



Comune di Parma



responsabile unico del progetto
Ing. MATTEO MOCHI

Parma Infrastrutture S.p.a.

progetto architettonico
arch. ANTONIO MARIA TEDESCHI

Parma Infrastrutture S.p.a.

Parma Infrastrutture S.p.a.

coordinamento sicurezza in progettazione
Arch. Andrea Dini

Parma Infrastrutture S.p.a.

Direzione dei lavori
Da nominare

**INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE
CARLO ALBERTO DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE
CUP I97H23001480004 - CUI L00162210348202400013**

PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

revisione	data	descrizione	redatto da:	controllato da:	approvato da:
01					
02					
03					
04					
05					
06					

titolo elaborato:

Relazione Tecnico illustrativa

TAVOLA:

serie	numero
-------	--------

G	1.0
----------	------------

formato	
---------	--

scala	
-------	--

file:	
-------	--

INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE CARLO ALBERTO DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

Progetto Fattibilità Tecnico Economica

Relazione Tecnico Illustrativa

SOMMARIO

1. Introduzione.....	2
2. STU e Progetto di riqualificazione urbana dell'area Stazione	5
3. Stato manutentivo e interventi oggetto dell'appalto	9
4. Conclusioni.....	15

1. Introduzione

La società Parma Infrastrutture S.p.a., soggetta a direzione e coordinamento del Comune di Parma, è stata costituita con atto di C.C. n. 232 del 14/12/2004, ai sensi e per gli effetti dell'art. 113, comma 13 del D.lgs. 267/2000.

In seguito, con atto di C.C. n. 89 del 24/09/2010 è stato autorizzato il trasferimento in dotazione di beni patrimoniali comunali a Parma Infrastrutture Spa; tale elenco è stato ridefinito dapprima con deliberazione di C.C. n. 108 del 30/11/2010 e quindi perfezionato a seguito della convenzione tra Comune di Parma e Parma Infrastrutture S.p.A., stipulata in data 30/11/2010 e successivamente modificata, in ultimo in data 21/12/2012, rep. n. 42793.

La Società si occupa quindi, sulla base di quanto definito in convenzione, della manutenzione ordinaria, straordinaria e della valorizzazione del patrimonio comunale, tra il quale figura in particolare tutta la rete viabilistica con le proprie pertinenze.

La gestione dell'intera rete stradale ha come principale scopo quello di preservare le caratteristiche minime di sicurezza per l'utenza, ciò implica che debbano essere messi in atto interventi quotidiani di manutenzione ordinaria e straordinaria. La Società per far fronte a questi obblighi ha conferito, attraverso un appalto di Global Service, ad un consorzio di imprese la custodia, la vigilanza, l'esecuzione continuativa e giornaliera di manutenzione ordinaria, la programmazione e la realizzazione di interventi di manutenzione straordinaria, ecc.: i report dell'appaltatore sullo stato manutentivo delle strade ha fatto emergere il problema dello scompenso tra fondi a disposizione per l'esecuzione della manutenzione straordinaria e la quantificazione economica delle attività di cui la rete necessita, per questo motivo la Società ed il Comune di Parma con una serie di appalti di manutenzione ordinaria e straordinaria sta cercando di colmare questa disparità.

Nell'ambito dei predetti monitoraggi è emerso che una delle aree che più necessitano di manutenzione è l'area della stazione e di piazzale Carlo Alberto dalla Chiesa, ed è proprio in questo ambito che si inserisce questo progetto affidato alla Società da parte del Dirigente del Settore Opere Pubbliche del Comune di Parma con nota prot. n. 11/03/2024.0057517.U.

INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE CARLO ALBERTO DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

