

PUA - Via della Pieve Vecchia
 SCHEDA NORMA n. 9

Proprietari: Bertini Antonio, Bertini Lino, Bertini Luigi, Bertini Luigina, Bertini Paola e Bertini Teresa.

ALLEGATO

RELAZIONE QUALITA' ARCHITETTONICA E MITIGAZIONE AMBIENTALE

G

I PROPRIETARI

Bertini Luigi Bertini Lino Bertini Paola Bertini Luigina Bertini Paola Bertini Teresa Bertini

IL PROGETTISTA

ORDINE degli ARCHITETTI PIANIFICATORI PAESAGGISTI CONSERVATORI della provincia di VERONA

JACOPO CASOLAI n° 2593 sezione A settore architetto ARCHITETTO

Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati di Verona

Iscrizione Aibo N. 2320

Geometra Eugenio Casolai

IL COLLABORATORE

REVISIONE

DATA

DATA:
 APRILE 2018

STUDIO CASOLAI
 JACOPO CASOLAI architetto
 EUGENIO CASOLAI geometra

V.le Marconi, 12 - 37042 Caldiero tel/fax: 0457651270 e-mail: info@studiocasolai.it

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO della SCHEDE NORMA n.9

per la realizzazione di una lottizzazione di iniziativa privata

in località Pieve, Comune di Colognola ai Colli, via PIEVE VECCHIA"

Ditta: Bertini Antonio, Bertini Lino, Bertini Luigi, Bertini Luigina, Bertini Paola e Bertini Teresa

PRONTUARIO DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

L'intervento mira a creare un insediamento i cui caratteri vadano ad armonizzarsi con il contesto urbano esistente e che faccia uso di materiali e tecnologie sostenibili.

Infrastrutture e aree per la mobilità

Viabilità

Il PUA oggetto d'intervento ricomprende un'area privata su cui sono già state realizzate le opere di urbanizzazione a servizio di tre unità abitative: la nuova strada verrà collegata a questa a metà della sua lunghezza. Suddetta strada sarà a doppio senso, avrà larghezza di 6,00 m, pendenza longitudinale del 1,7% circa e permetterà l'accesso ai singoli lotti. Al termine della strada verrà realizzata un'area di manovra in modo da permettere alle automobili l'inversione di marcia.

All'interno dell'ambito si potrebbe prevedere il limite di velocità di 30 km/h con l'obiettivo di creare una zona a maggior sicurezza stradale permettendo una migliore convivenza tra auto e pedoni; inoltre la minor velocità, riducendo l'accelerazione dei veicoli, comporterebbe una diminuzione delle emissioni inquinanti.

Sono state scelte pavimentazioni che sappiano garantire durevolezza, qualità estetica e abbattimento attivo degli inquinanti atmosferici.

Su entrambi i lati della strada verranno realizzati marciapiedi di larghezza pari a 1,50 metri, che verranno rialzati di circa 13 cm dalla quota stradale e pavimentati con masselli in calcestruzzo fotocatalitico in tonalità pietra fiammata e delimitati da cordoli in cemento vibrocompresso di dimensioni 12/15x25x100 cm.

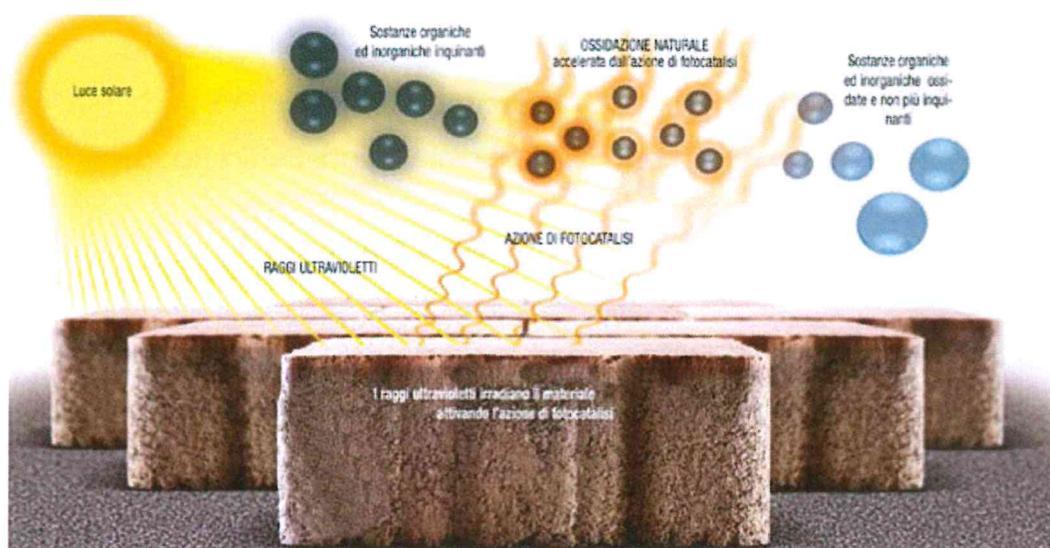


Fig.1: Schema di funzionamento del sistema fotocatalitico

Lungo il lato est dell'ambito verrà realizzato un allargamento della strada - con asfaltatura della medesima - e un percorso ciclabile rialzato, anch'esso asfaltato, di larghezza pari a 2,50 m. Tale percorso, all'altezza dell'area destinata a parcheggio, si restringerà raggiungendo una larghezza pari a 1,50 m e proseguirà fino ad arrivare nelle vicinanze dello sbocco su via Cavour.

