

Valeria e Domenico A. Marando
(ARCHITETTI)

Studio Via Marie Curie 1
80010 Quarto (Na)

Cell. 347 2930121
Tel./ Fax 081/8767097
email arch.domenicomarando@gmail.com

COMUNE DI QUARTO

PROVINCIA DI NAPOLI

ATTUAZIONE PUA
COMPARTO Ca4

ai sensi dell'art. 26 comma 2 lettera b e art.27 comma 1 lettera della L.R. Campania 16/2004 e art.50, 51 del Regolamento Edilizio Comunale.

RICHIEDENTE : COOPERATIVA VITA NOVA Presidente Michele Russo

RIFERIMENTI CATASTALI: Foglio 13 Particella 97

LOCALITÀ Via Vaiani

TAV. 7 Progetto Opere di Urbanizzazione Primaria
(Relazione Tecnica)

Relazione Tecnica

IL RICHIEDENTE

Il Presidente della Cooperativa Vita Nova

**COOPERATIVA
VITA NOVA**
Michele Russo
Via Crocillo, 11 is. C
80010 Quarto (NA)
Partita IVA 01242750634

I TECNICI

Valeria e Domenico A. Marando
ARCHITETTO
DOMENICO ANTONIO
MARANDO
ALBO N
3428

RELAZIONE TECNICA

All'interno della lottizzazione si prevedono i seguenti interventi con le seguenti lavorazioni :

A) Opere di urbanizzazione primaria

1. Realizzazione di strada di manovra agli stralli del lotto 1 e 2 con accesso diretto da Via Vaiani e strada consortile Comparto Ca1.
2. Rete idrica
3. Rete fognaria
4. Illuminazione pubblica
5. Adduzione gas
6. Distribuzione elettrica

1. Realizzazione Strade di manovra per i Parcheggi Pubblici

In conformità del codice della strada art. 2 (*d. l. vo 285/92 e suoi aggiornamenti successivi*) e alle norme funzionali e geometriche per la costruzioni delle strade approvato con decreto ministeriale del 5 novembre 2001, si sono progettate le strade di manovra necessari alle aree di parcheggio progettate all'interno al Comparto Ca4, come strade di classe *d* corrispondente a strade locali urbane; avente una funzionalità di strada manovra di accesso agli stralli all'interno del comparto, lotto 1-2, con accesso diretto da Via Vaiani e strada consortile Ca, inoltre da questa strada manovra del lotto 2 avverrà l'ingresso ai lotti 1e3. Si è prevista un tipo di strada manovra a due carreggiate; inoltre per la sosta delle macchine saranno previste aree di parcheggio per gli ospiti per mq 1021.36 e marciapiedi in grado di soddisfare le passeggiate dei pedoni e la eliminazione delle barriere architettoniche ai sensi del D.P.R. 384/1978 e la circolare del ministero dei lavori pubblici del 13 giugno del 1983 n° 1030.

La strada di manovra del lotto 2, avrà una piattaforma di 10,20 ml, con una carreggiata di 6.44 ml ed ogni corsia misurerà 3,22 ml, una cunetta di 0,50 ml sarà realizzata sul lato del marciapiede occupando una larghezza 1,50 ml.

Sarà consentito il traffico a pedoni, sugli appositi marciapiedi, autovetture ed autocarri cammineranno a doppio senso di circolazione ed avranno una velocità inferiore a 30 Km/ora. Per l'evacuazione delle acque meteoriche saranno previste apposite caditoie ed una rete fognaria al centro della strada, in grado di smaltire le acque piovane.

Tutto quanto descritto viene indicato nella tav. 4, 7; 7a; 8; 8a ; e 9. Le strade saranno realizzate su un rilevato che, salvo la necessaria regolarizzazione ed uniformazione delle pendenze, segue l'andamento altimetrico dell'area, la strada prevista è costituita da un primo strato di fondazione in misto granulometrico dello spessore di 35 cm, un secondo di binder dello spessore di cm. 8 ed infine uno strato di usura in tappetino bituminoso di cm. 3

Lateralmente è presente una zanella senza cordolo di calcestruzzo vibrato a delimitazione dei marciapiedi. Quest'ultimi sono dotati anch'essi di una fondazione in calcare, un massetto di calcestruzzo armato e una finitura superficiale in betonella di calcestruzzo prefabbricata, drenante.

