

COMUNE DI POTENZA



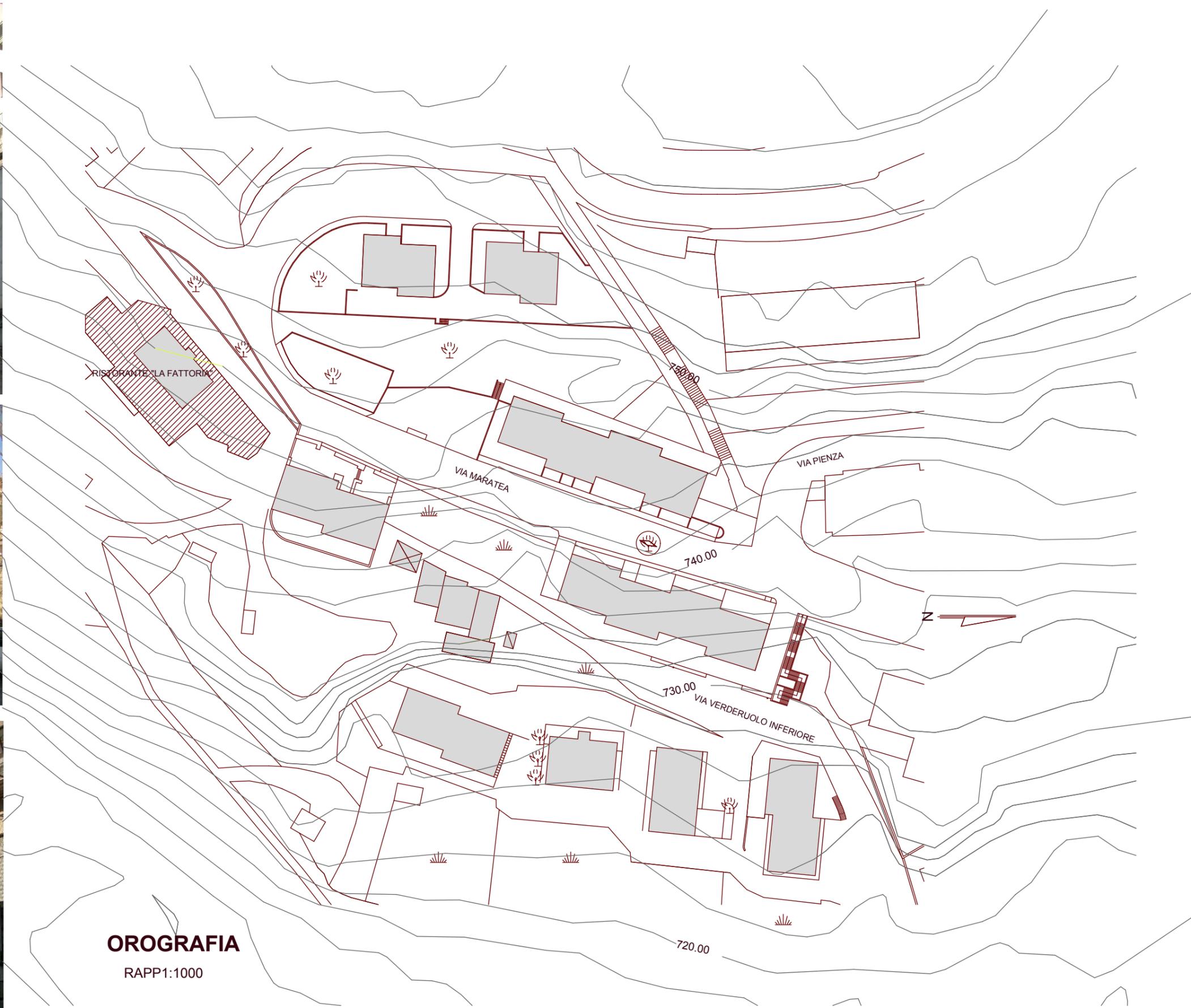
PIANO DI RECUPERO TRA VIA PALMANOVA E VIA MARATEA

POTENZA, SETTEMBRE 2009

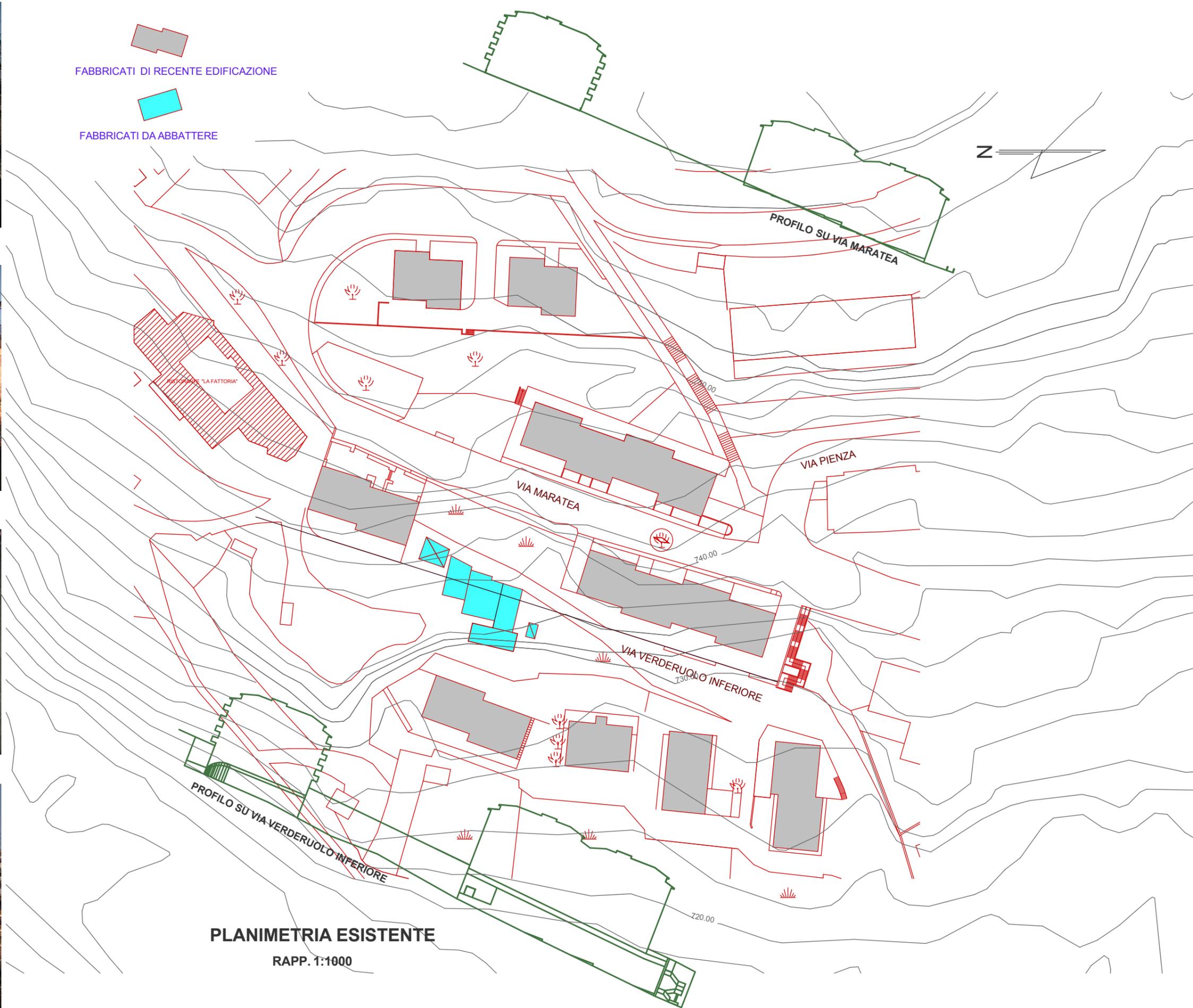
STUDIO ASSOCIATO ARCH. MICHELE GRAZIADEI, GEOM. CONCETTA PERROTTA CON ARCH. ANTONIO GRAZIADEI - VIA PALMANOVA 1/A - 85100 POTENZA



COMUNE DI POTENZA: INQUADRAMENTO NEL R.U.