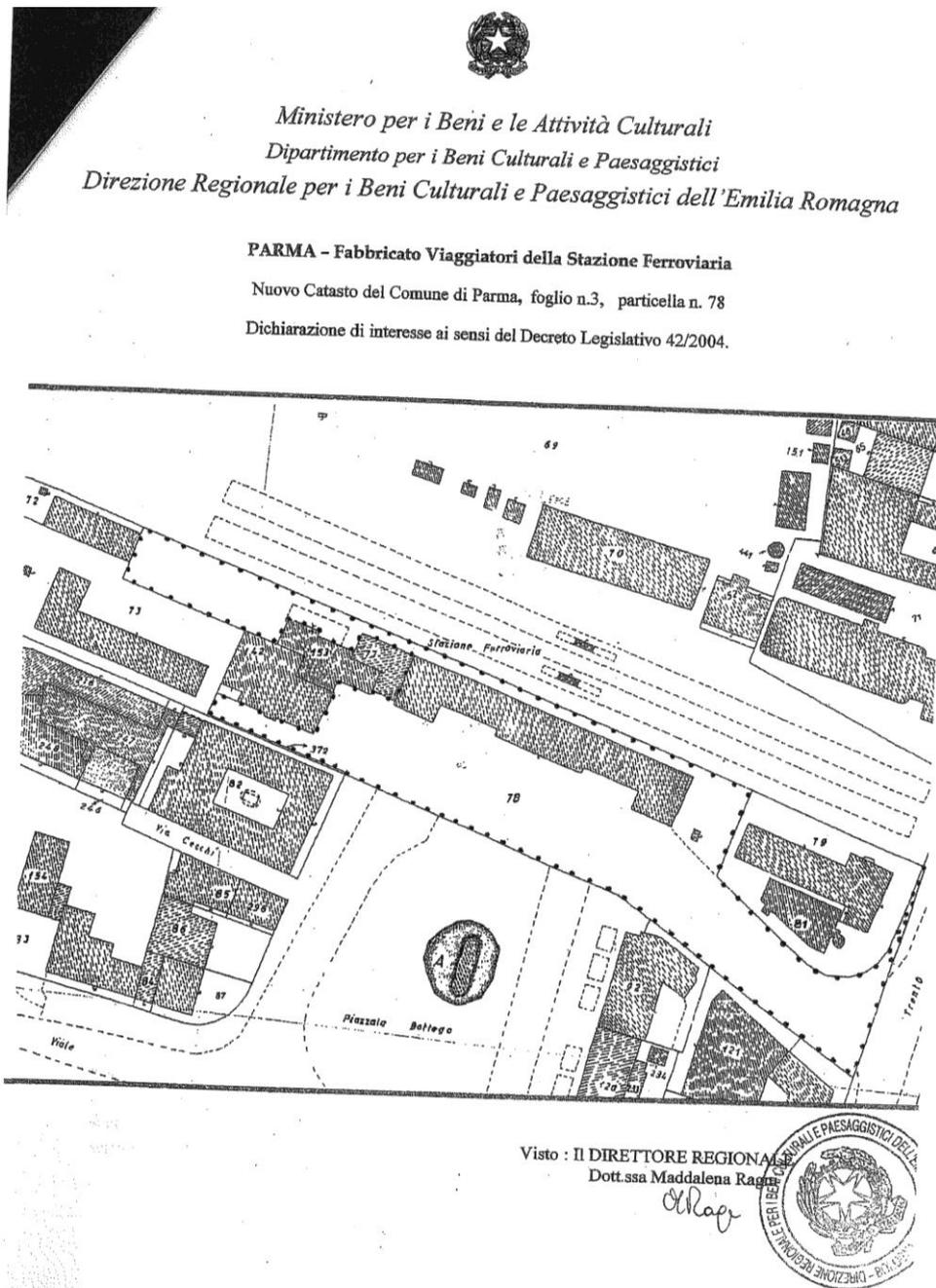
Progetto Fattibilità Tecnico Economica

Relazione Tecnico Illustrativa

L'area è stata oggetto di un progetto di riqualificazione molto importante nel corso dei primi anni 2000, ma già oggi presenta varie problematiche manutentive come meglio indicato in seguito.

Tali aree sono soggette a due Decreti di Vincolo della Direzione per i bene Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna, in particolare:

- Fabbricato Viaggiatori della stazione decreto del 10/06/2005 ai sensi degli artt. 10 (comma 3, lettera a) e 13 (comma 1) del Decreto Legislativo 42/2004;



INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE CARLO ALBERTO DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

Progetto Fattibilità Tecnico Economica

Relazione Tecnico Illustrativa

- Piazzale Carlo Alberto Dalla Chiesa e Monumento a Vittorio Bottego decreto del 17/08/2007 ai sensi degli artt. 10 (comma 1 e 12) del Decreto Legislativo 42/2004;



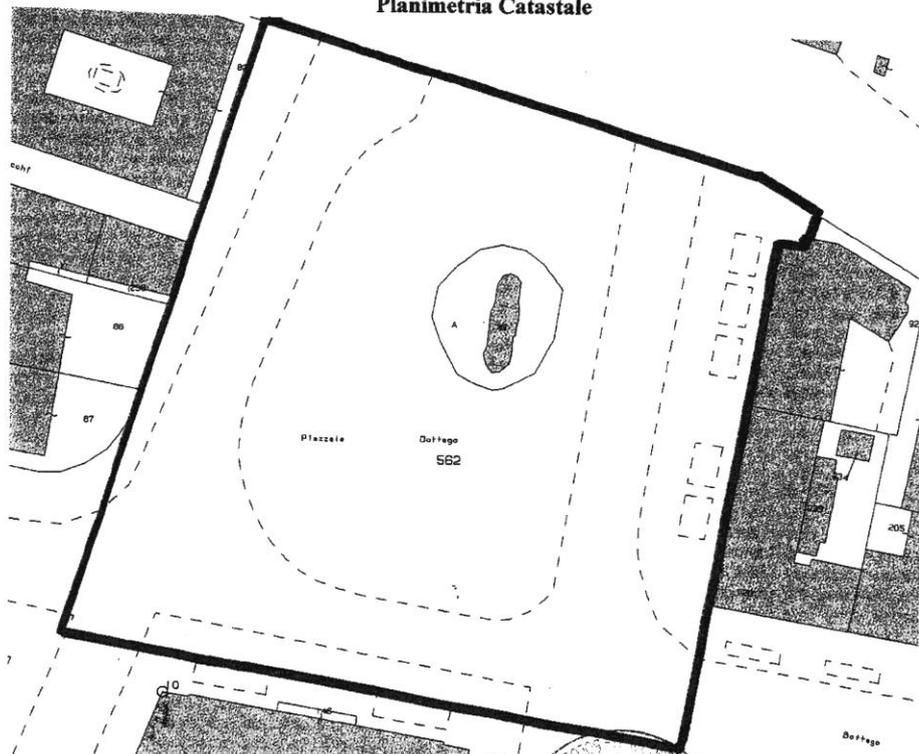
Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna

Identificazione del Bene

Denominazione	PIAZZALE CARLO ALBERTO DALLA CHIESA E MONUMENTO A VITTORIO BOTTEGO
Regione	EMILIA ROMAGNA
Provincia	PARMA
Comune	PARMA
località	PARMA
Strada	Piazzale Carlo Alberto Dalla Chiesa
Cap	43100
Numero civico	SNC
Dati catastali	Fg 1/3 p.lla A C.T./C.F. p.lla 562 C.T.

