suggerimenti progettuali – sistemi drenanti in ghiaia e biostrasse

4. Inquadramento urbanistico e regime vincolistico

4.1. verifica di vincoli storici, paesaggistici ed archeologici dell'area d'intervento

Sulla porzione di territorio interessata dall'intervento non risultano beni architettonici con vincolo espresso, né sono presenti edifici sottoposti ope legis all'applicazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al D.Lgs. 42/2004 s.m.i.

Le aree interessate rientrano nelle seguenti fasce di rispetto:

1- Fascia di rispetto dal piede dell' argine fluviale di m. 4 per piantagioni e movimenti terra e m. 10 per realizzazione di edifici e scavi, ai sensi dell' art. 96 lettera F) del T.U. sulle opere idrauliche - R.D. 523/1904 art. 96;

2- fascia di rispetto di 150 m dalle sponde fluviali, ai sensi dell' art. 142 comma 1 lett. c) del del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al D.L.gs. 42/2004 s.m.i. che così recita:

"(...) Sono di interesse paesaggistico (...):

1.c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;"

Si ritiene di demandare alle successive fasi progettuali l' applicazione dell' art. 25 del Codice dei contratti, in applicazione dell'art. 28 c. 4 del Codice dei beni culturali, che prevede la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico per tutte le opere pubbliche che comportano scavi e manomissioni del terreno.

4.2. Conformità urbanistica dell'intervento

Le strutture in oggetto sono identificate come strade, normate dall' art. 31 delle vigenti NTA "Strade, fasce di rispetto stradale e ferroviario ed elettrodotti".

5. Costi di realizzazione

L'intervento in progetto comporta un impegno di spesa come definito nel seguente quadro economico:

SOMME a BASE D'APPALTO	
A) IMPORTO A BASE DI GARA	
a1 Importo dei lavori	€ 435.000,00
a2 Oneri sicurezza non soggetti a ribasso	€ 15.000,00
A) Totale lavori	€ 450.000,00
B) SOMME a DISPOSIZIONE	
b1 IVA	€ 45.000,00
b2 indagini archeologiche, geologiche, specialistiche e prove di laboratorio (OFC)	€ 1.000,00
b3 incarichi professionali progettazione, verifica, DL CSP/CSE, assistenza RUP, collaudo (OFC)	€ 83.500,00
b4 Allacciamenti pubblici servizi	€ 6.000,00
b5 Imprevisti (max 10% dell'importo dei lavori a base di gara comprensivo degli oneri della sicurezza)	€ 4.775,00
b6 Art.113, d.lgs. 50/2016 – fondo per la progettazione e l'innovazione	€ 9.000,00
b7 Accantonamenti per modifiche alle opere da eseguire (articolo 106 del D.lgs. 50/2016)	€ 500,00
b8 Spese per pubblicità e notifiche (ANAC)	€ 225,00
b9 Acquisizione di aree o immobili	€ 0,00
B) Totale somme a disposizione	€ 150.000,00
TOTALE GENERALE (A+B)	€ 600.000,00

6. Iter procedurale

6.1. Attivazione dell'iniziativa

Il presente progetto rientra negli interventi ammessi al programma PINQUA – *Programma Innovativo nazionale per la Qualità dell'Abitare* (programma integrato intercomunale denominato "RESIDENZA-RESILIENZA"), pertanto tutte le fasi di esecuzione dell'opera, dalla progettazione alla realizzazione dovrà essere attuata con metodologia BIM.

A tal riguardo il presente documento fornisce un riferimento tecnico ed economico per una proposta di inserimento dell'intervento PIANO TRIENNALE DELLE OO.PP. 2022-2024, da approvare con Delibera di Consiglio Comunale, quale primo atto necessario alla programmazione dell'investimento.

Al progetto di investimento è stato associato il seguente Codice Unico Progetto (CUP) H27H21000270001 e n. ID 1857

6.2. Prime indicazioni sullo sviluppo successivo della progettazione

Nelle varie fasi di sviluppo ed approfondimento i progetti dovranno essere redatti secondo criteri diretti a ottimizzare costi e benefici, dare qualità agli interventi, minimizzare le interferenze tra lavorazioni e utenti, i rischi per i lavoratori nella fase di costruzione, per gli utenti nella fase di esercizio dell'opera, per la popolazione delle zone interessate, ed in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 23, comma 16, primo periodo, del Codice.