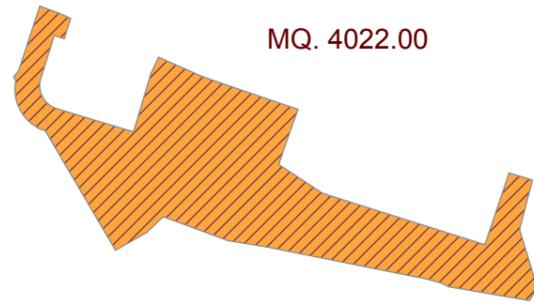


OROGRAFIA
RAPP1:1000

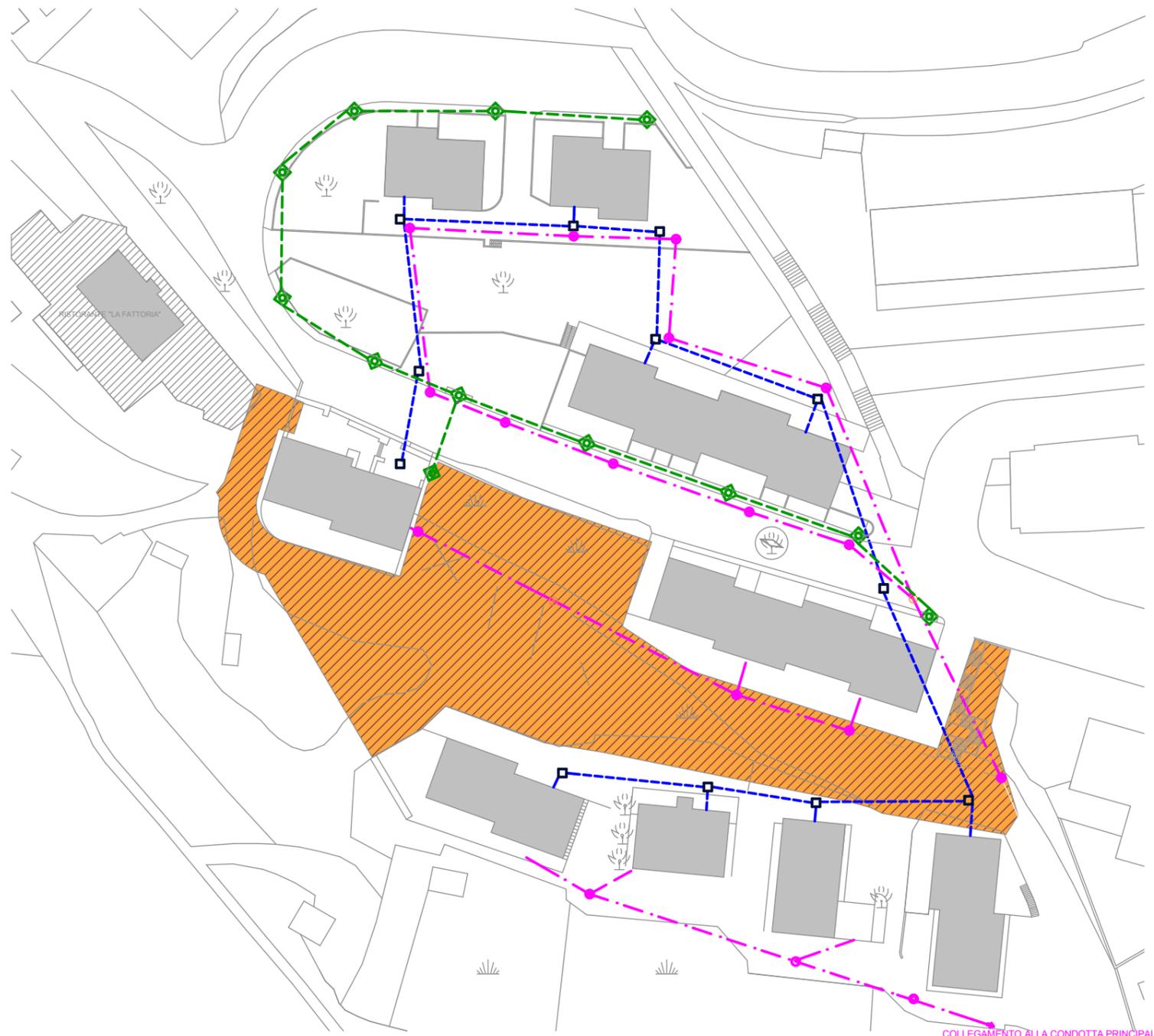


AREA DI INTERVENTO

MQ. 4022.00



IMPIANTI ESISTENTI



AREA DI INTERVENTO E IMPIANTI ESISTENTI

1:1000

COLLEGAMENTO A LIVELLO- ESISTENTE -



COLLEGAMENTO A LIVELLO- DA REALIZZARE-



VIABILITA' E PARCHEGGI



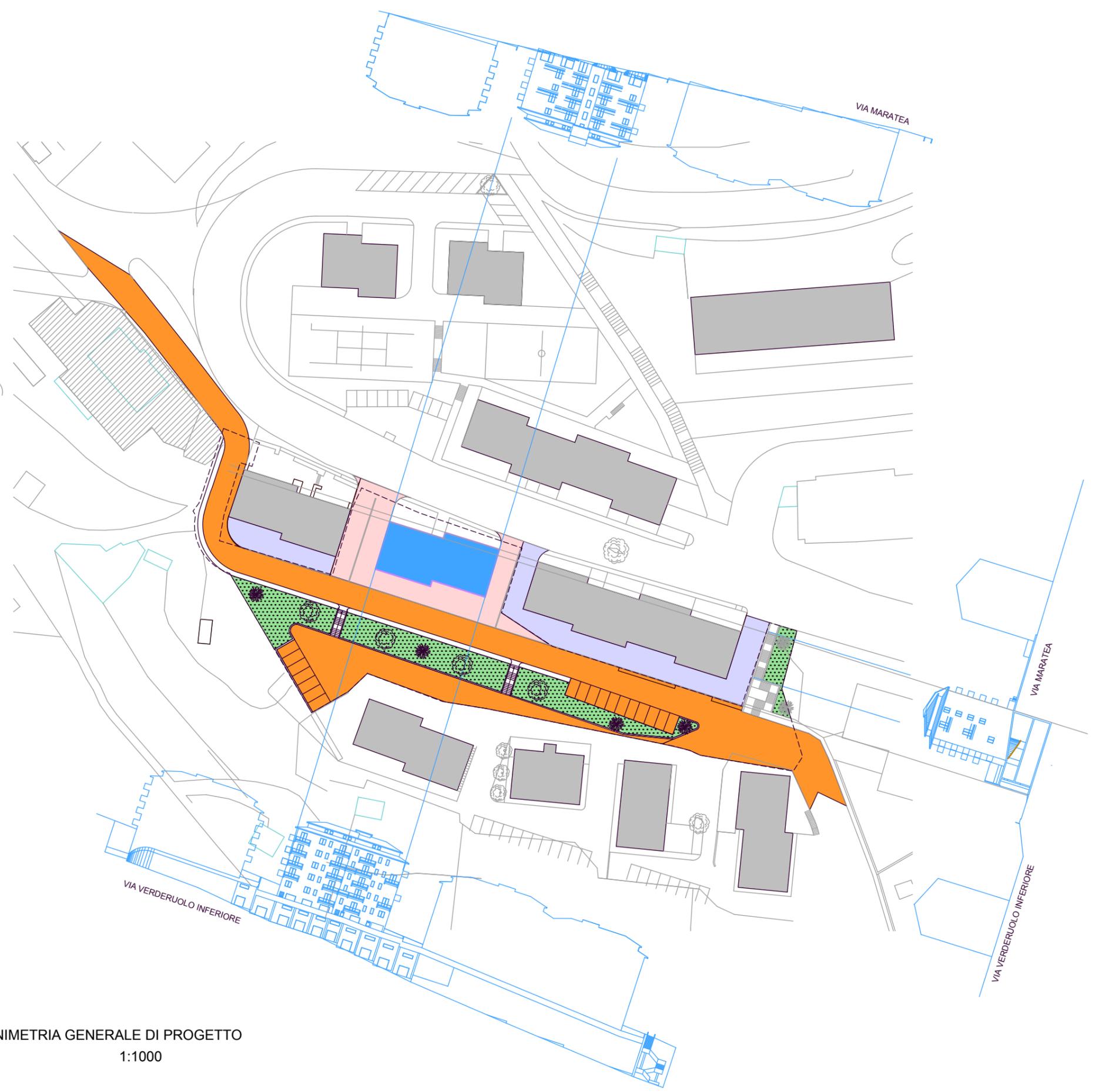
VERDE PUBBLICO



FABBRICATO DA REALIZZARE



FABBRICATI ESISTENTI