Planimetria Catastale



Visto : Il DIRETTORE REGIONALE
Dott.ssa Maddalena Ragni

M. Ragni

2. STU e Progetto di riqualificazione urbana dell'area Stazione

L'area della stazione ferroviaria, data la sua posizione nel tessuto urbano e le sue caratteristiche funzionali, è un punto nevralgico della città.

Il tracciato della ferrovia nel senso Est-Ovest ha costituito da sempre una barriera di separazione fra i settori della città situati a Nord e a Sud della stessa. Questa separazione è accentuata dal fatto che la linea ferroviaria corre su di un rilevato rialzato rispetto alle aree adiacenti, costituendo una frattura nel tessuto urbano in particolare per il quartiere San Leonardo.

Negli anni tra il 2007 ed il 2014 la società STU Area Stazione Spa si è occupata dei lavori inerenti alla ristrutturazione dell'area limitrofa alla stazione seguendo il progetto dell'arch. Oriol Bohigas che interessava una buona porzione del territorio comunale posto tra via Trento e Viale Europa.

Fotopiano con individuazione area



L'intervento di riqualificazione urbana si è posto come obiettivo quello di eliminare il più possibile la barriera fisica, che la ferrovia costituiva tra i settori della città, partecipando a risolvere indirettamente anche il problema della viabilità generale, consentendo così di mettere meglio in comunicazione i quartieri più emarginati, posti a Nord, con il centro urbano.

Il progetto che nasceva dall'esigenza di creare uno snodo di scambio intermodale tra Autobus, Treni, auto e metropolitana, pertanto era molto articolato e complesso e riguardava porzioni di territorio molto ampie, ma a seguito della decisione dell'amministrazione di non procedere più con la realizzazione della Metropolitana l'intero intervento è stato ridimensionato e i lavori hanno riguardato solamente un primo lotto che si è interessato della trasformazione della porzione di territorio tra via Alessandria e Viale Bottego.

Rispetto a quanto preventivato nel progetto esecutivo, durante il corso dei lavori, sono state autorizzate delle perizie di variante, che hanno ulteriormente ridimensionato il progetto viabilistico (era prevista una grande rotonda ovale su viale Bottego al posto dell'intersezione semaforizzata) fino alla configurazione che è possibile osservare oggi.

Lo spazio pubblico è stato strutturato mediante un doppio sistema di corsie stradali parallele con al centro una fontana e uno spazio verde. Tutta la piazza ha una pendenza molto leggera che le permette di inserirsi in modo graduale e dolce al di sotto del rilevato ferroviario.

L'ampio asse viario che si sviluppa tra Via Bottego e Via Alessandria, perpendicolare alla ferrovia, viene inteso come elemento di ricucitura del tessuto urbano dato il taglio prodotto dalla strada ferrata.

Quest'asse presenta una sezione molto ampia (40 mt circa), quasi a costituire un susseguirsi di piazze, che permette però una circolazione veicolare e pedonale comoda e fluida eludendo il problema della barriera ferroviaria sotto la quale passa.

Nella zona del piazzale Dalla Chiesa sono state create ampie aree pedonali dotate di panchine e arredo urbano che però nel corso degli anni sono state rimosse per problemi di pubblico decoro e gestione dell'ordine pubblico.