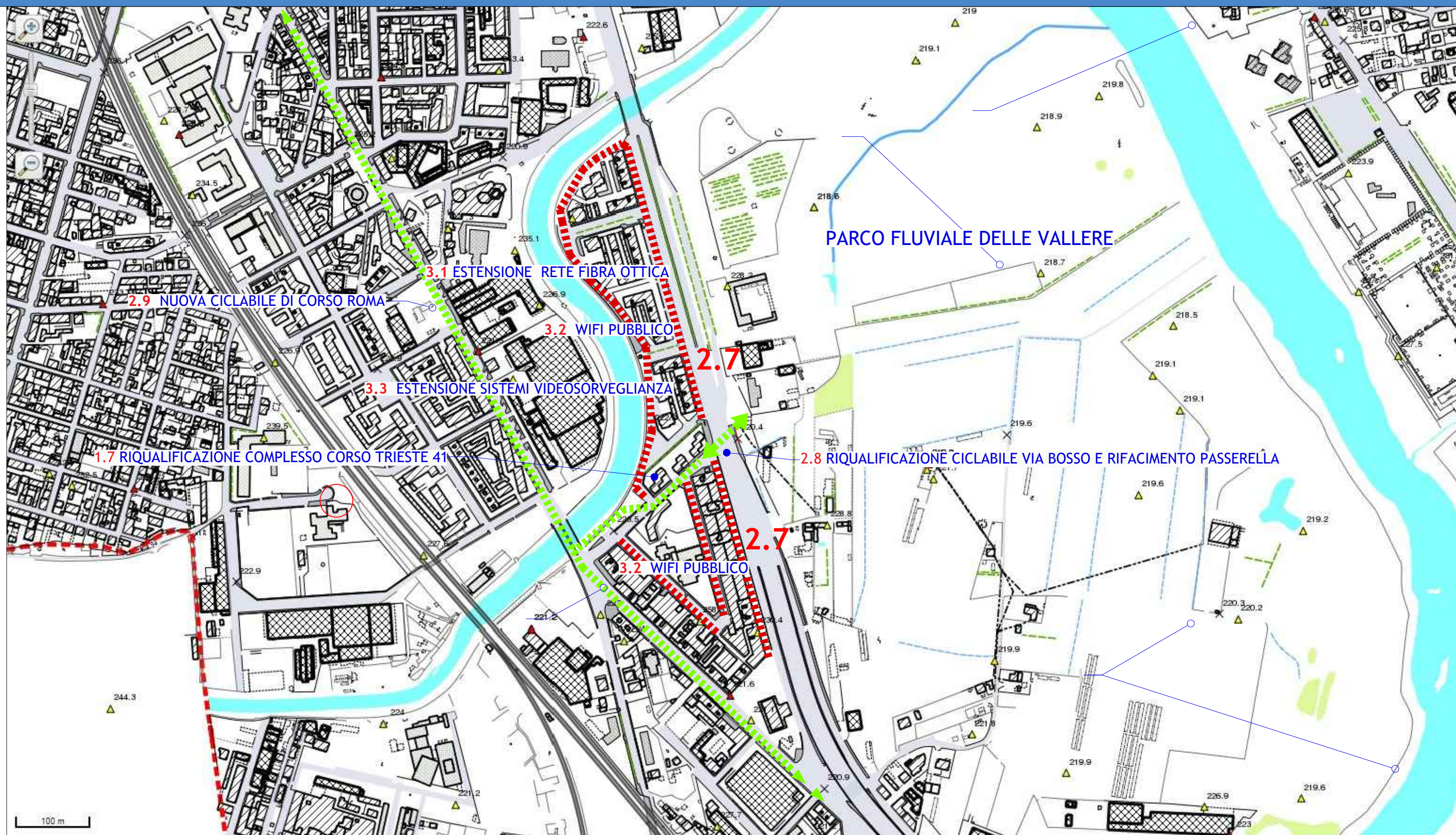
Il contenuto degli elaborati tecnici (grafici e descrittivi) dovrà permettere di giungere alla realizzazione dell'opera secondo i tre livelli di approfondimento progettuale nel rispetto degli