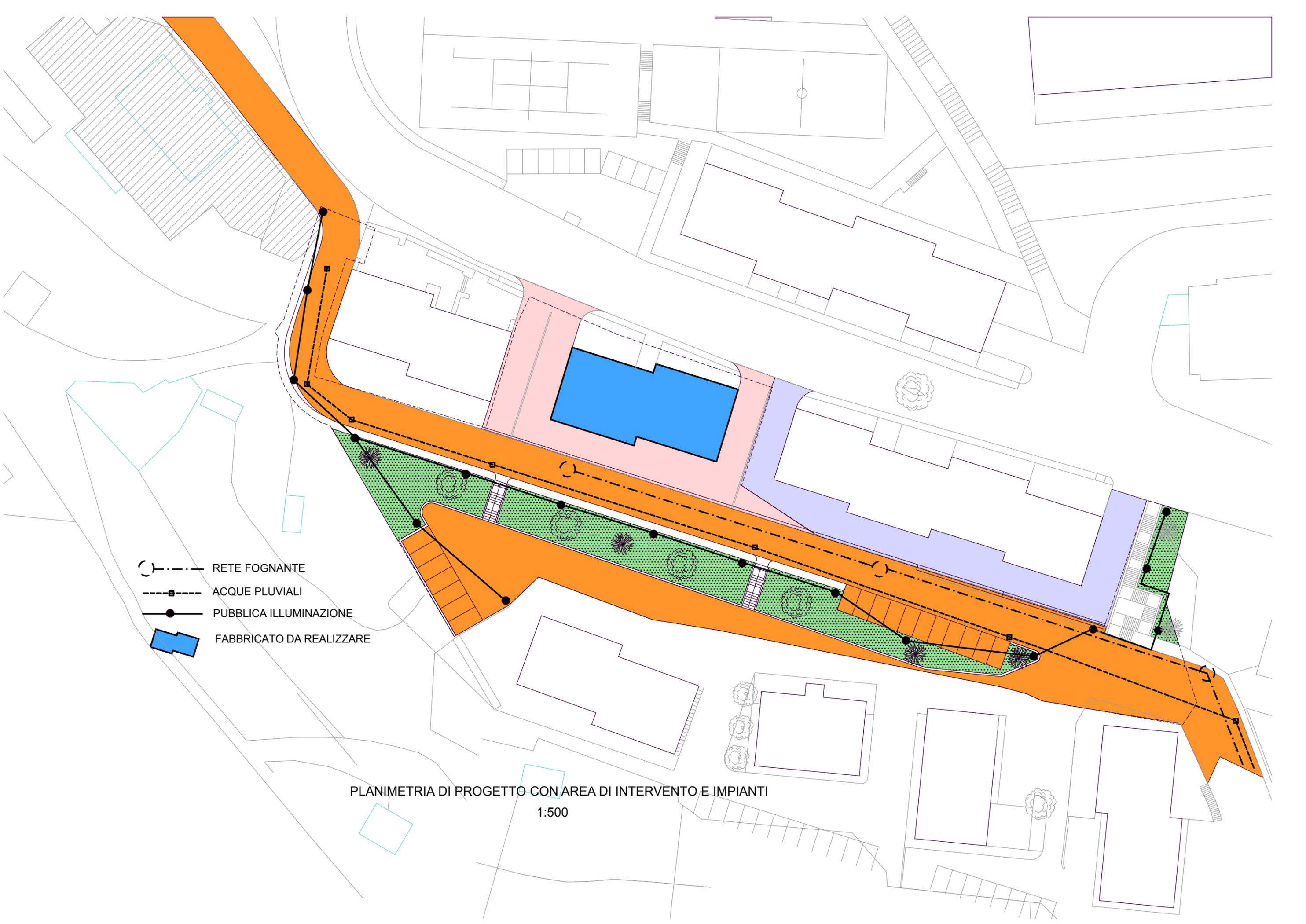


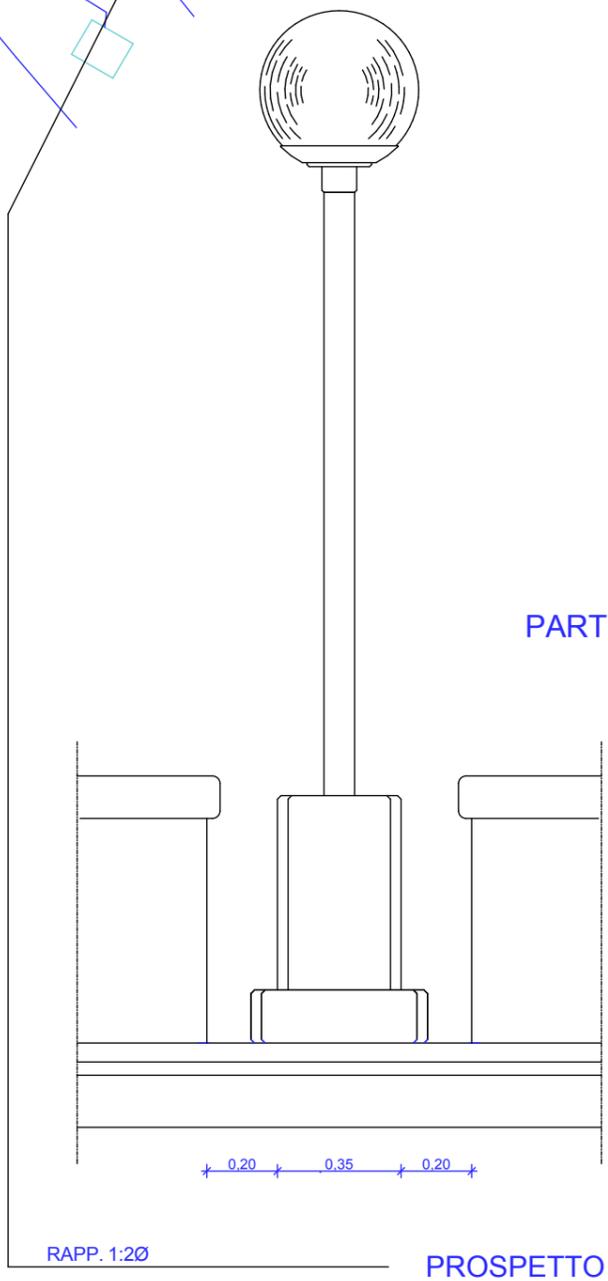
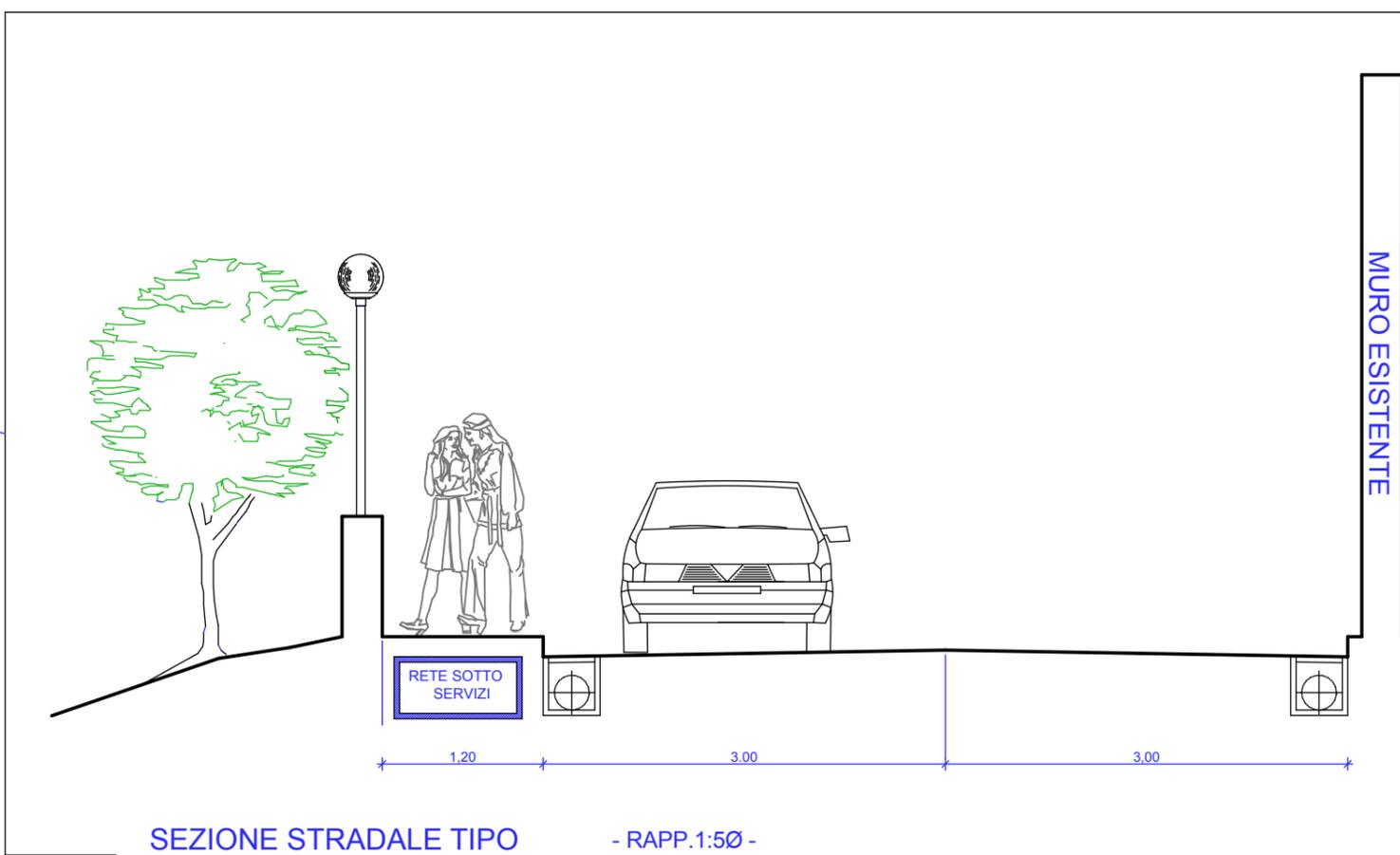
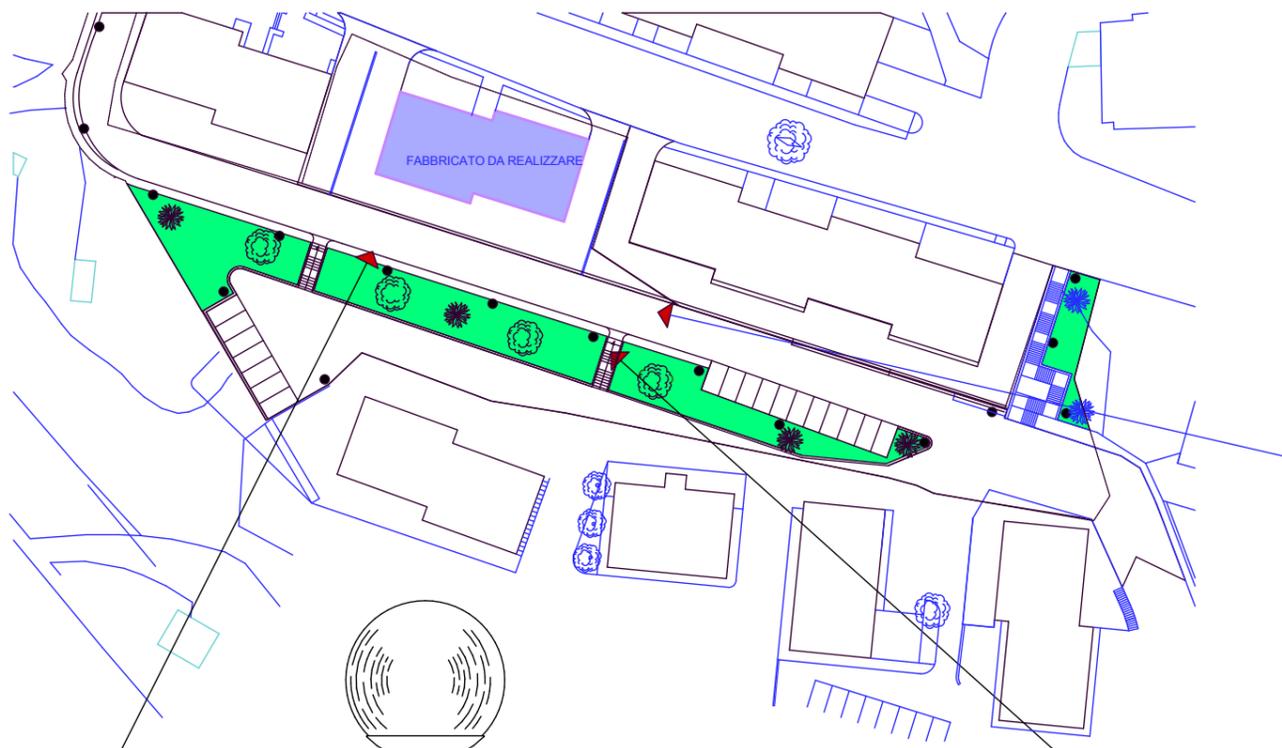
PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO
1:1000

- RETE FOGNANTE
- ACQUE PLUVIALI
- PUBBLICA ILLUMINAZIONE
- FABBRICATO DA REALIZZARE

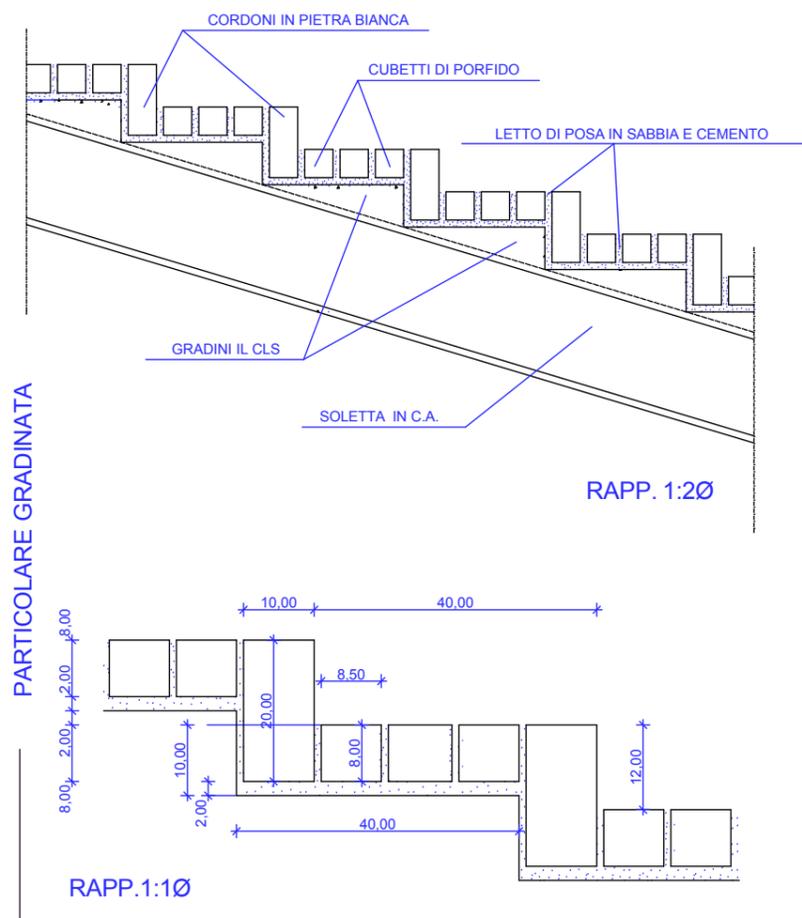
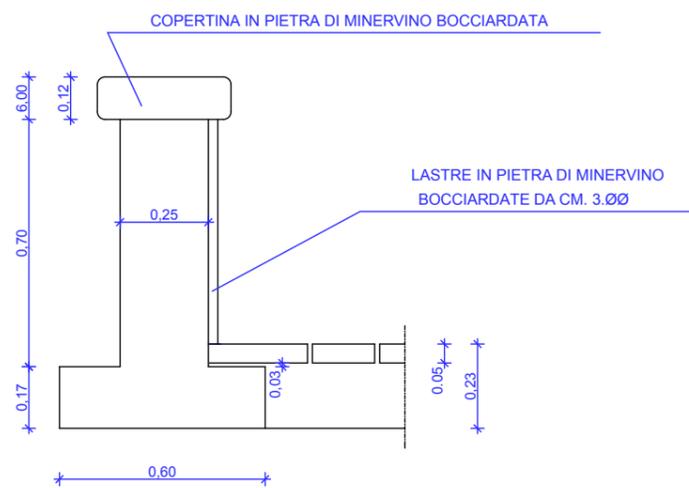
PLANIMETRIA DI PROGETTO CON AREA DI INTERVENTO E IMPIANTI

