

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA

1. PREMESSA

In attuazione del Programma Triennale dei LL.PP. approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 1073/3 del 13.01.2000 l'Ufficio Tecnico Comunale ha redatto il progetto definitivo generale di "sistemazione dell'area sovrastante il parcheggio interrato di Viale Verdi e riqualificazione dei percorsi pedonali di Campo Marzo".

Tale progetto ha ottenuto il parere favorevole della Commissione Edilizia Comunale Integrata in data 5.11.1999 n. U.T. 25570 e la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Verona, Vicenza e Rovigo, con nota del 16.11.1999 ha comunicato che non sussistono motivi di legittimità per annullare l'autorizzazione relativa ai lavori di sistemazione del fuori terra, con alcune prescrizioni che non riguardano strettamente la sistemazione dell'area, ma i nuovi corpi di fabbrica tecnici del parcheggio interrato di Viale Verdi.

Successivamente con delibera di Giunta Comunale n. 148 del 28.02.2000 il progetto medesimo è stato approvato in linea tecnica.

Il programma triennale LL.PP. 2002-2004 approvato con Delibera Consiglio Comunale n. 82/35859 del 21.12.2001 ha previsto il finanziamento dell'intervento generale di sistemazione dell'area di Campo Marzo Settore Ovest attraverso stralci funzionali, di cui il primo relativo all'anno 2002, che prevedeva specificatamente la realizzazione della rete di illuminazione pubblica, è stato approvato con Determina Dirigente Settore Progettazioni PGN 38637 del 27.12.2002 i cui lavori sono già stati appaltati e a breve ne è prevista l'esecuzione.

Tale progetto aveva ottenuto il parere favorevole della C.E.C. Integrata in data 06.09.2002 U.T. 32764 e il Nulla Osta della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio in data 14.10.2002 prot. 15296, necessari in quanto l'impianto di illuminazione non risultava incluso nel progetto definitivo generale.

Il programma triennale LL.PP. 2003-2005 approvato con Delibera Consiglio Comunale n. 98 del 20.12.2002 ha previsto il finanziamento con mutuo da contrarre per € 620.000,00, del secondo stralcio funzionale relativo specificatamente alla **sistemazione dell'area sovrastante il parcheggio interrato di Viale Verdi e riqualificazione dei percorsi pedonali di Campo Marzo**, oggetto della presente relazione, che riporta nei paragrafi 2 e 3 seguenti un estratto del percorso progettuale seguito per la definizione degli interventi, come illustrato nella relazione del progetto definitivo generale.

2. GENERALITA'

La sistemazione a verde dell'area sovrastante il parcheggio interrato non poteva certamente essere effettuata senza la lettura del «*contesto ambientale*» su cui ricade l'intervento stesso, sia perché l'area riveste un particolare pregio ambientale, sia perché la progettazione di uno spazio verde richiede sempre una serie di elaborazioni preliminari che definiscono un quadro di compatibilità e di prestazioni tra lo «*stato di fatto*» e gli «*obiettivi di progetto*» cui il progetto deve fare riferimento.

Così, prima di qualsiasi operazione, è risultato fondamentale saper «*riconoscere il luogo*» mediante un'analisi percettiva attraverso la quale è stato possibile esaltarne tutte le sue potenzialità, partendo dalle sensazioni visive, fisiche e di memoria che esso ci trasmette.

Considerato quindi il carattere intrinseco di univocità dell'intervento si è ritenuto opportuno uno studio globale dell'area che comprendesse, oltre la superficie sovrastante al parcheggio suddetto, anche l'intero parco di Campo Marzo, sicuri che una visione più unitaria dell'intervento avrebbe certamente garantito una migliore qualità progettuale.

3. OBIETTIVI PROGRAMMATICI DELL'INTERVENTO

Non si è cercato di sconvolgere il panorama della paesaggistica del luogo con l'obiettivo di raggiungere stravaganze o mirate originalità, imponendo schemi o stilemi personali, ma ci si è imposti sempre uno sforzo costante di ricerca del «bello» nella «semplicità», operando senza stravolgere, modificando senza alterare e agendo lasciando che il parco conservasse sempre la propria individualità, il proprio «lo».

L'analisi storica, che si riporta in allegato, ha condotto inevitabilmente a perseguire come obiettivo prioritario la riproposizione della cosiddetta «O» di Campo Marzo, quasi come una reminiscenza dell'antico ippodromo di pianta ellittica. Il disegno urbano dell'area, consolidato nel tempo, esisteva già, bastava solo un completamento con mirati e puntuali interventi per migliorarne la definizione.