obiettivi previsti e del quadro normativo vigente. Le relazioni tecniche devono indicare espressamente le normative tecniche osservate, i criteri di calcolo e dimensionamento applicati per soddisfare le prestazioni richieste. Gli elaborati grafici dovranno permettere la comprensione delle geometrie, forme e dimensioni per una completa definizione delle opere in ogni parte. Elaborati grafici e descrittivi dovranno essere coerenti e ripercorribili con corrispondenza biunivoca delle informazioni.

6.3. Figure professionali

I ruoli e le competenze tecnico professionali necessarie durante l'iter procedurale di attuazione dell'intervento riguardano le varie discipline coinvolte; interessano figure dedicate:

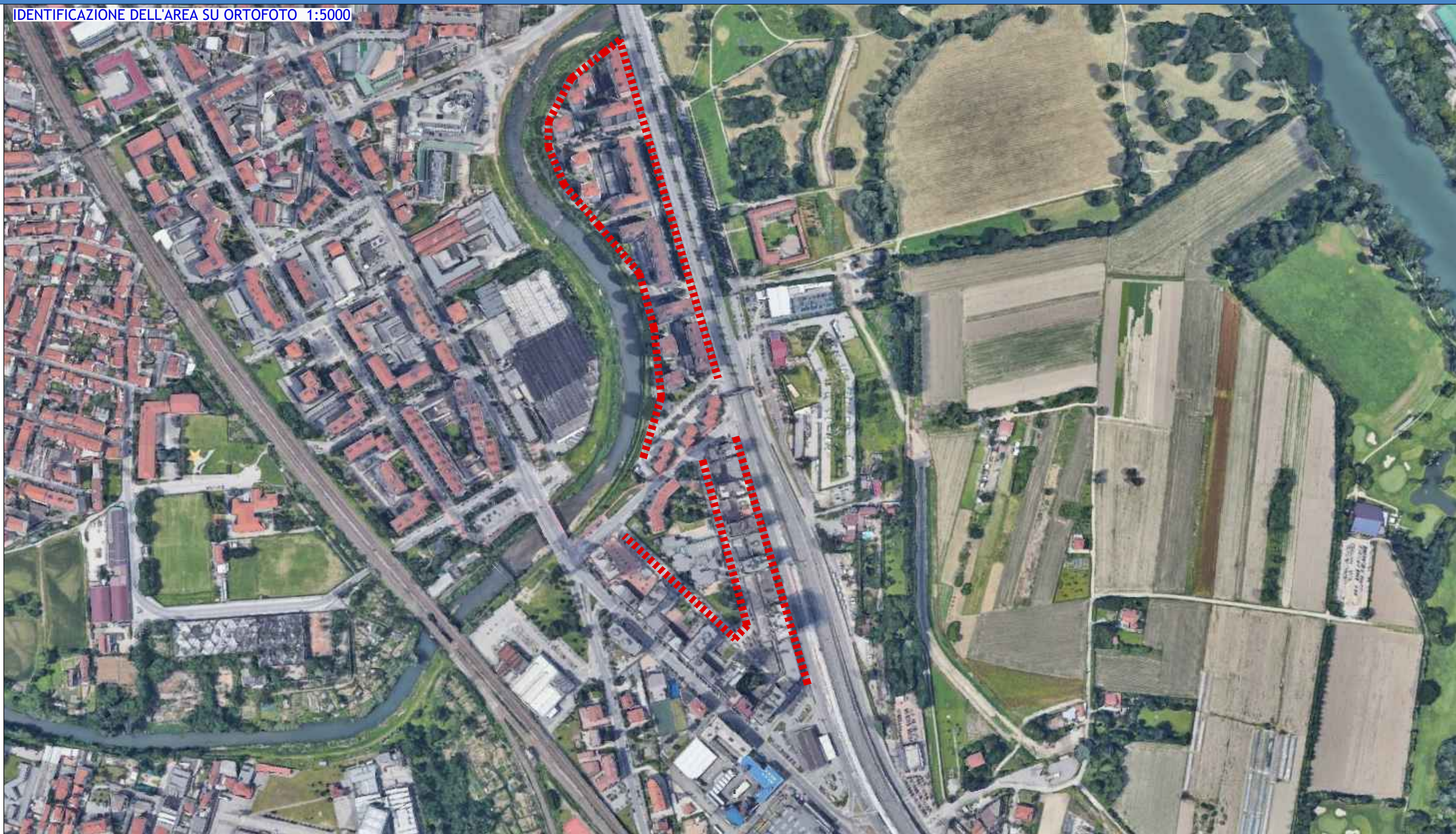
- Alla progettazione edile architettonica con attenzione agli elementi del paesaggio (tecnici esterni all'amministrazione abilitati alla tecnologia BIM)
- Alla Direzione Lavori (tecnici esterni all'amministrazione abilitati alla tecnologia BIM)
- Alla progettazione strutturale secondo i criteri di calcolo e verifica previsti dal D.M. 17/01/2018, nel caso si dimostri necessario procedere con il consolidamento della sponda fluviale (tecnici esterni all'amministrazione abilitati alla tecnologia BIM).
- Al collaudo e verifica di conformità in corso d'opera e finale ai sensi dell'art. 102 del D.lgs 50/2016 (tecnici esterni all'amministrazione abilitati alla tecnologia BIM).
- Al coordinamento della sicurezza dei lavori nei cantieri Temporanei e mobili ai sensi del titolo IV del D.lgs. 81/2008 e s.m.i, (tecnici esterni alla Amministrazione).
- Alla Responsabilità Unica del Procedimento RUP, nominato dall'Amministrazione tra i tecnici interni alla Amministrazione.