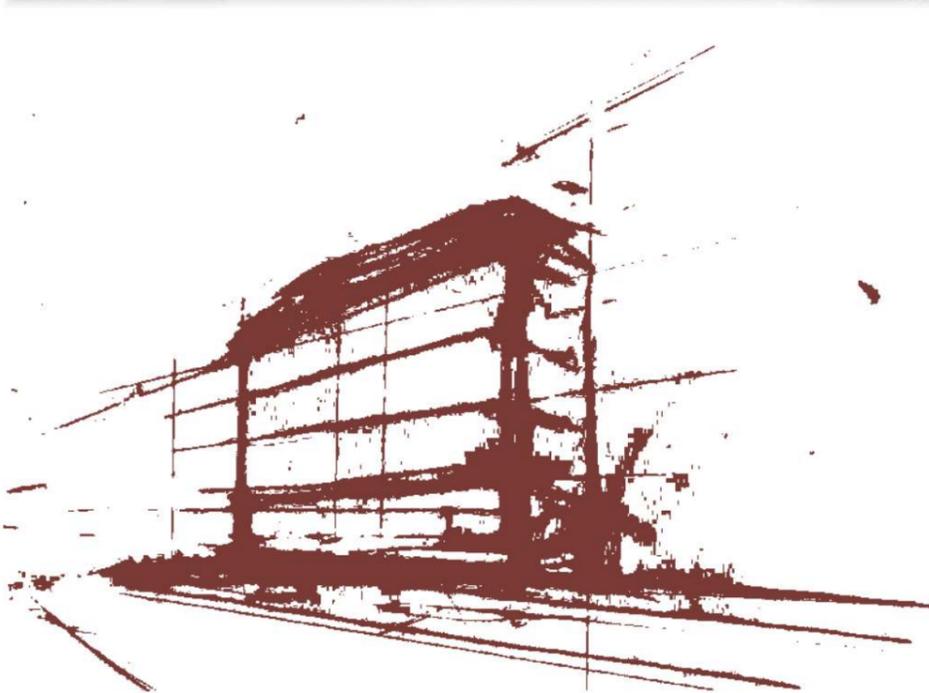
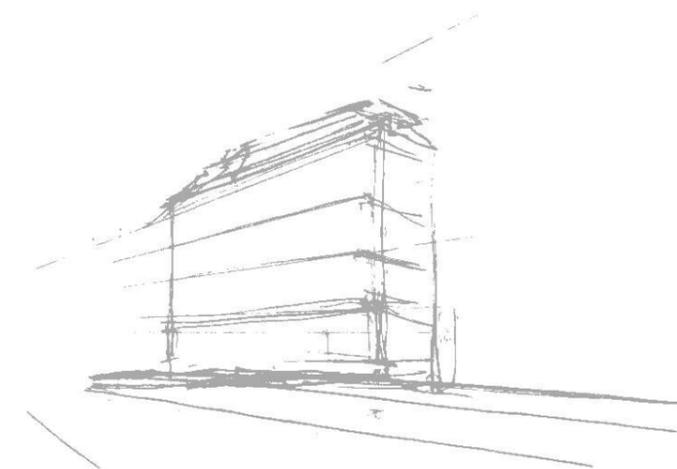
1:500





PARTICOLARE MURETTO

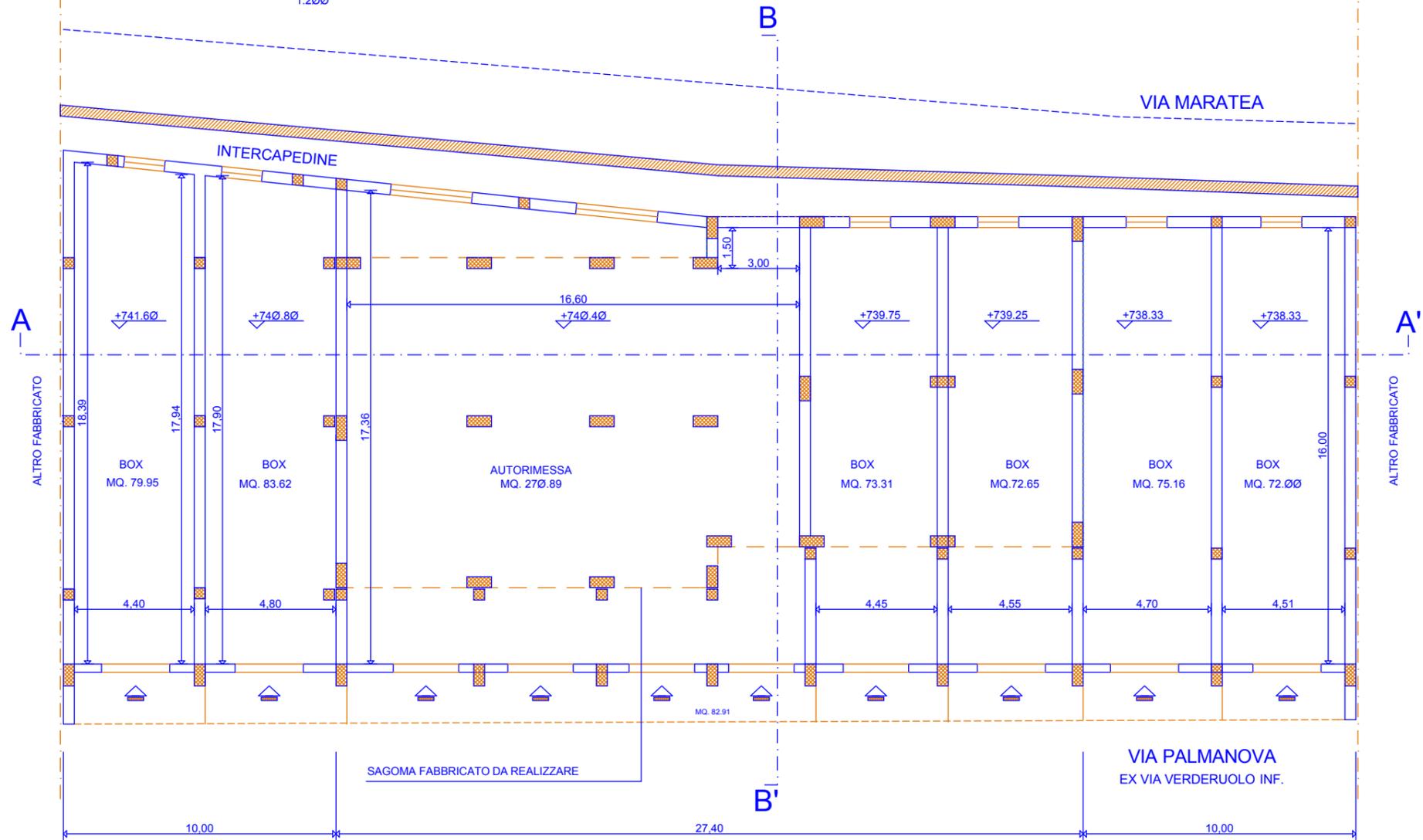




IPOTESI DI INSERIMENTO URBANO SU VIA MARATEA

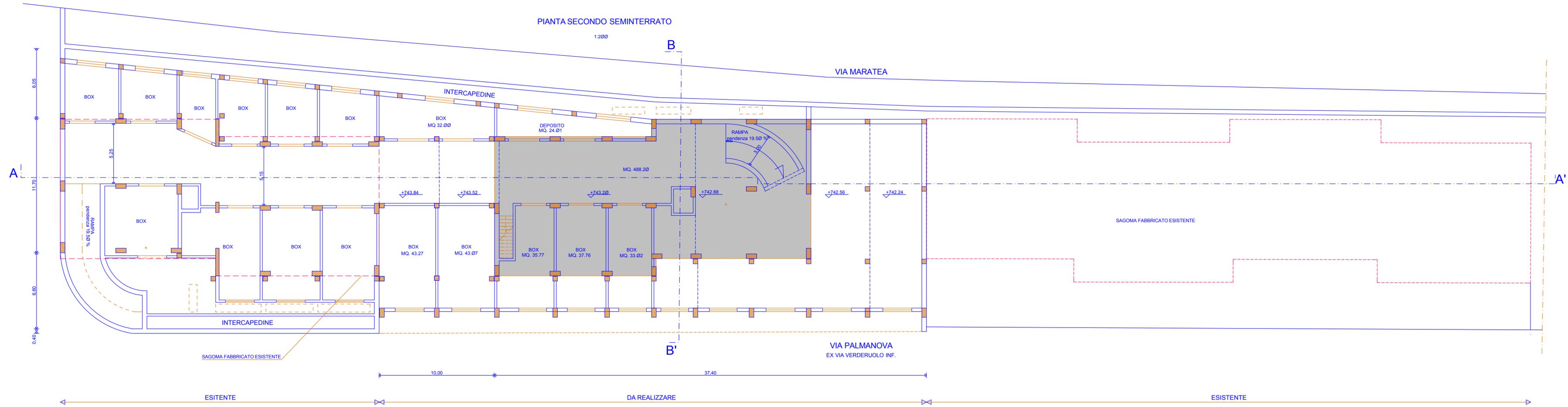
PIANTA PRIMO SEMINTERRATO

1:200



PIANTA SECONDO SEMINTERRATO

1:200



VIA MARATEA

INTERCAPEDINE

DEPOSITO
MQ. 24.01

MQ. 488.20

RAMPA
pendenza 19.50 %
3.30

BOX

BOX

BOX

BOX

BOX

BOX
MQ. 43.27

BOX
MQ. 43.07

BOX
MQ. 35.77

BOX
MQ. 37.76

BOX
MQ. 33.02

INTERCAPEDINE

SAGOMA FABBRICATO ESISTENTE

VIA PALMANOVA
EX VIA VERDERUOLO INF.