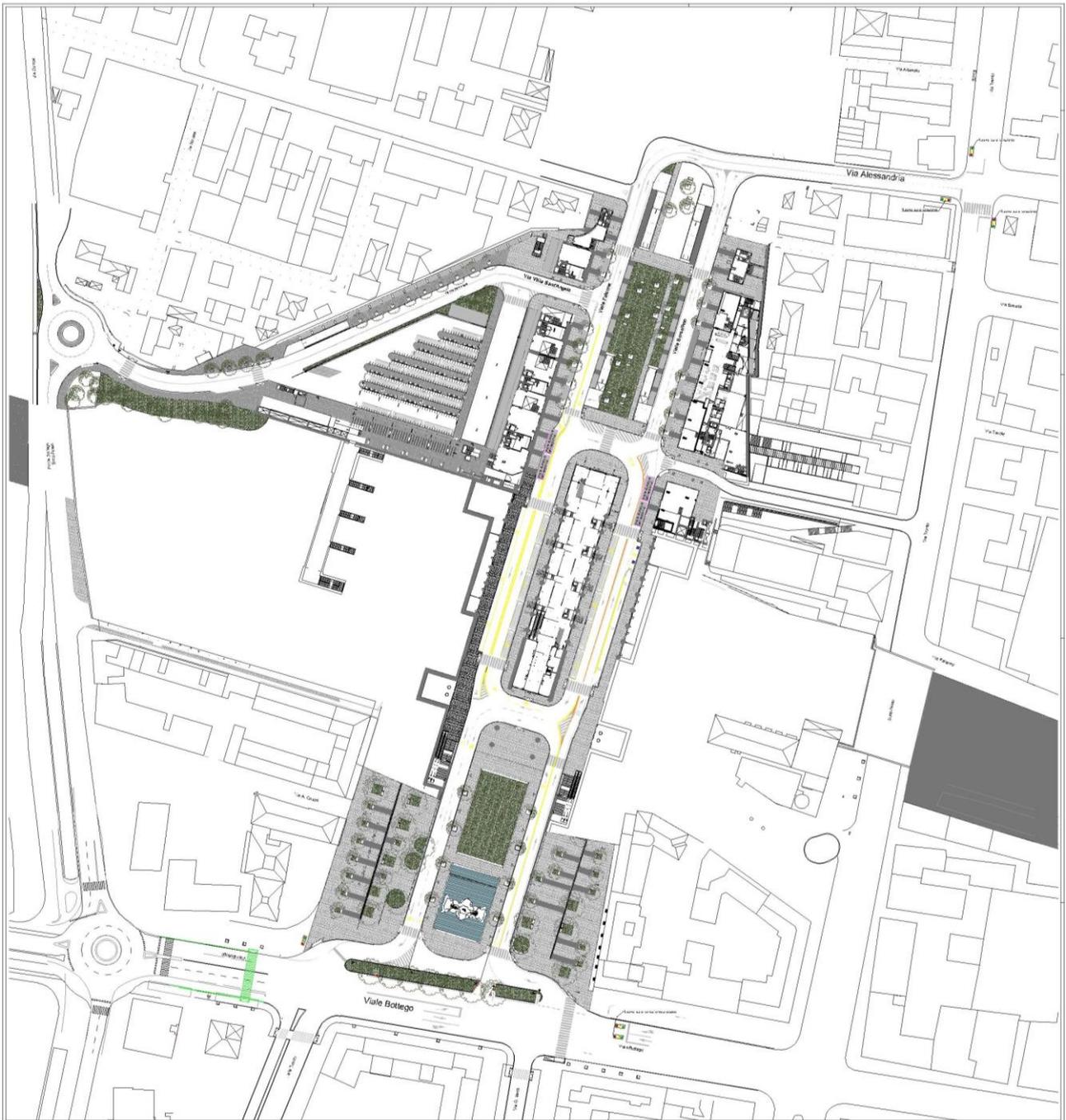
A seguito dei lavori di riqualificazione dell'area è stata creata la viabilità principale al livello -1 del corpo centrale dell'edificio costituita da due viali paralleli, viale Falcone e Viale Borsellino, su cui gravita tutto il traffico della rete di trasporto pubblico e privato. Da questi due viali si ha accesso ai parcheggi interrati ed alle attività commerciali ed

INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE CARLO ALBERTO DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

Progetto Fattibilità Tecnico Economica

Relazione Tecnico Illustrativa

alberghiere situate nella parte nord del complesso, nonché al nuovo accesso pedonale della stazione.



Planimetria di progetto della viabilità

La fontana con il monumento al capitano Vittorio Bottego sono stati riposizionati nell'area tra i due viali discendenti in una posizione baricentrica rispetto alla facciata del fabbricato viaggiatori della stazione: tale opera è il risultato di una complessa operazione

INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE CARLO ALBERTO DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

Progetto Fattibilità Tecnico Economica

Relazione Tecnico Illustrativa

che ha visto l'iniziale spostamento del mastodontico complesso monumentale ad altro sito della stessa piazza e la successiva realizzazione al suo intorno di una grande vasca di livello superiore ed una vasca più piccola ad un livello immediatamente inferiore. Queste operazioni sono state piuttosto complesse ed hanno comportato l'impiego di soluzioni tecniche molto articolate.