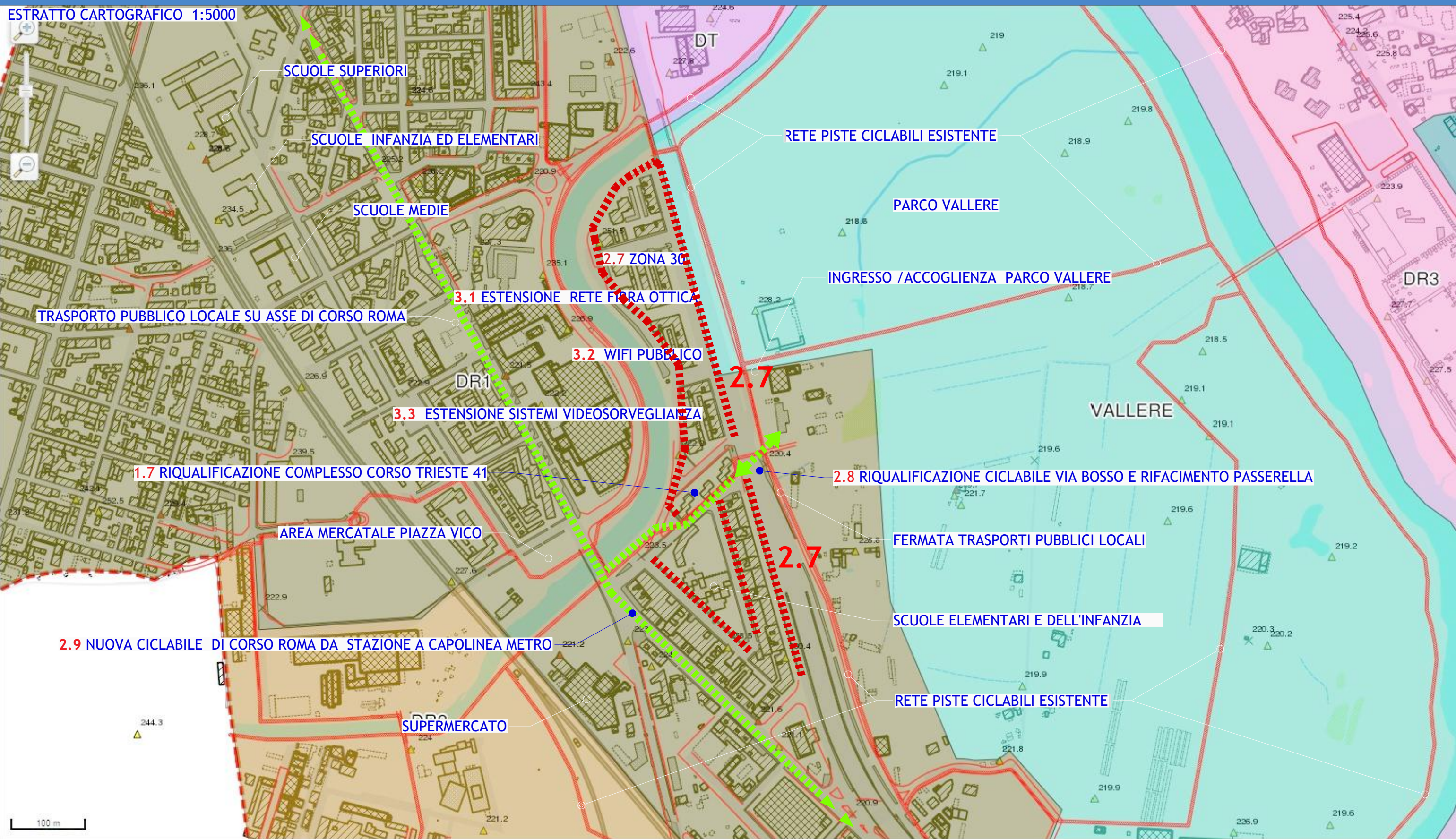


■■■■■■■■■■ Localizzazione intervento puntuale: 2.7 - ZONA 30 E DEIMPERMEABILIZZAZIONE PARCHEGGI IN ZONA SAN PIETRO - MONCALIERI

