

RELAZIONE TECNICA

Il riassetto della piazza del municipio

L'abitato del comune di Parella si estende sul fianco della collina che abbraccia a ovest l'anfiteatro morenico in posizione tale da chiudere e segnare un passaggio quasi obbligato verso le prealpi dell'alto Canavese determinando di fatto una posizione di controllo e di osservazione dei flussi est-ovest.

Una torre dalle tipologie architettoniche medioevali simbolo del paese svetta sulla sua sommità, sottolineando la funzione del buon vedere dei movimenti di fondo valle.

Questa caratteristica di osservazione panoramica dell'abitato viene evidenziata ulteriormente da numerose ville e case storiche che hanno torrette e balconi per il "belvedere".

La stessa Piazza del Municipio collocata in cima al paese evidenzia questa caratteristica aprendosi verso l'anfiteatro morenico.

Il concorso in oggetto di fatto richiede sia una nuova organizzazione tecnica della Piazza (posti auto per la sosta temporanea, isola ecologica, etc...) e la messa in sicurezza della strada provinciale, ma soprattutto il miglioramento estetico della piazza stessa.

Il nostro obiettivo é stato quello di dare molta importanza alla possibilità di contemplazione paesaggistica creando intorno a questa caratteristica degli elementi architettonici che definiscono l'ambiente piazza e allo stesso tempo portano l'attenzione verso il panorama.

Il lavoro svolto sulla piazza tocca problematiche con livelli di importanza differenti: la prima è la riduzione dei posti auto che restituisce al paese nuovi spazi esclusivamente pedonali; la seconda è legata ad un'analisi estetica dell'insieme che ha portato a lavorare sull'evidenziare l'elemento belvedere tramite un bastione, struttura che definisce uno spazio ludico aperto ma coperto a servizio del futuro asilo. Gli elementi portanti sono costituiti da una serie di colonne che con la loro disposizione apparentemente casuale ricreano l'immagine di un bosco; infine la problematica della messa in sicurezza del tratto di provinciale è stato risolto attraverso accorgimenti tecnici specifici di seguito dettagliatamente descritti.

Una considerazione ulteriore meritano i materiali con delle pavimentazioni proposte che risultano differenziate per caratterizzare i diversi spazi del progetto: il bastione-belvedere è realizzato con una pavimentazione mista di pietra e doghe di legno che vanno anche a rivestire le sedute; nello spazio destinato a parcheggio si prevede una pavimentazione in cubetti di porfido grigio mentre la piazza antistante al municipio è

totalmente pavimentata con lastre di pietra anche parzialmente recuperate dalla pavimentazione tuttora esistente.

Il fronte settentrionale della nuova piazza del municipio è definito da un sistema costruito lineare – a muraglione – che riassume gli elementi naturali del progetto: il materiale lapideo di rivestimento (la pietra), le sedute continue (il legno), la fontana (l'acqua), la cortina di siepi (il verde); questo “muro attrezzato” incorpora anche la nuova pensilina con l'isola ecologica e risolve il dislivello esistente con un articolato sistema di scale e rampe.

VIABILITA' E SICUREZZA STRADALE

Le problematiche relative alla sicurezza stradale della tratta interna all'abitato di Parella.

Quando si parla di sicurezza stradale occorre ben intendere come essa debba essere garantita per tutte le diverse tipologie di utenti della strada. Vanno pertanto messi in sicurezza sia i veicoli che quelli che sono conosciuti come utenti deboli della strada, ovverosia pedoni, ciclisti e motociclisti.

Gli attraversamenti degli abitati costituiscono un problema ricorrente per la messa in sicurezza di tutte le strade della rete italiana, tanto che lo stesso Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e l'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale hanno prodotto una Circolare dedicata a questo argomento: la Circ. Min. 3698/2001. Nel caso di Parella, così come in tutti i casi simili in cui una strada principale, in questo caso una provinciale, entra in un ambito edificato, la soluzione alla criticità determinata dal cambio di ambito che circonda la direttrice non può essere risolta con un intervento puntuale. L'elevato numero di accessi, la presenza di un alto numero di ostacoli a margine, l'elevato numero di punti di conflitto tra i veicoli in immissione e i veicoli in transito e tra questi ultimi e i pedoni sono i principali problemi. A questi si aggiungano poi la sovente scarsa visibilità reciproca determinata dagli angoli acuti di immissione delle vie comunali e dalla sosta selvaggia, oltre che dalla presenza di svariati elementi propri dell'arredo urbano, e la mancata percezione da parte di chi percorre la strada principale che qualcosa è cambiato nell'intorno, e che quindi lo stile di guida va modificato.