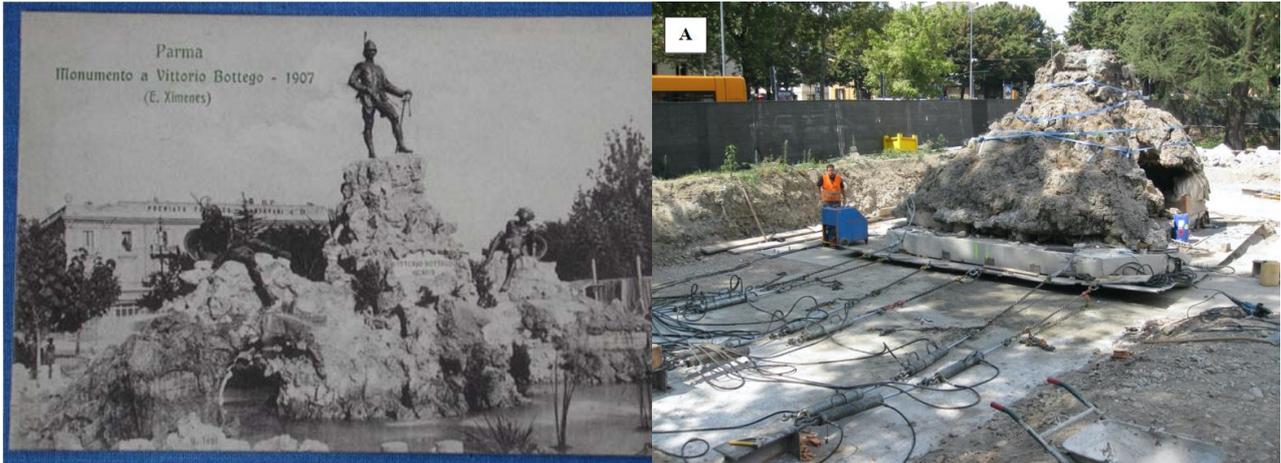
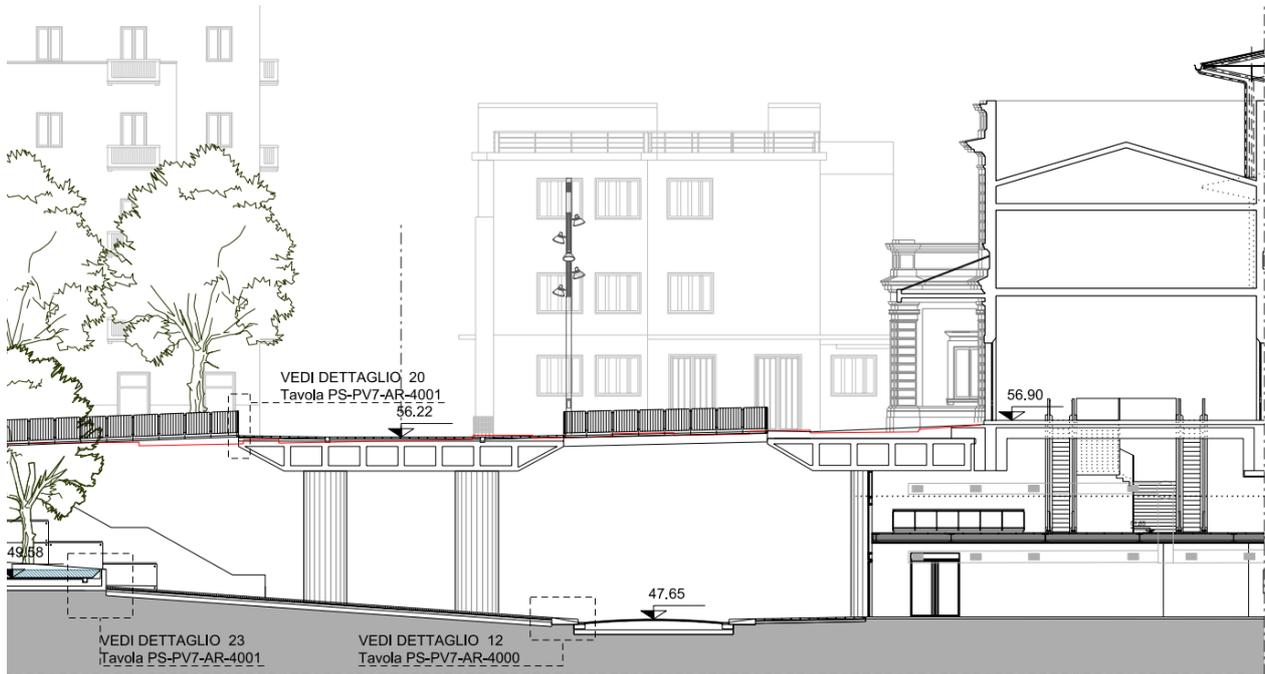


Foto storica del 1907 – foto dello spostamento durante i lavori – Foto del posizionamento attuale

Nell'area prospiciente l'edificio viaggiatori della stazione è stata creata un'ampia porzione pedonale sospesa sul piano -1 che culmina con un vero e proprio viadotto che collega via Monte Altissimo con la viabilità a Ovest del comparto. La porzione di piazza sospesa è collegata al viadotto mediante due passerelle pedonali, mentre continua sui

lati est e ovest con un ampio piano inclinato che porta i pedoni verso viale Bottego ed il centro della Città.



3. Stato manutentivo e interventi oggetto dell'appalto

Le condizioni manutentive di diverse porzioni ed elementi facenti parte dell'area stazione e delle zone limitrofe sono in condizioni manutentive precarie e necessitano di un intervento straordinario per il ripristino delle normali condizioni di sicurezza dell'intera area. Elenchiamo di seguito le anomalie manutentive riscontrate e le attività previste per risolverle (per le aree di intervento si faccia riferimento alle tavole grafiche allegate):

- **Pavimentazione lapidea delle aree pedonali in pietra tipo "Forte D'oriente"**



INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PIAZZALE CARLO ALBERTO DALLA CHIESA E ZONE LIMITROFE

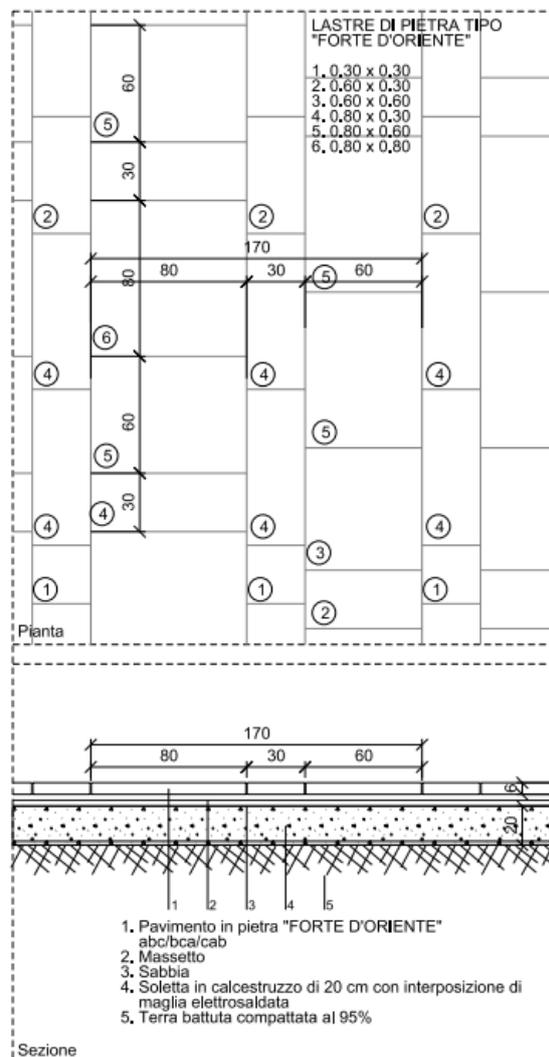
Progetto Fattibilità Tecnico Economica

Relazione Tecnico Illustrativa

Stato Manutentivo: moltissime porzioni di pavimentazione sono ammalorate e presentano pietre spezzate e che si muovono al passaggio dei pedoni e dei mezzi che hanno accesso alle aree

Intervento manutentivo ipotizzato: le operazioni previste sono:

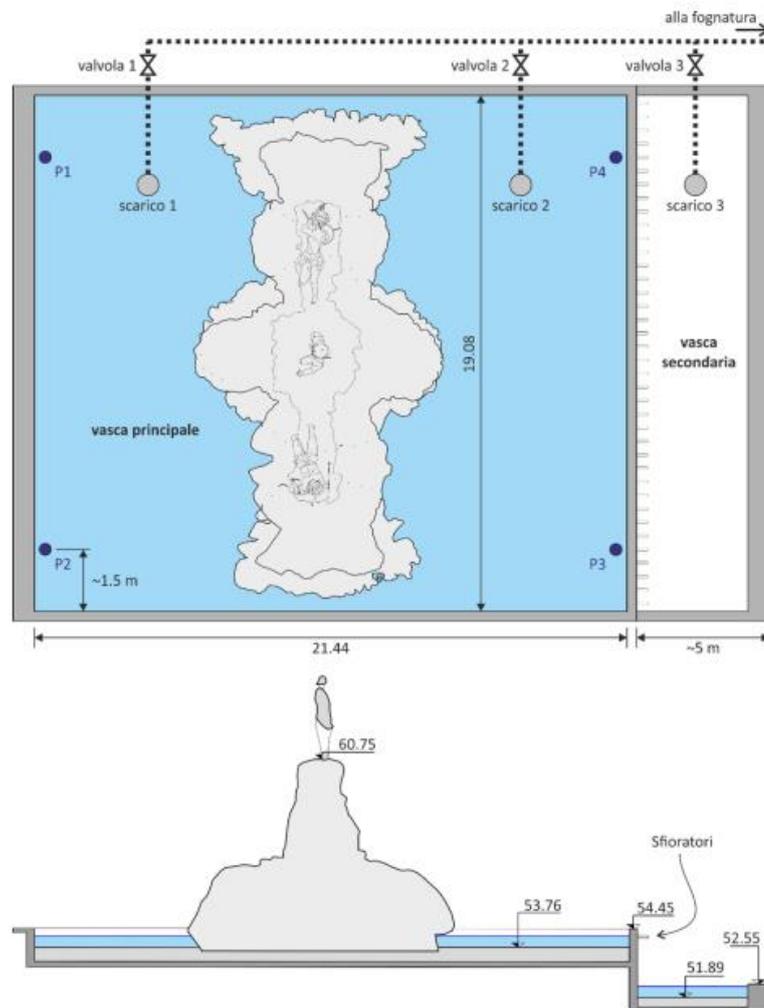
1. rimozione dell'attuale pavimentazione e dello strato di allettamento avendo cura di recuperare e conservare le pietre in buone condizioni (circa 10-12 cm)
2. reperimento delle lastre sostitutive in pietra tipo "Forte D'oriente" identiche in formato e qualità a quelle esistenti
3. posa delle pietre con allettamento e fughe eseguite con malte premiscelate tipo Mapestone o similari ad alta resistenza
4. la posa seguirà lo schema di alloggiamento del progetto originale sotto riportato



- **Fontana con Monumento a Vittorio Bottego**

Stato Manutentivo: la fontana non è in funzione da molti anni per problemi legati a perdite di acqua dell'impianto di alimentazione.