Aree per la sosta e parcheggio

Lungo il lato destro della strada (procedendo verso nord) saranno disposti n.6 parcheggi pubblici in linea, di cui n.5 di dimensioni 2,00 x 5,00m e uno riservato ai portatori di handicap di dimensioni 2,00 x 6,20 m.

All'imbocco della strada, sempre lungo il lato destro, saranno realizzate aiuole delimitate da medesimi cordoli stradali; inoltre verrà ricavata un'area destinata a parcheggio per complessivi 12 posti auto, delimitata su tre lati da una fascia verde: all'interno della porzione a sud della medesima verranno piantumate essenze del genere *Lagerstroemia Indica*, caratterizzate da bassa manutenzione e abbondante e persistente fioritura estiva.



Fig.2: Esempio di Lagerstroemia Indica

Percorsi della mobilità sostenibile

Come già accennato precedentemente, tutti i percorsi sono stati progettati per una migliore convivenza tra veicoli ed utenze deboli, quali pedoni e ciclisti.

Le opere di urbanizzazione previste dal piano in oggetto sono inoltre state progettate in conformità e nel rispetto della normativa vigente in materia di accessibilità e superamento delle barriere architettoniche (Allegato B alla DGR 1428 del 06 settembre 2011 – L.R. 12/07/2007 n.16, D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 - Legge 9 gennaio 1989 n° 13 - D.M. 14 giugno 1989 n° 236):

- il marciapiede avrà larghezza 1,50 m permettendo il cambio di direzione e rotazione 360°; sarà realizzato a +13 centimetri rispetto alla quota stradale con una pendenza media longitudinale inferiore al 5%, e con una pendenza trasversale minore o uguale all'1%.
- L'accessibilità nei passaggi pedonali sarà garantita dalla presenza di rampe con pendenza inferiore al 5%.
- Il parcheggio riservato ai portatori di handicap sarà disposto parallelamente al senso di marcia e avrà dimensione 6,20 m di lunghezza e 2,00 m di larghezza, annunciato da specifica segnaletica verticale ed orizzontale (ved. Tav. 11).

Pubblica illuminazione

Per realizzare l'impianto di illuminazione si prevede di disporre sulla pista ciclabile 9 punti luce; tutti i punti luce sono costituiti da apparecchi dotati di ottica full cut-off montati su pali conici o rastremati diritti con sbraccio di altezza di 6 m. Per motivi di risparmio energetico, si ritiene opportuno procedere con l'installazione di apparecchiature a led.

Il posizionamento previsto dei punti di illuminazione garantisce le prescrizioni illuminotecniche stradali e il rispetto degli obblighi nei riguardi pedoni e dei portatori di handicap.

L'illuminazione della strada di lottizzazione, invece, verrà dotata di corpi illuminanti con ottica stradale di tipologia uguale ai lampioni esistenti.

Per l'illuminazione della strada si prevede di installare 7 corpi illuminanti su pali conici o rastremati di altezza 8 m e dotati di ottica AEC ITALO 1, tre punti luce sulla strada di lottizzazione esistente e 4 punti luce sulla nuova strada di lottizzazione. Per tale illuminazione si ritiene opportuno di installare apparecchiature con corpo illuminante AEC ITALO 1.

Nell'area parcheggio verranno installati due corpi illuminanti su pali conici o rastremati di altezza 6 m e dotati di ottica AEC mod. ITALO 1.



Fig.3: Esempio dei corpi illuminanti di progetto con funzionamento a LED.

Difesa del suolo

Nell'ottica di realizzazione di un intervento a difesa del suolo e soprattutto di una riduzione del rischio idraulico del comparto, per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche si è scelto di porre in opera un sistema di condotte e invasi di accumulo e di dispersione per il controllo del flusso idrico e il rilascio progressivo dello stesso.

La rete di smaltimento delle acque meteoriche stradali sarà eseguita con delle caditoie stradali poste lungo la strada a ridosso dei parcheggi e dell'aiuola pavimentata, e con tubazioni di scarico in PVC di diametro 200 mm e pendenza 0,3% che si collegheranno fra di loro.

Le acque dalle caditoie andranno a riversarsi e disperdersi in 5 pozzi perdenti del diametro di 2 m ed una profondità di 4,5 m. Successivamente l'acqua in eccesso confluirà in uno scatolare di dimensioni 3,20 m di larghezza per 2,70 m di altezza e per una lunghezza complessiva di m 28 m dimensionato appositamente e meglio descritto nell'apposita relazione di verifica di compatibilità idraulica redatta dalla Dr.ssa Geol. Nicoletta Toffaletti.

Da progetto gli scatoletti posti sotto il parcheggio verranno collegati mediante tubi di diametro 200 mm in PVC, pendenza 0,3%, a un pozzetto di equalizzazione ispezionabile e da qui a un tubo di troppo pieno con le medesime caratteristiche, collegato al canale di scolo posto ad est dell'ambito per smaltire le eccedenze.

Il pozzetto di equalizzazione è infine collegato a un secondo pozzetto d'ispezione collegato anch'esso al canale di scolo. Il canale di scolo esistente verrà intubato per permettere la realizzazione della pista ciclabile. Il tubo in CLS avrà un diametro netto di 60 cm.

Ogni lotto dovrà convogliare le proprie acque meteoriche nella rete di lottizzazione; i lotti saranno collegati alle caditoie con tubi in PVC diametro 160 mm.

Caldiero, aprile 2018

IL PROGETTISTA Casolai Arch. Jacopo