Una soluzione effettivamente valida implicherebbe un intervento esteso all'intera traversa interna, che consideri appunto tutte le tipologie di utenti. La soluzione proposta è limitata però dal tema del concorso alla porzione della provinciale prospiciente la piazza del Municipio, pertanto non può dirsi esaustiva, pur essendo

stata studiata come nucleo comunque efficiente ed autonomo di partenza di un sistema che andrebbe espanso.

La messa in sicurezza più efficace necessiterebbe di adeguati tratti di transizione attrezzati all'esterno dell'abitato, utili a determinare un progressivo rallentamento dei veicoli prima che essi entrino tra le case. Il rallentamento andrebbe poi reso effettivo da una misura di moderazione del traffico (in genere un restringimento con isola centrale) posta a ciascuno dei due estremi della tratta in corrispondenza del segnale di inizio abitato, con la quale in genere si fa corrispondere anche la porta dell'abitato stesso. La porta è utile a staccare nettamente ciò che esterno da ciò che è interno, al fine di determinare il cambiamento dello stile di guida degli occupanti dei veicoli in transito che risulta necessario. La prima misura di moderazione andrebbe a breve seguita da una seconda e quindi, oltre questa, ne dovrebbero seguire altre opportunamente cadenzate in base alla velocità che si vuole far mantenere. Oltre la porta la sezione e l'arredo stradale devono cambiare al fine di enfatizzare la diversità della situazione rispetto ad un ambito extraurbano. Troppo sovente infatti la sezione e l'arredo rimangono immutati contribuendo a non far rendere conto agli automobilisti in transito della maggiore criticità del luogo e quindi della minore velocità necessaria. Lo stesso problema si ripropone poi nel passaggio dalla strada principale a quelle comunali secondarie, passaggio che va parimenti evidenziato con l'ausilio di porte e di arredi differenti, a creare una struttura "ad albero" in cui via via la velocità si riduce con l'avvicinarsi alle case ed ai luoghi dove la gente vive, in cui aumenta la priorità dei pedoni sulle auto e della vivibilità degli spazi da parte dei residenti sulla necessità dei veicoli in transito.

Il caso di Parella è a questo riguardo esemplare: la strada conserva infatti lo stesso tipo di sezione o quasi, e procede attraverso le case con la stessa larghezza che ha all'esterno di esse. Non esistono se non in localizzate porzioni dei marciapiedi, ed i percorsi pedonali risultano quindi discontinui. Gli attraversamenti sono poco evidenti, non illuminati, mancanti di rampette per i diversamente abili (che sono anche gli anziani con le loro difficoltà motorie, o persone normali che vivono periodi temporanei di limitazione dei movimenti dovuti ad incidenti, che li costringono ad usare ausili per deambulare). Gli accessi laterali sono folti e spesso hanno angoli acuti, che ne limitano la visibilità in un senso. Gli accessi e le diramazioni sono inoltre scarsamente evidenziati e le loro ampie superfici sono fonte di criticità, in quanto dovunque esistano larghi spazi dalla funzione non bene definita, sono possibili diverse interpretazioni e quindi diversi utilizzi da parte degli utenti. Questo fa sì che si moltiplichino dunque i punti di conflitto e che non risulti chiara la lettura del comportamento da tenersi. I

comportamenti risultano perciò poco prevedibili producendo in questo modo un aumento della pericolosità.

Nella fattispecie le strade comunali hanno comunque il pregio di differenziarsi dalla strada principale con le loro pavimentazioni in pietra, cosa che facilita la presa di coscienza della mutazione della situazione di passaggio da una strada principale ad una secondaria, ma al contempo reca problema in corrispondenza degli attacchi alla via principale. Le auto in svolta, effettuando le svolte in uscita da essa con scarsa visibilità, rischiano infatti di non avere l'aderenza sufficiente a garantire efficaci frenate di emergenza per evitare pedoni ed altri veicoli prima nascosti.