Interventi manutentivi ipotizzati: lavori di sistemazione meccanica ed idraulica che riguarderanno gli ugelli, le valvole, le tubazioni e le pompe di alimentazione in modo da ripristinare il corretto funzionamento della fontana come previsto dal progetto esecutivo originario.

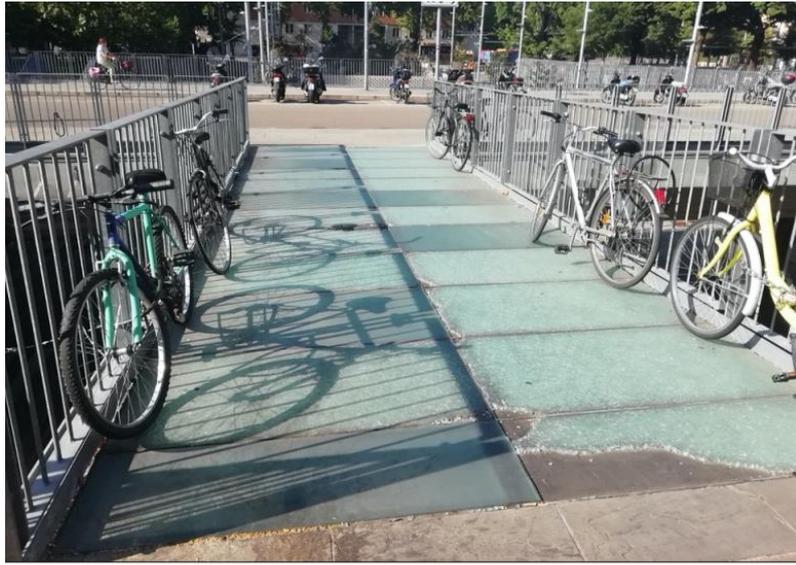


- **Passerelle pedonali prospicienti l'Edificio Passeggeri**

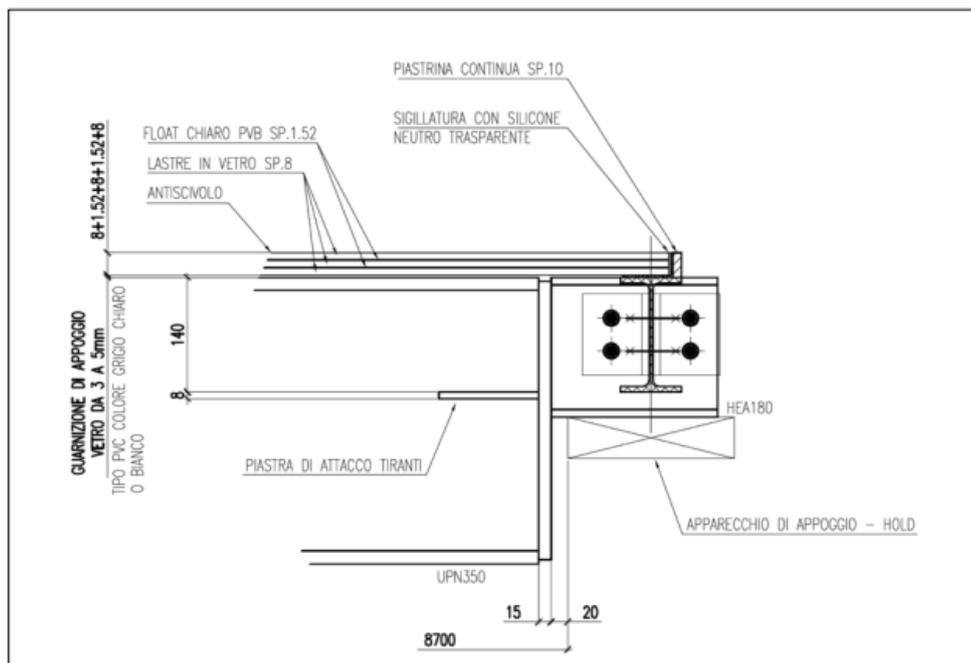
Stato Manutentivo: Trattasi di due passerelle in struttura semplicemente appoggiata, ciascuna di luce pari a circa 9 metri, realizzate in carpenteria metallica con unioni bullonate, e di larghezza di 3 metri. Il piano di calpestio è descritto in progetto quale "vetro 10+10 stratificato", in ultimo realizzato con triplo strato: 10 mm di vetro temperato trasparente con trattamento antiscivolo,

sovrapposto ad ulteriori due strati di vetro temperato da 10 mm ciascuno, con interposizione di film trasparente di legatura.