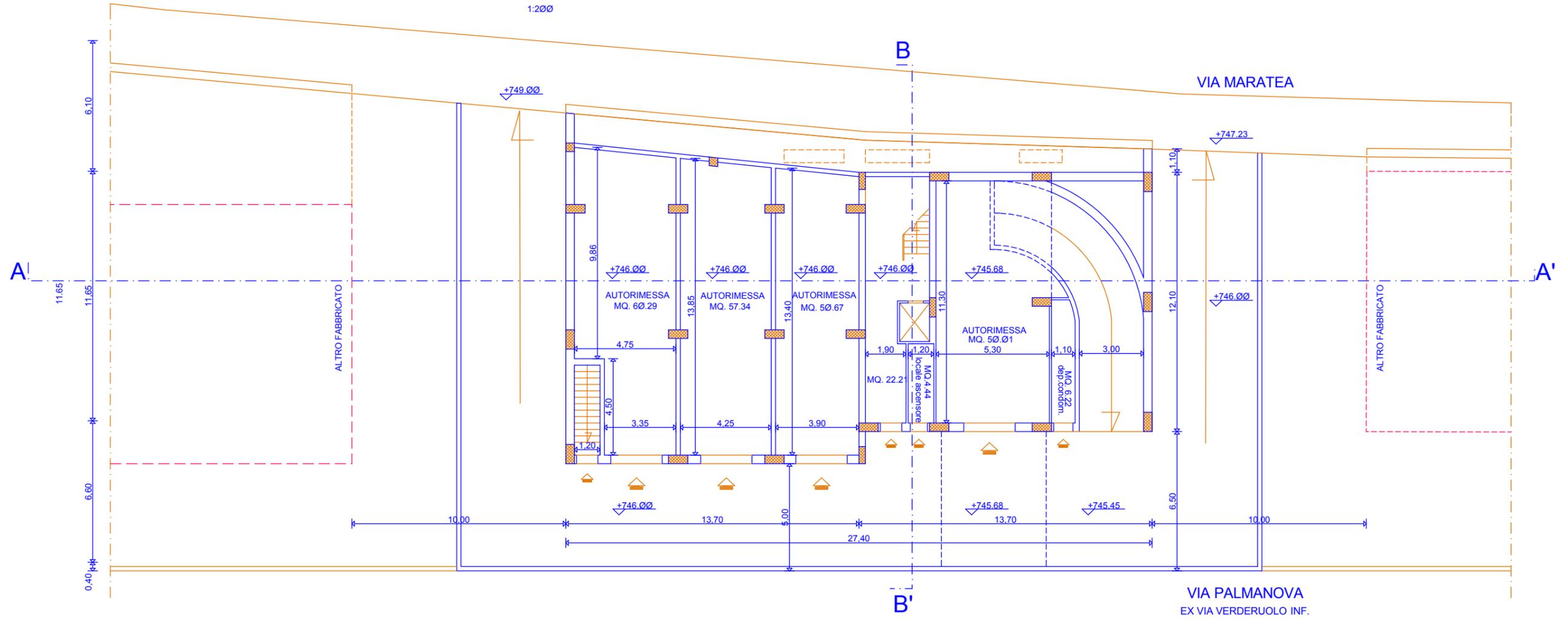
ESISTENTE

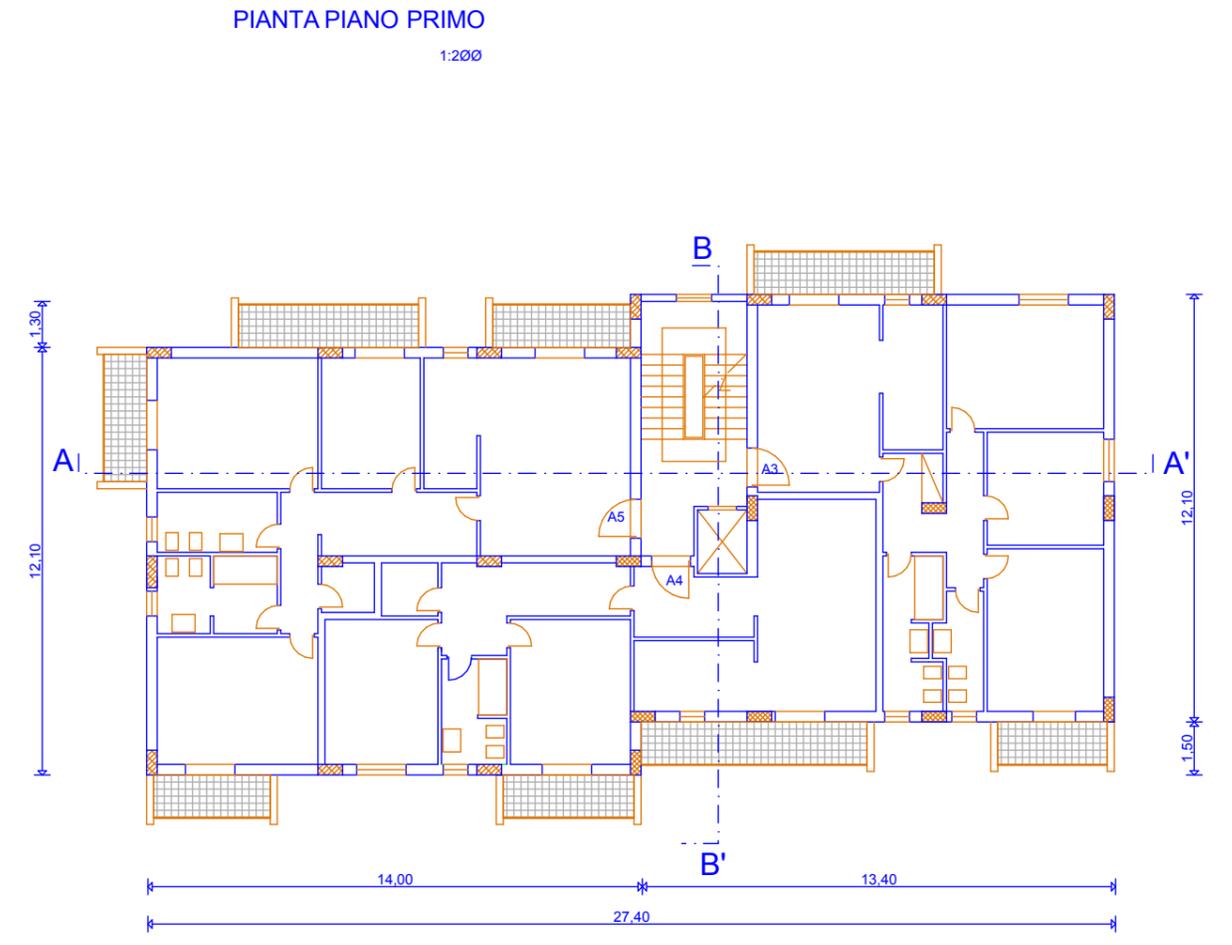
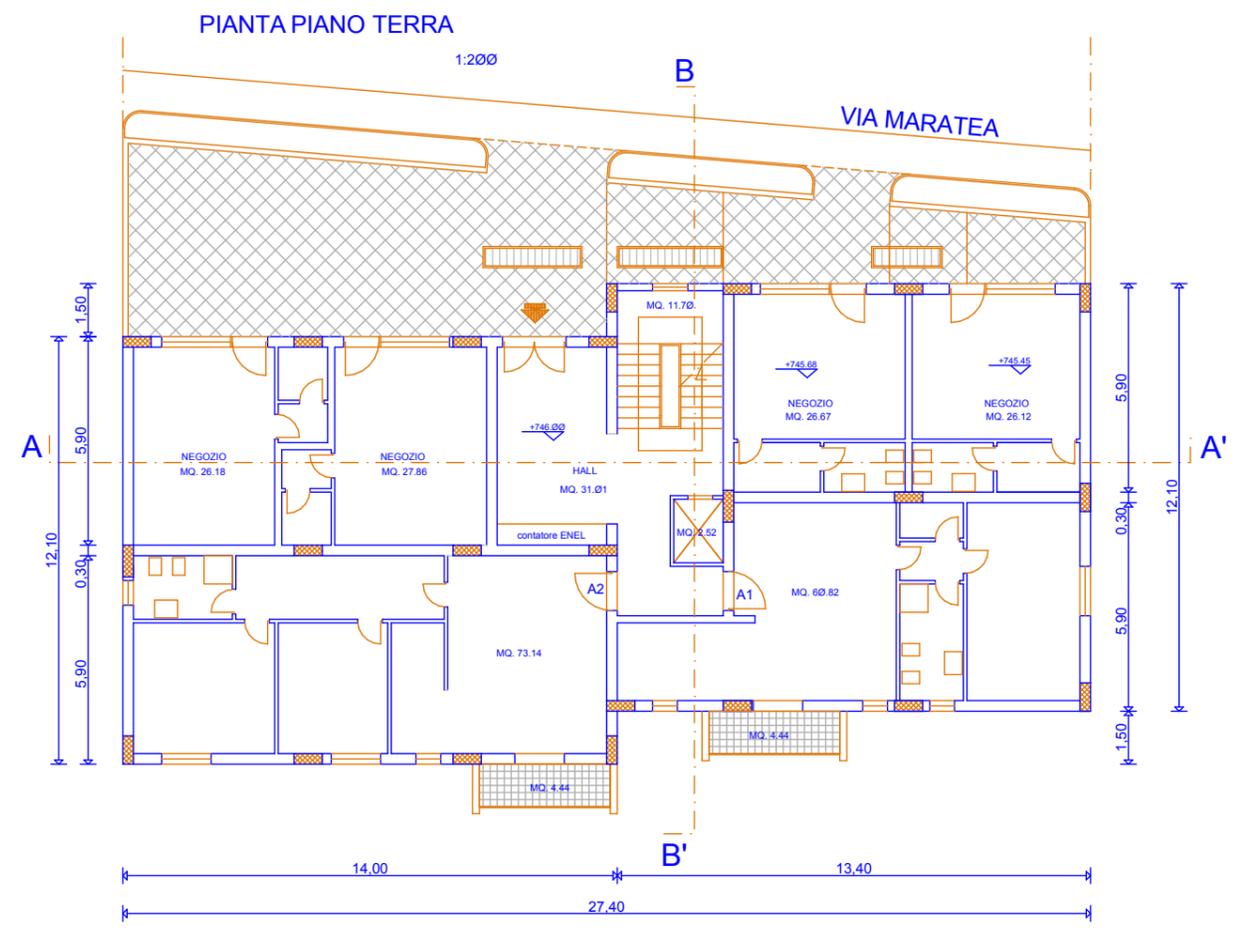
DA REALIZZARE