X.X [IN ROSSO]: CODICE UNIVOCO ALTRI INTERVENTI PUNTUALI CONNESSI AL PRESENTE

IDENTIFICAZIONE DELL'AREA SU ORTOFOTO 1:5000





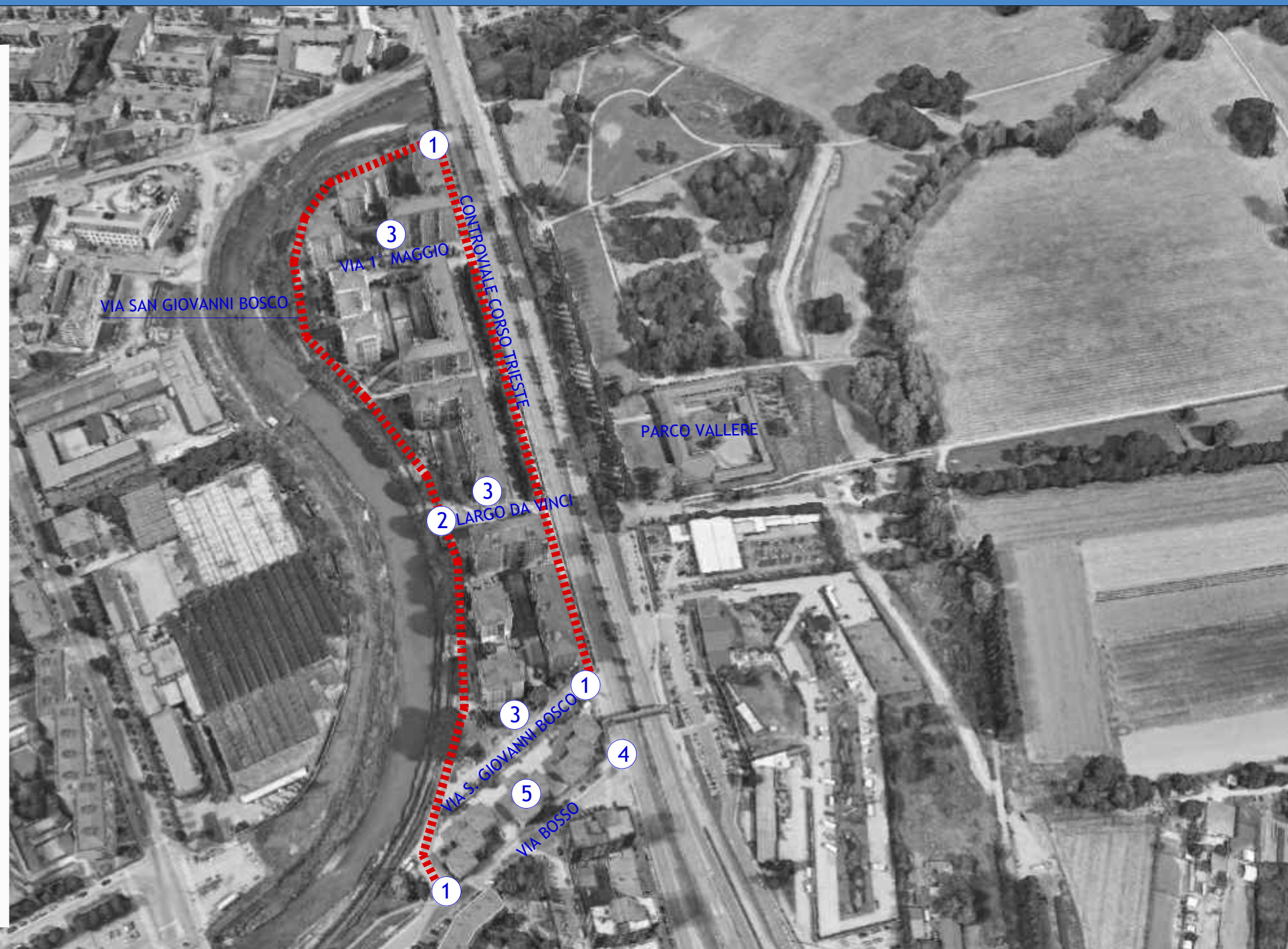
 Localizzazione intervento puntuale: 2.8 - RIQUALIFICAZIONE CICLABILE VIA BOSSO E RIFACIMENTO PASSERELLA CICLOPEDONALE SU CORSO TRIESTE - MONCALIERI