Nel luogo sussiste poi la criticità rappresentata dalla presenza delle fermate dei bus extraurbani, dove i passeggeri possono essere travolti da un'auto che superi il bus, mentre tentano di attraversare la strada coperti dal bus stesso.

L'intervento proposto.

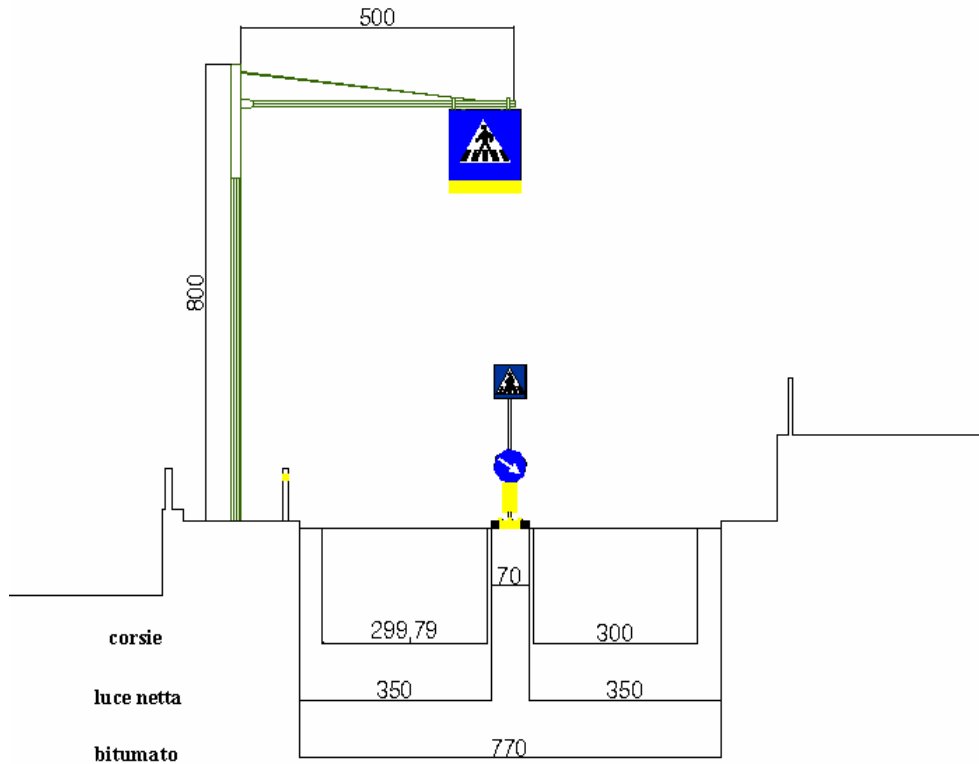
Dovendosi limitare alla porzione di tratta interna all'abitato prospiciente la piazza municipale Barattia si è cercato almeno in questo ambito di operare con i principi suddetti e di alleviare le criticità individuate.

Si è così proposto un intervento sulla sezione portando le corsie di marcia a 3,00 m e utilizzando dei restringimenti laterali realizzati con materializzazioni che sporgono dai fili dei marciapiedi ed un'isola centrale. A questo riguardo si è optato per l'utilizzo dei disassamenti orizzontali della carreggiata (restringimenti), evitando i disassamenti verticali (dossi e sopraelevazioni degli attraversamenti pedonali) in quanto vietati dal Codice della Strada per le strade principali. La scelta è stata operata anche perché le sopraelevazioni sono in genere rumorose quando affrontate dai mezzi pesanti con cassone scarico, pericolose per bici, moto e veicoli bassi o con un largo interasse tra le ruote (auto sportive e carri funebri), sono poco tollerate dai mezzi di soccorso (dalle ambulanze ed in particolar modo dai feriti, e dai mezzi dei vigili del fuoco che viaggiano carichi di ingenti quantità di acqua), oltre che dai bus.

Le riduzioni di sezione e di corsia producono un rallentamento che le sopraelevazioni difficilmente visibili non producono, in quanto è dimostrata la stretta correlazione tra larghezza della carreggiata e andatura tenuta. La presenza dell'isola inoltre tende ad interrompere l'effetto prospettico che anch'esso produce un aumento della velocità.