Lo spessore complessivo del piano di calpestio è di 32,1 mm di peso proprio pari a circa 75 kg/m², composto da n. 40 pannelli di dimensioni 1493 x 755 mm, n. 4 pannelli di 1493 x 500 mm e n. 4 pannelli di dimensioni 1493 x 475 mm. Le due superfici di calpestio in vetro sono fortemente ammalorate

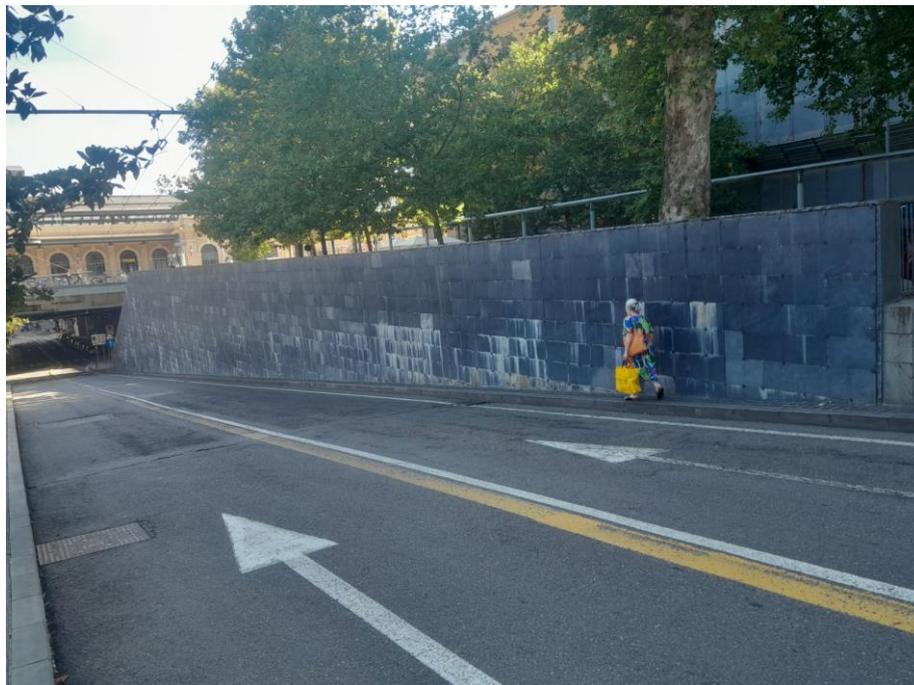


Intervento manutentivo ipotizzato: sostituzione della superficie con lastre di dimensione e tipologia identica a quelle previste nel progetto esecutivo originale, come da sezione sottostante:



- **Muri perimetrali dei viali Falcone e Borsellino:**

Stato Manutentivo: il rivestimento delle pareti perimetrali dei viali Falcone e Borsellino sono stati eseguiti in lastre di Real Basalto spessore 2 cm, finitura levigata, lucidata e sabbiata, dimensioni non superiori a cm 60x30, coste fresate. Nelle superfici adiacenti ai due viali si hanno colature calcaree che ne pregiudicano fortemente la resa estetica, mentre nella parte perimetrale della piazza superiore si è manifestato il distacco di qualche porzione di superficie.



Interventi manutentivi ipotizzati: lavori di ripristino puntuale delle porzioni ammalorate con sostituzione e posa delle lastre Real Basalto spessore 2 cm, finitura levigata, lucidata e sabbiata, dimensioni non superiori a cm 60x30, coste fresate, così come da progetto esecutivo originale. Lavaggio e pulizia della superficie in cui

sono presenti incrostazioni con idrogetto ad alta pressione e utilizzo di prodotto detergente idoneo alla rimozione del calcare senza danneggiare la pietra.

- **Cavalcavia:**

Stato Manutentivo: su questo elemento si hanno due anomalie:

1. i giunti di dilatazione metallici presenti al piano dell'edificio passeggeri della stazione sono danneggiati e rumorosi.
2. La lattroneria di raccolta delle acque piovane è fortemente corrosa e danneggiata



Interventi manutentivi ipotizzati: sostituzione dei giunti e della lattroneria con tipologia ed elementi come previsto dal progetto esecutivo originario.

- **Viale Bottego-via Europa-Via Trento-Via Cecchi:**

Stato Manutentivo: nelle strade adiacenti al comparto sono presenti ampie porzioni di superficie bituminosa ammalorata che creano disagio alla circolazione e alla cittadinanza

Interventi manutentivi ipotizzati: La ricostruzione della piattaforma stradale riguarderà le seguenti attività differenziate per tipo di ammaloramento:

1. Ammaloramento profondo:
 - i. fresatura di 10 cm di conglomerato bituminoso;

- ii. scavo di 20cm di fondazione
 - iii. posa di fondazione cementizia
 - iv. posa di conglomerato bituminoso strato di Binder;
 - v. posa di conglomerato bituminoso strato di Usura
2. Ammaloramento superficiale:
- i. fresatura di 10 cm di conglomerato bituminoso;
 - ii. posa di conglomerato bituminoso strato di Binder;
 - iii. posa di conglomerato bituminoso strato di Usura

4. Conclusioni

L'obiettivo del presente progetto è quello di attuare una manutenzione straordinaria dell'intera area della Stazione di Parma in modo da ripristinare le normali condizioni di funzionamento degli elementi danneggiati o non operativi e di garantire la sicurezza alla circolazione veicolare e pedonale sulle superfici ammalorate, nel rispetto delle indicazioni tecniche e progettuali del progetto esecutivo attuato da STU Area Stazione Spa.

Alla luce di quanto esposto si può affermare che le attività riguarderanno in tutti i casi strati di terreno già intaccati in passato; pertanto, non è necessario procedere alla Verifica Preventiva secondo quanto riportato nell'ultimo capoverso del comma 2 dell'art. 1 dell'Allegato I.8 al D.Lgs. 36/2023.