A tal fine è stato ritenuto opportuno pedonalizzare viale dell'Ippodromo che, opportunamente ridimensionato in larghezza, è stato inglobato naturalmente come un percorso interno al parco di Campo Marzo, a cui stato è aggiunto il completamento del marciapiede, attualmente inesistente, per un lungo tratto che corre adiacente il lato ovest del Parco Giochi.

La scelta di ricostituire un percorso pedonale che rievoca in grandi linee il disegno del Campo alla fine del XVIII secolo, è sottolineata anche dall'illuminazione che rimarca, delineando e valorizzando, il percorso semiellittico all'interno del parco.

L'analisi ambientale ha condotto a ritenere più congrua la previsione di una estensione a nord del parco di Campo Marzo, una sorta di tetto giardino per il parcheggio interrato.

Le superfici a prato previste non sono da intendersi come una banale riproposizione di tappeti erbosi, ma devono considerarsi come verde intelligente, che rispetta la morfologia del terreno, alterna manto erboso con tappezzanti ed arbusti vari, per dare vita ad un luogo da essere «vissuto», un luogo caratterizzato in cui possano svolgersi anche attività di tipo ludico, informativo e del tempo libero.

L'idea di estendere le superfici a prato, le quali prendono così il posto del vecchio parcheggio in superficie di viale Verdi, è ovviamente una idea semplice, lineare, ma ricca di valenze ambientali attraverso le quali si permette al verde di farsi pian piano «spazio nella città», di riacquistare insomma una presenza più significativa, più forte.

Tale risultato è avvalorato dalla riproposizione di un filare alberato lungo viale Verdi, previsto non per creare un segno di distacco o una linea di demarcazione tra viale Verdi ed il parcheggio, bensì per favorire l'integrazione del parco con il tessuto urbano consentendo alla città di appropriarsi in modo più netto e stabile del parco stesso.

E' chiaro che non si è voluto minimamente cercare di nascondere a tutti i costi il parcheggio sotterraneo, ma si è cercato di inserirlo, in un contesto funzionale del tutto distinto, con la propria dignità di opera tecnologica, evitando di alterare il paesaggio circostante.

Il parcheggio c'è, si percepisce, si sente, ma sta sotto. Ecco perché gli accessi pedonali previsti in superficie (progetto Arch. Novello) sono stati caratterizzati, modificando alcuni percorsi pedonali interni al parco, per consentire al parcheggio di venire fuori senza predominanze eccessive.

Infatti i due nuovi percorsi previsti in progetto, confluiscono nei due accessi in superficie al parcheggio interrato, risaltandoli, e si inseriscono con la propria individualità, adeguandosi ovviamente in forma, dimensioni e caratteristiche a quelli esistenti.

Varie sono state le ipotesi di ridisegno dei percorsi interni, ma certamente quella scelta, per obiettività e coerenza con le finalità proposte, sembra avere un giusto equilibrio tra un ridisegno totale degli stessi ed una pedissequa, «maniacale», ricerca di mantenimento dei percorsi esistenti, spesso incerti, inutili e scarsamente definiti.

Ovviamente la percorribilità del parco è stata rivista, considerato il degrado delle pavimentazioni dei percorsi interni, costituite tra l'altro da materiali non certo idonei quali conglomerato cementizio e conglomerato bituminoso; è risultato spontaneo ricorrere all'uso di materiali «naturali», come il porfido, in quanto ritenuto più consono alle valenze del luogo.

La riqualificazione dei percorsi suddetti ha comportato inoltre un voluto lieve rialzamento della quota degli stessi sino a portarli a livello con le superfici a prato, eliminando banali salti di quota, al fine di perseguire fermamente l'idea di percorsi che non si insinuano nel verde, che non lo circondino o delimitano, ma che ne costituiscano parte integrante. In tal modo si favorisce la fruibilità delle aree verdi che diventano così luoghi da «vivere» e non da «osservare».

Infine, sul piano delle relazioni con il soprassuolo arboreo, il principio regolatore è stato quello di porre elevata attenzione alle alberature esistenti, raggiungendo in pieno l'obiettivo della salvaguardia di tutte le essenze attualmente esistenti.

4. CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INTERVENTO.

Analizzati gli obiettivi programmatici che ci hanno condotto alle scelte progettuali sovraespresse si può affermare che il progetto di sistemazione dell'area sovrastante il parcheggio interrato di viale Verdi e la riqualificazione di Campo Marzo prevede sostanzialmente:

1. Destinazione a superficie a prato dell'area soggetta a progetto speciale.

La piastra di copertura del parcheggio (progetto Architetto Novello), posizionata a -1.20 ml rispetto a viale Roma, verrà ricoperta con uno strato di terreno vegetale di spessore che varia dai 100 cm circa di viale Roma ai 20 cm di via Battaglione Monte Berico. In tal modo, evitando sopraelevazioni rispetto alle quote circostanti, nel rispetto delle prescrizioni della C.E.C., si prevede di poter realizzare una sistemazione a prato e con successivo intervento si provvederà alla piantumazione di essenze arbustive di vario tipo. La piantumazione di diverse specie arbustive provvederanno ad arricchire e colorare il paesaggio circostante.

La sistemazione a verde, oltre a ripristinare l'estensione a Nord dell'area di Campo Marzo, elimina di fatto la più degradante destinazione a parcheggio a raso, presente prima dell'apertura del cantiere del parcheggio interrato. Tale sistemazione provvede inoltre a armonizzare il più possibile la struttura del nuovo manufatto edilizio con il parco, lasciando all'esterno solamente alcuni elementi significativi come gli accessi carrabili e pedonali a Nord e le uscite di sicurezza imposte dai VV.FF a Sud.

I due nuovi percorsi pedonali previsti in progetto che attraversano le superfici verdi, collegano il centro dell'ellisse di campo Marzo con due manufatti in superficie del parcheggio interrato i quali consentono l'accesso ai silos ed ai servizi igienici.

La progettazione del «manto erboso» si accompagna all'idea che questo possa essere fruito in modo diretto; per cui i percorsi pedonali correranno alla stessa quota del verde con continuità e le aree a prato seguiranno, con naturale pendenza, il salto di quota esistente tra viale Roma e Battaglione Monte Berico evitando che l'occhio umano possa percepire alcun dislivello.

La griglia di aerazione posta sul lato sud del parcheggio sarà prevista in quota con i percorsi e con le superfici a prato, seguirà quindi la naturale pendenza degli stessi, allo scopo di ridurre al limite la presenza e favorirne al massimo l'integrazione.

2. Completamento di un percorso pedonale di forma ellittica utilizzando viale dell'Ippodromo.

La realizzazione del nuovo parcheggio ha di fatto previsto l'interruzione di viale dell'Ippodromo che poteva considerarsi come la parte nord del percorso ellittico, reminiscenza della cosiddetta «O» di Campo Marzo. Tale viale aveva peraltro dimensioni molto ampie in quanto utilizzato come percorso carrabile per collegare viale Roma con via Battaglione Monte Berico ed il parcheggio a raso esistente.

Il progetto prevede di riprendere il vecchio tracciato di viale dell'Ippodromo completando il disegno originale di forma ellittica, realizzando un percorso pedonale che di fatto correrà principalmente sulla copertura del parcheggio e avrà dimensioni analoghe alla porzione ellittica di percorso pedonale esistente più a Sud. Ad ovest, lungo via Battaglione Monte Berico, tale percorso si modellerà opportunamente, sia per consentire il raccordo con il marciapiede previsto lungo il Parco Giochi, da realizzarsi però con successivo stralcio funzionale, sia per diventare «nodo» di accesso al parco dall'attuale piazzale Bologna. In tale area è previsto l'impianto di alcune essenze arboree.

3. Ridisegno di alcuni percorsi pedonali.

I percorsi pedonali più prossimi al parcheggio delimitato a sud dalla griglia di aerazione, si presentano allo stato attuale privi di chiara delimitazione e mancanti di pavimentazione. Inoltre il loro tracciato è del tutto distinto ed estraneo dagli altri percorsi principali interni al percorso ellittico, i quali presentano per direzione preferenziale il collegamento del centro del parco con l'ellisse esterna.

Pertanto i tracciati dei percorsi pedonali suddetti dovranno subire opportune modifiche necessarie per armonizzare gli stessi ai percorsi posti più a sud e per consentire il collegamento degli accessi di superficie al parcheggio con la parte centrale del parco.

I nuovi vialetti pedonali avranno dimensioni simili agli esistenti e, in modo del tutto analogo all'esistente, presenteranno ai lati piccole aree di sosta per il posizionamento delle panchine.

Il nuovo disegno dei percorsi di progetto tiene conto ovviamente della posizione delle alberature presenti in modo da garantirne la completa e totale salvaguardia. Pertanto non è previsto alcun abbattimento delle essenze esistenti in sito.

4. Rifacimento delle pavimentazioni di tutti i percorsi interni al parco con cubetti di porfido.

La progettazione di nuovi vialetti, l'uniformità di questi con quelli esistenti ed il degrado dei vialetti esistenti rende necessario il completo rifacimento delle pavimentazioni di tutti i percorsi pedonali posti all'interno della «O» di Campo Marzo.