Per aumentare l'efficacia dei disassamenti orizzontali si è scelto di implementare 3 misure di moderazione ravvicinate realizzate con le modalità suddette al fine di adattarsi alla sezione bitumata esistente.

In ogni caso si è tenuto conto della larghezza delle lame degli spazzaneve lasciando una luce libera di almeno 3,50 m.

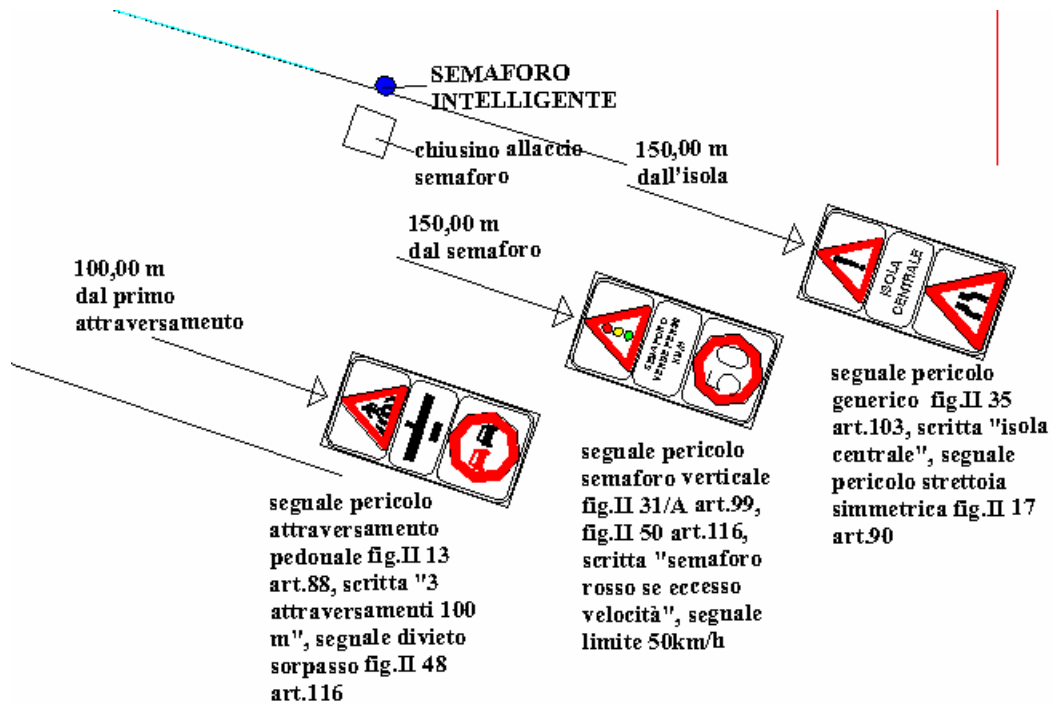


La riduzione di velocità prodotta risulterà funzionale alla condivisione degli spazi tra veicoli a motore e biciclette che patiscono proprio il differenziale di andatura con i primi e ne risultano scoraggiate.

Non essendo questo tipo di misure efficaci per le moto che hanno larghezza ridotta si è scelto di integrare i disassamenti con dei dispositivi elettronici conosciuti come “semafori intelligenti”. Anche a questo riguardo si è valutata, escludendola, l’implementazione di dispositivi del tipo “speed advice” (tabelloni luminosi indicanti al guidatore la velocità tenuta), in quanto questi ultimi risultano poco efficaci se non associati a controlli sanzionatori frequenti o a misure fisiche quali le sopraelevazioni, e sono sempre meno efficaci via via che si diffondono sul territorio ed è evidente la loro non capacità di sanzionare. I “semafori intelligenti” invece fermano col segnale di rosso qualsiasi veicolo (anche le moto) che superi il limite imposto e possono nel futuro essere associati ad altri dispositivi del tipo “red light camera”, che in automatico sanzionano i trasgressori al segnale. Il loro effetto è anche derivante dai segnali che li anticipano e ne spiegano il funzionamento basato sulla velocità.

Al fine di evidenziare la presenza dell’isola centrale agli occhi dei guidatori in transito sulla provinciale si adottato un adeguato sistema di presegnalamento realizzato con

segnali di grande formato messi in corrispondenza di bande ottiche dipinte sulle corsie al fine di potenziarne l'effetto.