Il corpo stradale è di limitate dimensioni in altezza, seguendo quando più possibile l'andamento altimetrico del lotto, per evitare costosi movimenti di materiale.

2. Sistemazione a verde e percorsi pedonali

E' prevista, come riportato nella tavola 4, la sistemazione di tutte le aree esterne previste come standard urbanistici con zone destinate a Parcheggio Pubblico. La parte destinata al transito è pavimentata con la classica betonella su massetto di sabbia e letto di calcestruzzo magro. Le zone destinate a parcheggio, disposte lateralmente alla sede stradale, saranno in prato armato drenante. In tal modo si garantirà la carrabilità delle stesse con un effetto estetico più gradevole.

3. Rete idrica

Viene garantito l'approvvigionamento di acqua per usi alimentari ed igienici attraverso una condotta principale in Polietilene che si dirama fino ai singoli armadietti che ospiteranno i misuratori con un rubinetto per la verifica della qualità dell'acqua. La tubazione è intervallata dagli organi di manovra in appositi pozzetti accessibili posti sulla strada, in corrispondenza degli armadietti. Il diametro sarà dimensionato in relazione alle perdite di carico garantendo la pressione adeguata anche all'utente più svantaggiato.

4. Rete fognaria

Per lo smaltimento delle acque reflue di ogni singolo fabbricato e le acque meteoriche provenienti sia dagli spazi pavimentati che dalle coperture, è stata prevista una rete fognaria con tubazioni in PEAD PN 16 di adeguato diametro opportunamente calcolato e dimensionato in relazione alle portate delle acque nere e bianche. Poiché non è garantita la possibilità di recapitare le acque piovane è stato necessario prevedere due vasche di accumulo di minimo 50 mc per i fabbricati A-B-C-D e fabbricati E-F-G-H e due impianti di sollevamento (Uno per ogni vasca) per convogliare l'intera rete delle acque piovane nel pozzetto fiscale posto sui due ingressi carrabili del comparto Ca4. Il tutto è stato descritto ampiamente nella tav. 8a

5. Illuminazione pubblica

I criteri di base seguiti nella progettazione illuminotecnica riguardano la funzionalità, il risparmio energetico e la rispondenza delle caratteristiche degli apparecchi di illuminazione

alle specifiche esigenze connesse ai tipi di strade a” prevalente o esclusivo traffico automobilistico.

Per le strade a traffico pedonale si è fatto riferimento all’Associazione di Illuminotecnica Italiana, che raccomanda un valore di illuminamento medio non inferiore a 20-25 lux con un illuminamento minimo non inferiore a 5 lux.

Per le strade a traffico veicolare si applicano i valori minimi riportati dalla norma UNI 10439 recante disposizioni sui requisiti illuminotecnici delle strade con traffico motorizzato.

Per l’illuminazione di vialetti e passaggi pedonali si è fatto ancora riferimento all’AIDI che raccomanda un illuminamento medio superiore a 5 lux con un minimo superiore a 2 lux.

I centri luminosi previsti in relazione alle caratteristiche geometriche e classificazione delle strade sono i seguenti:

strade carrabili di accesso alle zone commerciali e residenziali con larghezza carreggiata 6 ml e marciapiedi da 1,20 m : lampade a led da 150W su sostegni da 7 m con ottica semi cut-off;

strade pedonali, strade consortili e arre interne : lampade led da 150W poste a circa 3m di altezza che garantiscono un illuminamento medio di circa 9 lux a 20cm dal suolo, valore senz’altro accettabile in relazione a quanto sopra ed in considerazione che l’interdistanza media dei centri luminoso è di circa 16m.

6. Adduzione gas

Tale lavorazione sarà a cura della società fornitrice alla quale sarà fornita la planimetria dell’area con la richiesta della realizzazione dell’intera metanizzazione del Comparto Bb15.

7. Distribuzione elettrica e telefonica

Anche la distribuzione dell’energia elettrica e la telefonia è a carico delle società erogatrici dei servizi. Nel presente progetto ci si è limitati a predisporre le canalizzazioni vuote per il successivo infilaggio . Saranno comunque disposti i pozzetti per le derivazioni e la comoda esecuzione delle lavorazioni a cura delle suddette società.

Quarto,li

I Progettisti

Architetti Valeria e Domenico Marando