ESISTENTE

TERZO SEMINTERRATO

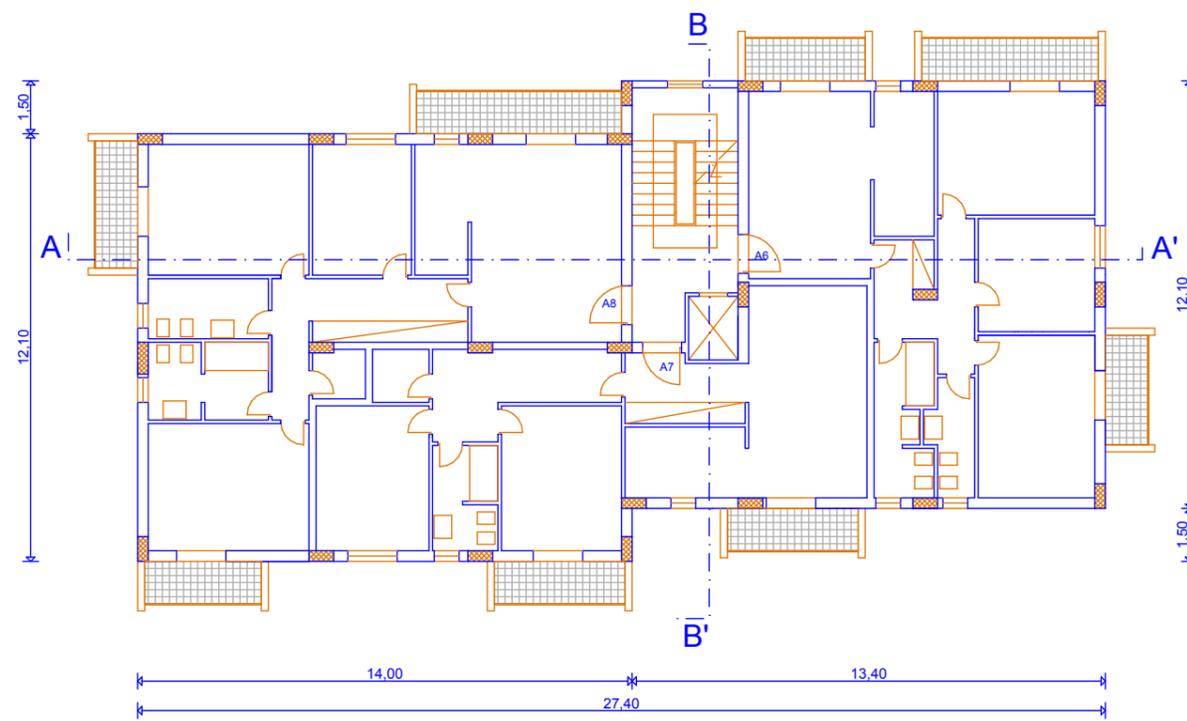
1:200





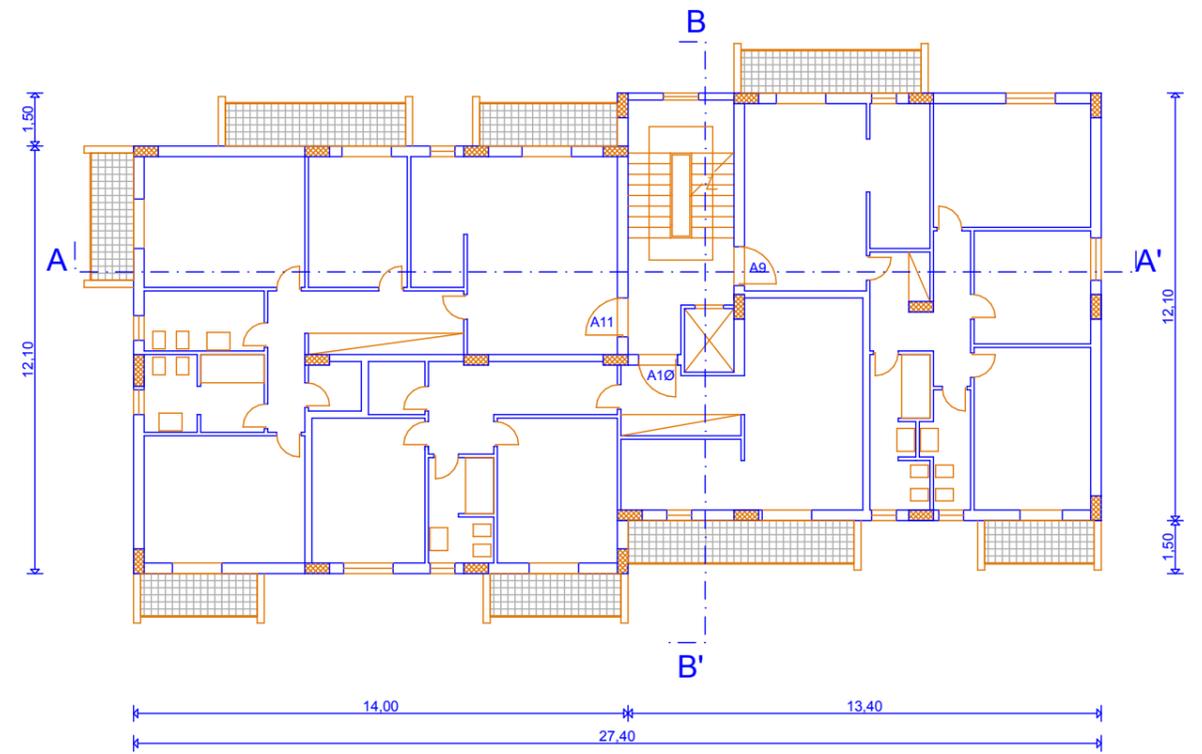
PIANTA PIANO SECONDO

1:200



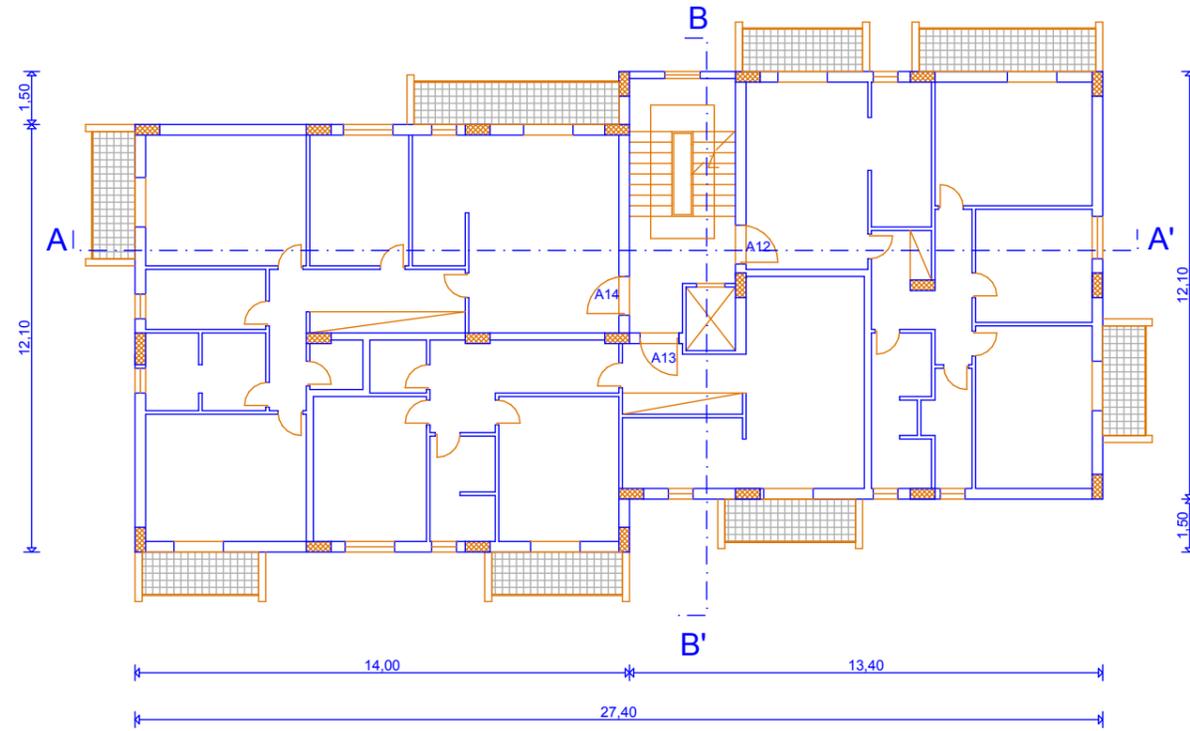
PIANTA PIANO TERZO

1:200



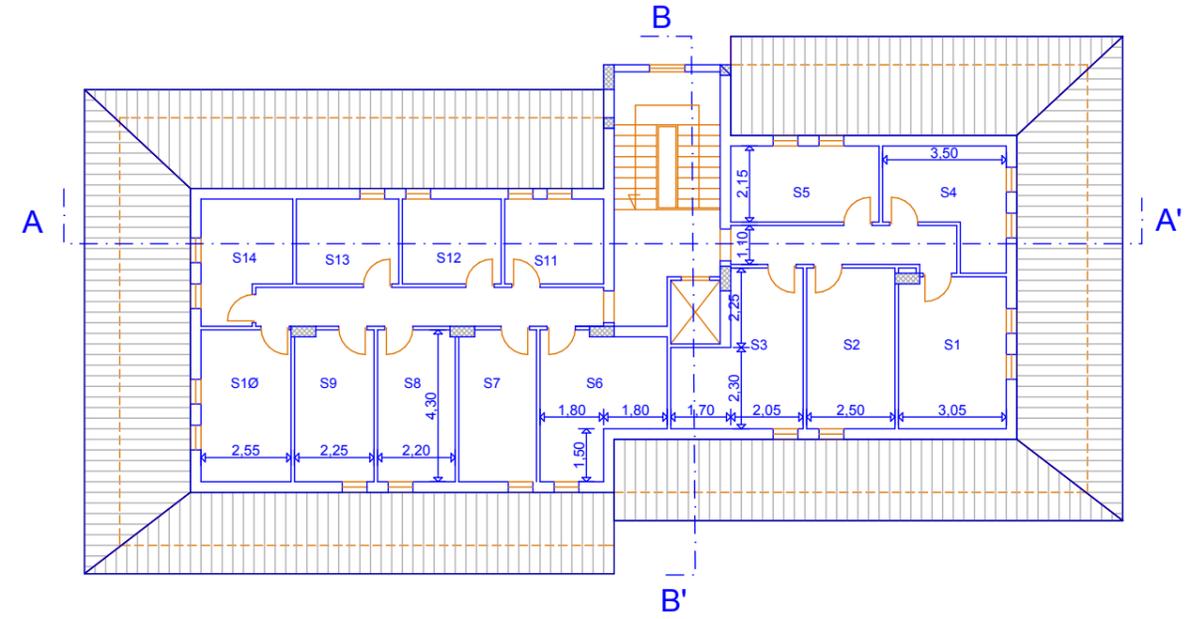
PIANTA PIANO QUARTO

1:200



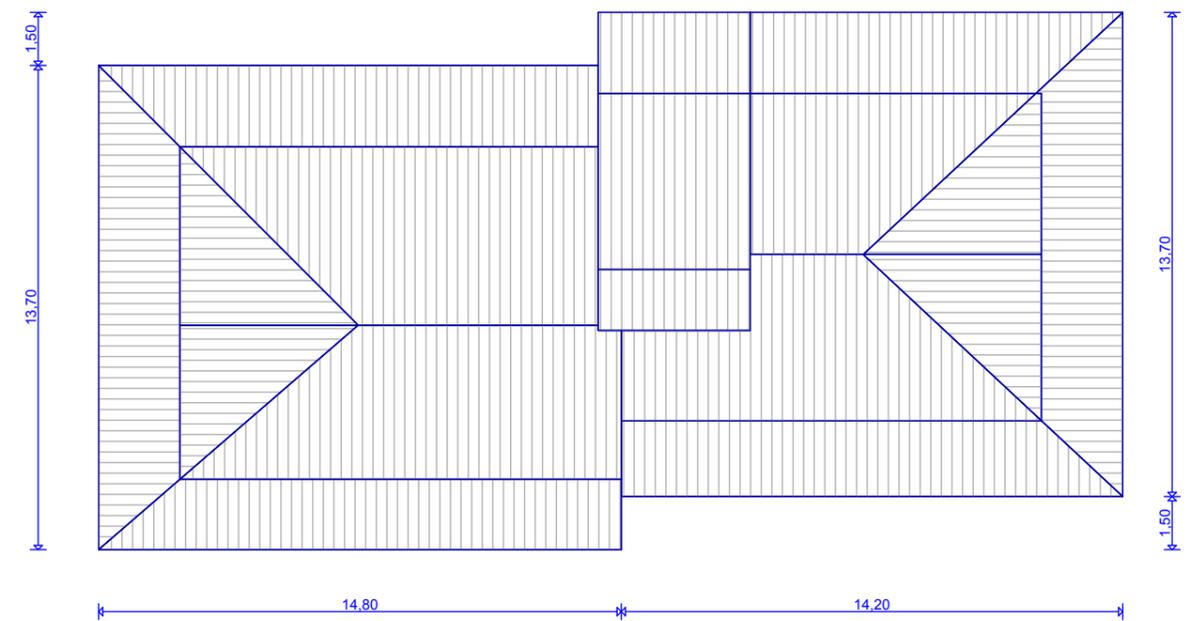
PIANTA PIANO SOFFITTE

1:200



PIANTA COPERTURA