X.X [IN ROSSO]: CODICE UNIVOCO ALTRI INTERVENTI PUNTUALI CONNESSI AL PRESENTE

PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO

ZONA 30 ■■■■■■
VIA SAN GIOVANNI BOSCO
E CORSO TRIESTE

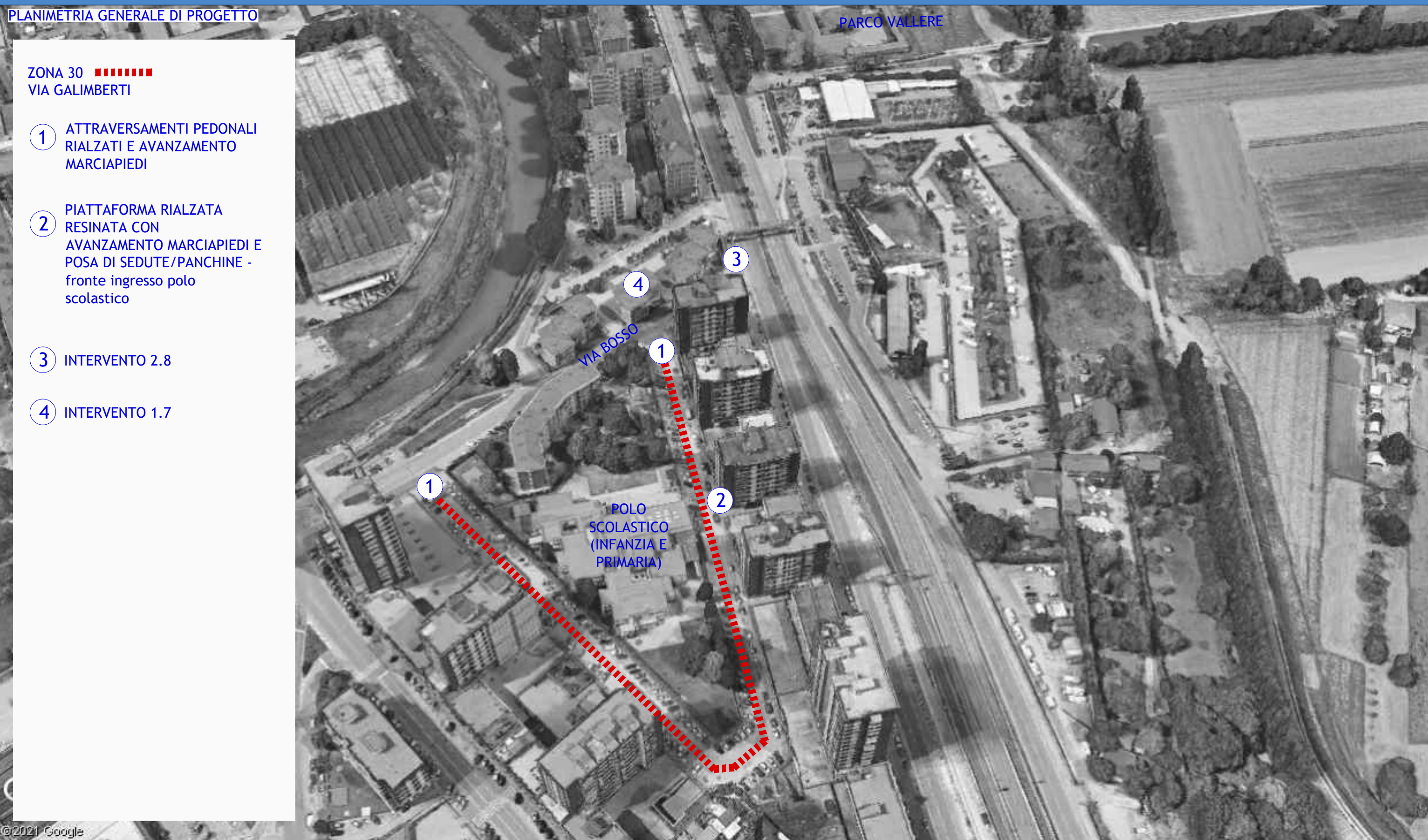
- ① ATTRAVERSAMENTI PEDONALI
RIALZATI E AVANZAMENTO
MARCIAPIEDI
- ② INCROCI RIALZATI CON
AVANZAMENTO MARCIAPIEDI E
POSA DI SEDUTE/PANCHINE
- ③ RIFACIMENTO MARCIAPIEDI
CON CORDOLI IN PIETRA E
AUTOBLOCCANTI MODELLO
TANARO IN:
 - VIA PRIMO MAGGIO
 - LARGO DA VINCI
 - VIA S. GIOVANNI BOSCO
interno
- ④ INTERVENTO 2.8
- ⑤ INTERVENTO 1.7



PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO

ZONA 30 ■■■■■■
VIA GALIMBERTI

- ① ATTRAVERSAMENTI PEDONALI
RIALZATI E AVANZAMENTO
MARCIAPIEDI
- ② PIATTAFORMA RIALZATA
RESINATA CON
AVANZAMENTO MARCIAPIEDI E
POSA DI SEDUTE/PANCHINE -
fronte ingresso polo
scolastico
- ③ INTERVENTO 2.8
- ④ INTERVENTO 1.7



PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO

DEIMPERMEABILIZZAZIONE PARCHEGGI
Superficie complessiva 1.055 mq

■■■■■■■ TRATTO A
parcheggio lineare L 125 m
(Superficie 315 mq)

■■■■■■■ TRATTO B
parcheggio a pettine L 75 m
(Superficie 375 mq)

■■■■■■■ TRATTO C
parcheggio a pettine L 25 m
(Superficie 125 mq)

■■■■■■■ TRATTO D
parcheggio a pettine
(Superficie 240 mq)

④ INTERVENTO 2.8

⑤ INTERVENTO 1.7