I corpi illuminanti dei tre attraversamenti posti sulla carreggiata assolvono anche alla funzione di evidenziarla maggiormente.in caso di scarsa visibilità allo stesso modo della colorazione del suo estradosso e dei suoi cordoli giallo neri.

I segnali di attraversamento pedonale posti sull'isola centrale a 2,50 m di altezza sono anche utili a renderla visibile alle auto in transito.

Le due intersezioni a valle sono state nel progetto trattate rimuovendo nella porzione più vicina alla strada principale la pavimentazione in pietra per variarne il colore e l'aderenza offerta grazie alla nuova pavimentazione bitumata ed all'applicazione di un tappeto a freddo del tipo "slurry seal" ad aderenza migliorata.

Lo stesso dicasi per tutta la porzione di provinciale insistente sulle tre intersezioni e sui tre attraversamenti pedonali, colorata con uno "slurry seal" rosso.

Gli attraversamenti al fine di essere più agevolmente percorsi hanno subito un accorciamento e, nel caso di quello centrale dei tre, la spezzatura in due tronconi grazie all'isola centrale. Sono inoltre stati dotati di un'illuminazione dedicata che dovrà

essere di colore differente da quella del resto della strada. Ciò garantirà una loro maggiore evidenziazione notturna, grazie anche ai cassonetti luminosi sospesi sulla carreggiata recanti il segnale di attraversamento pedonale. A lato saranno posti gli stessi segnali (questa volta non luminosi), nella misura di uno per senso di marcia. La loro percorribilità sarà aumentata con la creazione delle rampette, e grazie alla maggiore continuità che sarà data ai percorsi pedonali attuali e con l'allontanamento dei punti di conflitto di essi con quelli veicolari, al fine di isolarli dal contesto dell'intersezione dove l'attenzione del guidatore è distratta da altro.

Anche la scelta di implementare tre attraversamenti è stata operata al fine di aumentare la continuità dei percorsi pedonali: infatti il pedone va messo in sicurezza dove generalmente attraversa evitando di costringerlo ad allungamenti di percorso mal sopportati e quindi inutilizzati. Così l'attraversamento denominato 1 serve chi dal basso della provinciale si vuole recare in via Barattia, quello centrale denominato 2 chi sceso dal bus vuole passare dalla parte opposta della strada principale, quello denominato 3 chi dalla parte alta del paese si voglia recare ad esempio in farmacia.

La protezione con l'isola centrale in corrispondenza dell'attraversamento coincidente con la fermata del bus garantisce inoltre l'impedimento che questo sia sorpassato nel momento in cui è fermo ed i passeggeri ne stanno scendendo.

Sempre al fine di proteggere dall'invasione delle auto i percorsi pedonali si è scelto di installare dei dissuasori di sosta lungo i fili esterni dei marciapiedi per evitare appunto che siano occupati da mezzi.

E' stata poi operata una rettifica delle diramazioni comunali a valle per eliminare i loro angoli acuti, conseguendo così un'efficace riduzione degli spazi indeterminati recuperandoli all'uso pedonale.

Le diramazioni laterali sono inoltre state munite di porte di accesso realizzate con una semplice segnaletica posta sul lato della carreggiata prevedendo per esse un'ulteriore riduzione del limite di velocità imposto a 30 km/h, e realizzando così degli accessi ad una zona 30 che dovrebbe essere estesa all'intero abitato a margine della strada principale.



Al centro dell'attacco delle diramazioni laterali a valle è stata proposta la realizzazione di un'isoletta sormontabile pavimentata con colore diverso dal resto della carreggiata, in modo da rendere più leggibile il percorso da seguire per entrare ed uscire dalla provinciale al fine di dividere chiaramente i percorsi.

Per favorire ulteriormente la pedonalità si è scelto di suggerire l'installazione di nuove pensiline per l'attesa dei bus extraurbani in modo che siano ben collegate dal sistema dei percorsi pedonali al Municipio e agli altri servizi del luogo.

(La descrizione grafica e normativa dei seguenti interventi riportata sulla tavola di progetto e in relazione fa riferimento al regolamento di attuazione ed esecuzione del Nuovo Codice della Strada)