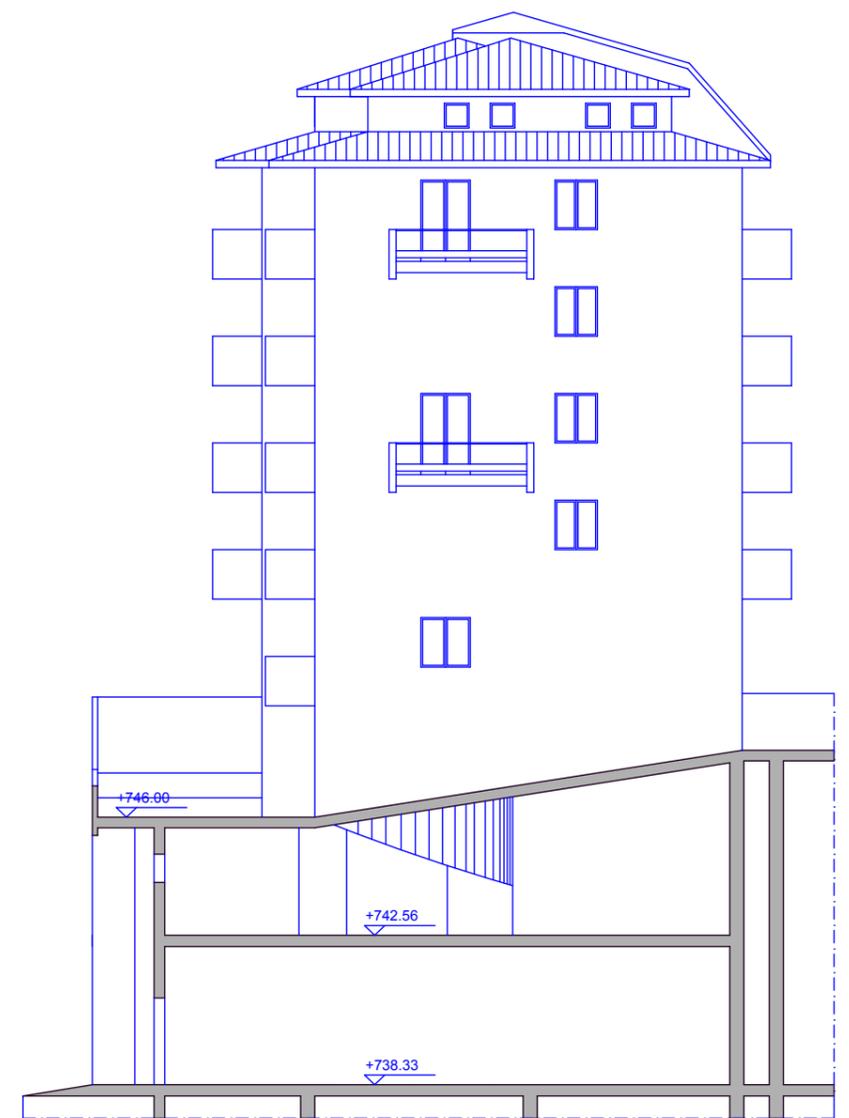
1:200





PROSPETTO VIA PALMANOVA
EX VIA VERDERUOLO INF

1:200



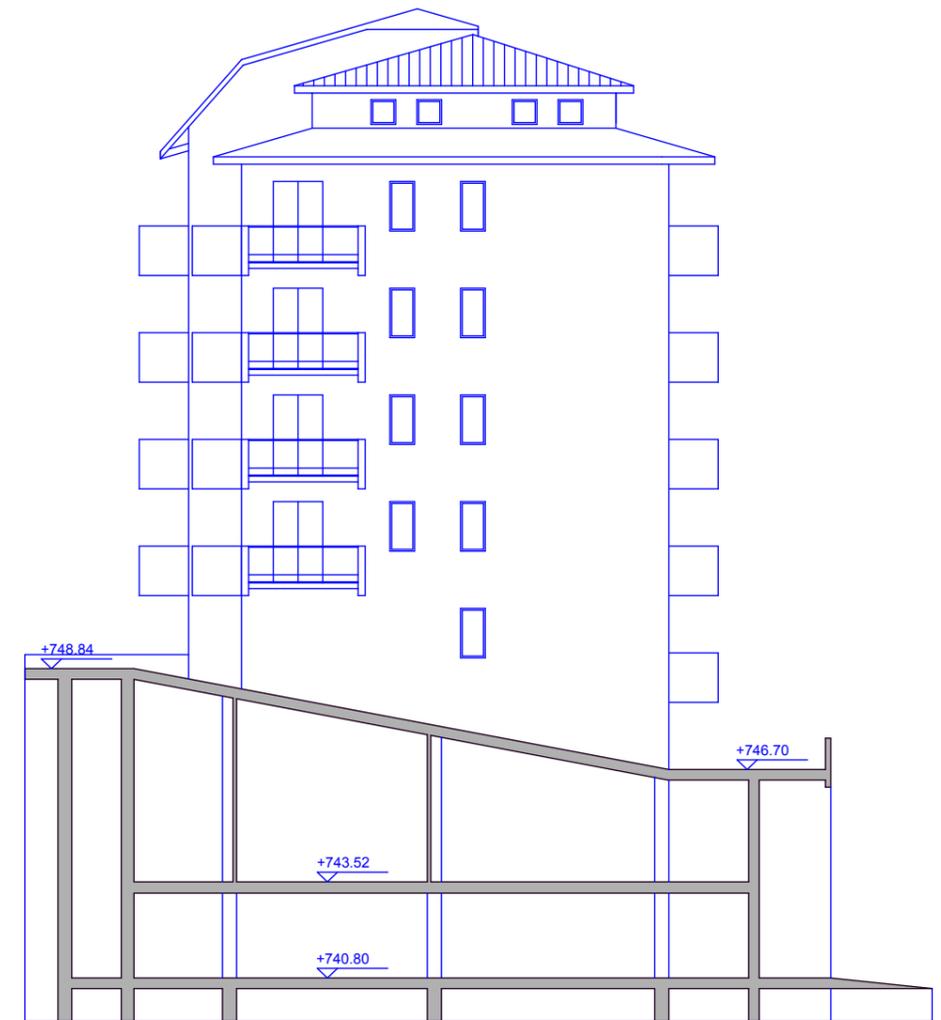
PROSPETTO NORD

1:200



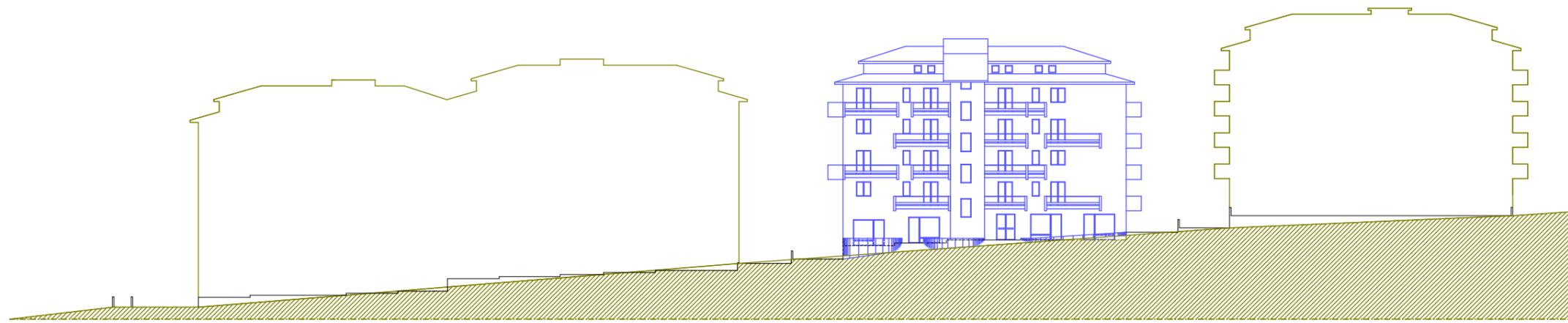
PROSPETTO VIA MARATEA

1:200

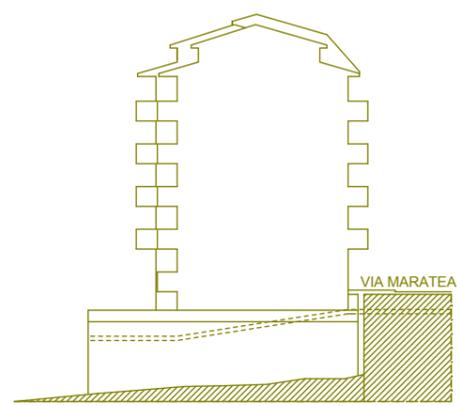


PROSPETTO SUD

1:200



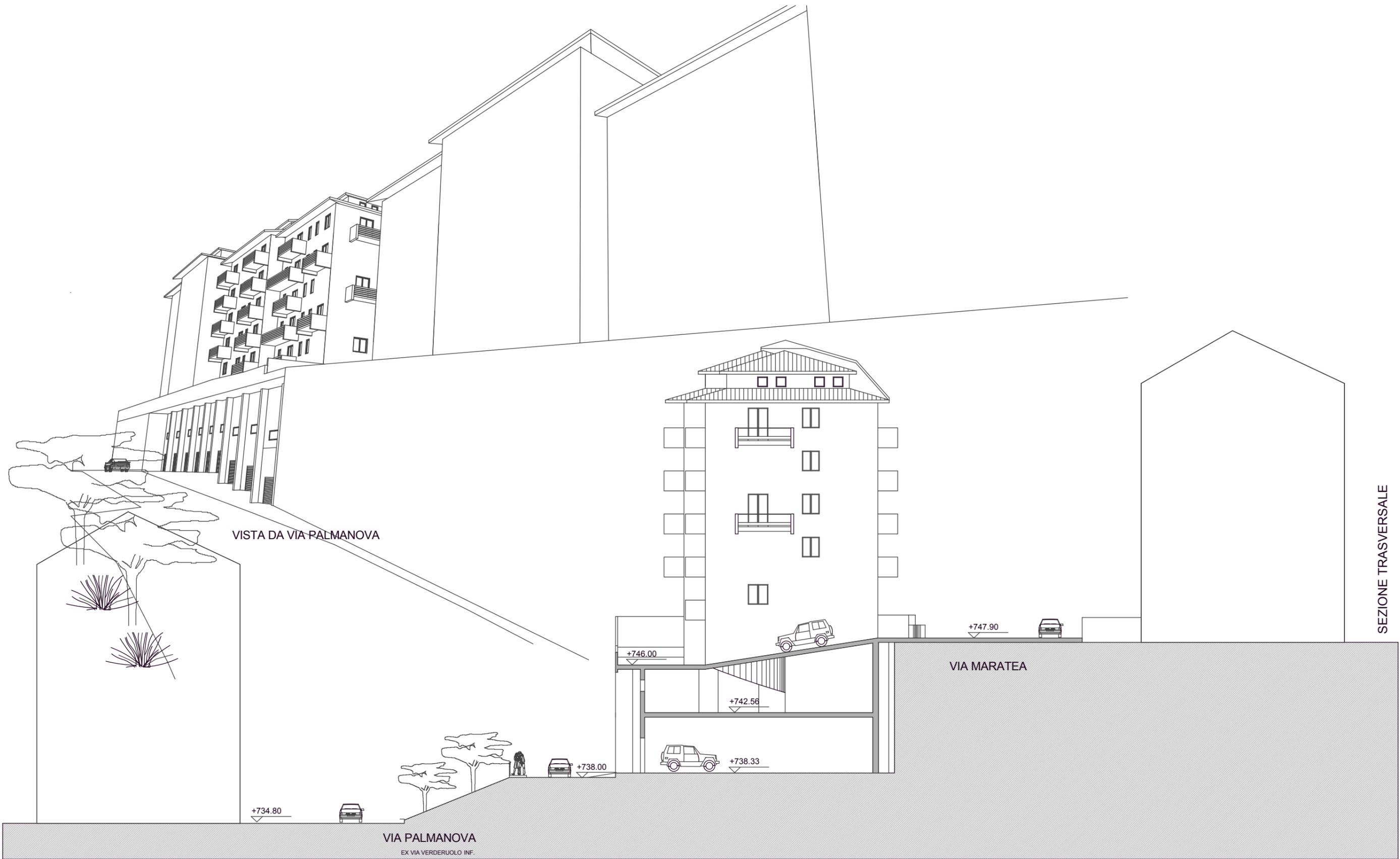
PROFILO DI PROGETTO SU VIA MARATEA
1:500