Il progetto prevede che tutti i percorsi vengano realizzati con una pavimentazione in cubetti di porfido di dimensioni 6-8 cm, posati, in linea generale, ad archi contrastanti nella parte centrale mentre lateralmente sono previste due fasce di larghezza adattabile con cubetti posati a file ortogonali. Tali fasce laterali saranno delimitate da un filare di binderi in porfido.

La pavimentazione in cubetti di porfido verrà posata, in successione, su un sottofondo in sabbia di cm 4-5 al di sotto del quale sarà posto un massetto in calcestruzzo, spessore cm 10-12, con rete elettrosaldata diam. 6 a maglia cm 20x20.

Lateralmente, la pavimentazione sarà contenuta da una cordatura con profili in porfido con testa e piede segati, testa fiammata e fianchi a piano naturale. Tale cordatura, posta alla stessa quota della pavimentazione, verrà posata su di un sottofondo in calcestruzzo magro.

I percorsi correranno alla stessa quota del manto erboso in modo che la superficie trattata con porfido risulti parte integrante delle aree verdi; essi avranno pendenza trasversale pari a 1,5% al fine di permettere il deflusso delle acque verso le caditoie per i percorsi esistenti, mentre il deflusso avverrà verso le superfici a prato per i percorsi di nuova realizzazione.

L'area antistante l'ingresso del parco giochi, corrispondente al centro del parco di Campo Marzo, verrà ridisegnata in forma circolare, quasi a riprendere e sottolineare l'impianto del parco stesso. In tale area, polo di confluenza di tutti i percorsi pedonali, la posa dei cubetti avverrà seguendo un disegno che simboleggia una rosa dei venti come riportato nelle tavole di progetto, contornato nella parte centrale con cerchi concentrici e nella parte laterale con archi contrastanti.

Solo in questo punto sarà necessario posare le caditoie in lastre di porfido a tre fori rettangolari con faccia fiammata per la raccolta delle acque piovane.

Il centro dell'area sarà destinato alla posa di un manufatto in bronzo con impresso lo stemma del comune di Vicenza.

5. Ripristino di un filare di alberature lungo viale Verdi e previsione di alcune fasce arbustive.

Lungo il lato sud di viale Verdi verrà realizzata un'aiuola avente larghezza di circa 2.00 metri, atta a contenere un filare di «Prunus» che contribuiranno a ripristinare e riqualificare il viale.

Come illustrato in precedenza, la maggior parte della superficie soprastante il parcheggio sarà destinata a prato.

Nella fascia in corrispondenza degli accessi al parcheggio e a delimitazione della griglia posta a nord, saranno previsti arbusti quali: «philadelphus belle etoile», «weigela x abel carriere», «weigela kosteriana variegata», «weigela florida foliis purpureis», «philadelphus coronarius», «pittosporum tobira», «berberis julianae» e «viburnum tinus». Tali interventi saranno però realizzati con uno stralcio successivo.

Il progetto prevede inoltre, nella parte sovrastante il parcheggio interrato, la realizzazione di un sistema di irrigazione statica e dinamica, con una superficie irrigata ad ala gocciolante e relativo collegamento alla rete idrica.

6. Completamento dell'impianto di illuminazione e sistemazione delle aree di sosta.

Il progetto prevede il completamento dell'impianto di illuminazione con l'installazione di n.ro 9 apparecchi disposti con un interasse di circa 20,00 metri lungo i percorsi pedonali sovrastanti il parcheggio interrato di Viale Verdi.

Gli apparecchi, ovviamente, saranno uguali a quelli previsti nel progetto del 1° stralcio del, tipo "LOUIS POULSEN" modello "NYHAVN BOULEVARD" o simili aventi altezza fuori terra di mt. 4.00, ancorati a plinti prefabbricati in calcestruzzo completi di pozzetto e chiusino in ghisa, posti sotto il profilo del manto erboso e quindi non particolarmente visibili.

Gli apparecchi di illuminazione avranno il palo in acciaio composto da un tronco di base del diametro di 102 mm, spessore 4 mm, per un'altezza di 1800 mm (1200 mm fuori terra) saldato, per mezzo di elemento di raccordo ad un altro tronco dritto alto 2300 mm diametro 60 mm spessore 4 mm; allo stelo dritto è fissato un terminale ricurvo del diametro di 48 mm con raggio di curvatura 500 mm, completo di raccordo filettato per il sostegno dell'apparecchio di illuminazione con lampada da 70 W SE.