PROFILO TRASVERSALE
1:500



PROFILO DI PROGETTO SU VIA PALMANOVA
1:500

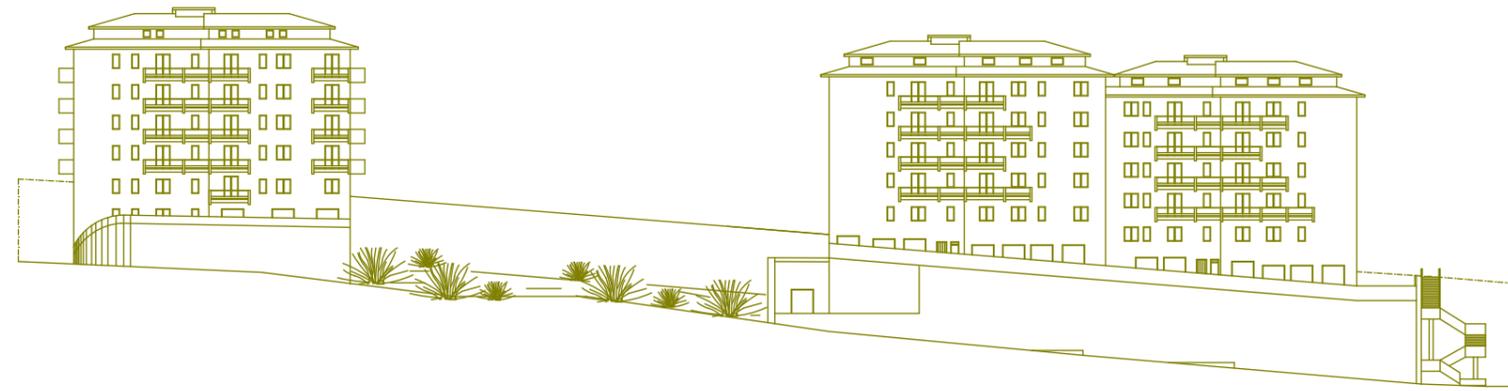




VISTA DA VIA PALMANOVA



VISTA DA VIA MARATEA



ESISTENTE



PROGETTO

RELAZIONE

Sono trascorsi oltre 10 anni dall'approvazione del P.P. del Sottocomparto "12" di Verderuolo Centro e sostanzialmente possiamo affermare che il programma è stato attuato per oltre l'85%. Non si è riuscito a trasformare un intero lotto compreso tra Via Maratea e Via Verderuolo inf. oggi Via Palmanova. Le motivazioni della mancata attuazione sono di diversa natura ma certamente non indifferente è risultata la presenza di un rudere da demolire il cui proprietario si è fortemente opposto e non si è raggiunta alcuna intesa per procedere all'acquisizione bonaria.

Oggi lungo Via Maratea ma anche a valle in via Verderuolo la cortina del costruito evidenzia un vuoto imponente, un pezzo mancante ove è ancora impiantato un cantiere ma di fatto è solo un'area che definisce la scena di un forte degrado. Le infinite richieste di completamento ed i vari tentativi esperiti per cercare una composizione bonaria con il proprietario del rudere non hanno consentito di avviare l'attuazione entro i termini di validità del piano per cui quest'area è rimasta circoscritta e non trasformata. E' esattamente un intero lotto previsto dal P.P. con un dislivello rilevante tra monte e valle e perfettamente calibrato per consentire la realizzazione di un fabbricato analogo agli altri già realizzati sia per tipologia che per caratteristiche estetiche e formali.

Da qui l'opportunità di predisporre un Piano di recupero e ridefinire organicamente la fisionomia di questo pezzo di città con l'intento di offrire contestualmente alla realizzazione del fabbricato sul lotto residuale anche una riorganizzazione dell'intera area con interventi specifici di riqualificazione.

L'intervento di recupero consiste di fatto nel completamento dell'attuazione del Piano Particolareggiato per cui nella fase progettuale non sono state ricercate soluzioni discordanti rispetto alla pianificazione avviata. L'edificio da realizzare si allinea perfettamente agli altri e presenta una organizzazione distributiva con 5 livelli abitativi, uno commerciale e due di garages. Si è cercato di far corrispondere le quote di impianto di ogni livello al costruito degli edifici adiacenti per consentirne il collegamento carrabile a livello di rampa, di accesso ai garages nonché alla quota dei garages stessi. Il dislivello esistente tra via Verderuolo e via Maratea definisce l'altezza del costruito non destinato ad abitazioni; su via Maratea le rampe consentono di scendere di un primo livello ed accedere alle autorimesse ubicate lungo la strada ponte. Da questa quota una ulteriore rampa consente alle autovetture di guadagnare il livello sottostante ove, lungo un corridoio comodamente utilizzabile, sono dislocati box e depositi. Questo corridoio, attraversa longitudinalmente l'intero fabbricato e si ricollega a quello dell'edificio successivo fino alla rampa di risalita definendo un percorso di utilizzo ad unico senso.

Da questa quota fino a valle c'è sufficiente altezza per prevedere un piano garages con utilizzo diretto da via Verderuolo. Per consentire un comodo raccordo tra la strada e le rampe dei accessi a questi garages il fronte del fabbricato risulta arretrato di circa ml. 1.70 anche la manovra su via Verderuolo risulta, pertanto, notevolmente facilitata. Tutti questi locali risultano di altezza interna differenziata perché compresi tra la livelletta di via Verderuolo a valle e la strada ponte a due livelli più in alto.

L'intervento consentirà di utilizzare in maniera ottimale anche l'accesso ai garages dei due edifici adiacenti; è prevista, infatti su entrambi i lati, il completamento delle rampe di tali edifici con una più razionale accessibilità anche da via Maratea. I livelli abitativi e di attività commerciale sono sistemati a monte ed organizzati con semplice funzionalità. Il sottotetto è adibito a soffitta attribuendo un tale locale di sgombero ad ogni unità immobiliare. Le rifiniture dell'edificio saranno rigorosamente consone a quanto già realizzato con gli altri due interventi al fine di ottenere una perfetta integrazione dell'immobile nel contesto.

Su via Verderuolo si provvederà a sistemare la viabilità attraverso una razionalizzazione dei flussi veicolari realizzando altresì nuovi parcheggi. La strada, attualmente chiusa non solo al traffico veicolare ma anche pedonale, verrà riaperta sistemandone la scarpata a valle. Anche se con qualche difficoltà si potrà consentire uno sbocco veicolare fino all'altezza del ristorante "la fattoria" per poi raccordarsi su via Maratea o proseguire lungo l'esistente direttrice fino al Serpentone.

A monte sarà realizzato il parcheggio e completata la sistemazione di alcune attrezzature di quartiere.

La cubatura complessiva da realizzare è di circa 11.113,69 mc. così ripartita:

Per abitazioni

Per i 4 piani rialzati mq. 332,02 x 15,00 h =	mc. 4980,30
P.T. via Maratea mq. 172,57 x 3,30h =	<u>mc. 569,48</u>
Totale abitazioni	mc. 5549,78

Per attività commerciali

P.T. via Maratea mq. 164,77 x 3,30h =	mc. 543,74
---------------------------------------	------------

Per garages interrati e seminterrati

Al 1° seminterrato via Verderuolo mq. 906,45 x 2,70h =	mc. 2447,41
al 2° seminterrato quota 743,00 mq. 907,41 x 2,80h =	mc. 2540,75
al 3° seminterrato quota 746,00 mq. 361,52 x 280h =	<u>mc. 1012,26</u>
per un totale di	mc. 6000,42

Per quanto riguarda gli standards sono stati assicurati i parcheggi in misura certamente eccedente lo stretto necessario. Infatti, sfruttando il dislivello tra monte e valle si sono ricavati diversi posti auto sviluppati su tre livelli di costruito. La parte dei garages su via Verderuolo inf. potrà essere messa a disposizione per i cittadini residenti nelle unità abitative vicine e che non hanno potuto ottenere il box auto o il garage a causa della limitazione della superficie di destinazione. All'esterno sono stati, inoltre, realizzati n° 8 posti auto lungo la sistemazione della via Verderuolo.

Le superfici di parcheggio risultano le seguenti:

Al 1° seminterrato su via Verdeuolo mq. 727,80 di parcheggi;

al 2° seminterrato a quota 743,00 mq. 787,30 di parcheggi;

al 3° seminterrato a quota 746,00 mq. 294,90 di parcheggi;

per un totale di mq. 1810,00

se un posto auto è di 25 mq corrisponde a circa 72 posti.

I necessari sarebbero:

mc. 5549,78 + 543,74 = mc. 6093,52 / 10 = mq. 610,00

ovvero considerando le 14 unità abitative 28 posti auto che per 25 mq. totalizzano 700,00 mq.

Ne risulta una eccedenza di 1110,00 mq.

Per la parte pubblica necessitano $6093,52/40 = 152,32$ mq di parcheggio pari a $152,32/25 = 6$ posti auto contro i diciotto proposti dal piano, quindi con una eccedenza di ben dodici posti auto.

Il piano propone anche mq. 761.71 di verde organizzato a giardini nonché mq. 2319.82 di viabilità pubblica tra cui mq. 216.27 di superficie per le aree di parcheggio. La viabilità pedonale consiste in mq. 123,28 di marciapiede mq. 32,00 di scalinate da realizzare oltre alla scalinata già esistente che sarà completamente ristrutturata.

COSTO DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE

Per l'attuazione dell'intervento, tenendo conto che i lavori interessano solo un fabbricato, è stato previsto il limite massimo di anni 5 anche se ai fini della validità del piano è opportuno conservare quella di anni 10 per via di eventuali difficoltà che potrebbero scaturire dalle operazioni di esproprio.

Per la realizzazione delle opere necessarie alla funzionalità dell'insediamento si prevede la spesa di seguito riportata.

URBANIZZAZIONE PRIMARIA					
	Tipo	Unità	Quantità	€/unità	Totale
1	Viabilità e parcheggi correnti	mq	2.319,82	76,00	176.306,32
2	Verde a giardini	mq	761,71	60,00	45.702,60
3	Marciapiedi e scale	mq	260,00	130,00	33.800,00
4	Rete acque nere	ml	124,90	95,00	11.865,50
5	Rete acque bianche	ml	179,11	85,00	15.224,35
6	Rete idrica	ml	25,00	80,00	2.000,00
7	Pubblica illuminazione	ml	213,99	95,00	20.329,05
8	Rete elettrica e telefonica	ml	37,00	90,00	3.330,00
9	Gas metano	ml	26,12	110,00	2.873,20
			Sommano		311.431,02