Sia i pali che gli accessori saranno zincati a caldo, internamente ed esternamente, per immersione secondo le prescrizioni della norma UNI EN 40/4, saranno verniciati con colore grigio antracite e dovranno essere preventivamente trattati per l'aderenza del colore alle superfici zincate.

Lungo i percorsi pedonali si aprono piccole aree di sosta che ripropongono la stessa tipologia delle aree di sosta esistenti. Queste aree avranno dimensioni di cm 300 per una profondità di cm 100, e ivi troveranno posto nuove panchine, a sostituzione di quelle esistenti che presentano segni evidenti di degrado. Tale intervento, incluso nel quadro complessivo delle opere non farà parte dell'appalto in oggetto, ma sarà definito con opportuno e successivo provvedimento.

Per quanto descritto nella presente relazione e per quanto non specificatamente riportato, si rimanda agli elaborati grafici del progetto definitivo che sono stati sviluppati utilizzando come base planimetrica la Cartografia Tecnica Regionale, integrata da apposito rilievo di campagna planoaltimetrico dell'area interessata dall'intervento.

Le opere relative alla sistemazione dell'area sovrastante il parcheggio interrato di Viale Verdi e riqualificazione dei percorsi pedonali di Campo Marzo non rientrano nella fattispecie della L.R. 26.03.1999 n.10 trattandosi prettamente di interventi di manutenzione straordinaria, per cui si può affermare che complessivamente i lavori in progetto non comporteranno alcun impatto ambientale.

5. QUADRO ECONOMICO DI SPESA

Sulla base di quanto esposto e con riferimento all'analisi economica delle opere previste per la realizzazione dell'intervento, per la quale è stato redatto apposito computo metrico estimativo, il quadro economico di spesa risulta essere il seguente:

IMPORTO DEI LAVORI A BASE DI APPALTO	<i>Euro</i>
LAVORI A MISURA	
Lavori in economia	17.538,75
Demolizioni e movimenti di terra	25.587,99
Pavimentazioni e opere di rifinitura	393.103,26
Opere a verde	41.952,25
Impianto di illuminazione	11.372,87
LAVORI A CORPO	
Impianto di irrigazione	27.500,00
Totale importo lavori	517.055,12

SOMME A DISPOSIZIONE	<i>Euro</i>
Rilievi, accertamenti di laboratorio, indagini ed allacciamenti	1.500,00
Imprevisti, sottoservizi, fondo per accordo bonario	10.000,00
Spese tecniche (D.lgs 494/96, consulenze, ecc...)	6.500,00
Spese tecniche (art. 18 L. 109/94)	9.000,00
Spese per pubblicità	1.500,00
Elementi di arredo urbano	21.000,00
I.V.A. 20% e CNPAIA	1.430,00
I.V.A. 10% lavori e arrotondamenti	52.014,88
Totale somme a disposizione	102.944,88

COSTO COMPLESSIVO DELL'OPERA	620.000,00
-------------------------------------	-------------------

L'intervento per complessivi di € **620.000,00** è previsto al cap.1661400/2003 da finanziarsi con mutuo da contrarre.

6. DICHIARAZIONI DEL PROGETTISTA

Il sottoscritto *Ing. Giovanni Fichera*, iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Vicenza al n.2046, in qualità di progettista dell'opera in oggetto per la parte di competenza, in conformità alle prescrizioni dell'art.47, lettera i, del D.P.R. 21.12.1999 n. 554,

DICHIARA

- Che la progettazione dell'intervento sopracitato è stata redatta in conformità alle normative tecniche e legislative applicabili al progetto con particolare riferimento al D.P.R. 21.12.1999 n. 554;
- Che la progettazione dell'intervento sopracitato è stata redatta in conformità alle normative vigenti in materia di eliminazione delle barriere architettoniche (D.P.R. 503/96, L.109/94 e D.Lgs. 285/92);
- Che il presente progetto è stato redatto nel rispetto delle prescrizioni urbanistiche, edilizie, dei vincoli ambientali e paesaggistici previsti del vigente P.R.G., ai sensi dell'art.2, comma 60, punto 16, della L.662/96. In particolare il presente progetto esecutivo è stato redatto nel rispetto delle indicazioni del progetto definitivo generale approvato con delibera di Giunta Comunale n. 148 del 28.02.2000 che ha ottenuto parere favorevole della Commissione Edilizia Comunale Integrata in data 5.11.1999 n. U.T. 25570 e nulla osta dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Verona, Vicenza e Rovigo, con nota del 16.11.1999.

IL PROGETTISTA

(Ing. Giovanni Fichera)