



STUDIO DI FATTIBILITA' inerente il riordino di spazi e funzioni pubbliche

AREA 1 Recupero funzionale area verde di prossimità al Parco Beslam e revisione della mobilità di zona

Arch. Alessandro Rota Martir
R2studio@virgilio.it
Via Don Carlo Botta, 9 – 24122 Bergamo
Tel. 035 27 00 74 – cell. 335 21 91 76



BERGAMO 2021

Progettista:

ROTA MARTIR ALESSANDRO architetto

STUDIO DI FATTIBILITA' inerente il riordino di spazi e funzioni pubbliche –
AREA 1 Recupero funzionale area verde di prossimità al Parco Beslam e revisione della mobilità di zona

Indice

1. Premessa Generale

2. Ambito di Intervento

2.1 Inquadramento generale e descrizione dei luoghi

3. Progetto Architettonico

3.1 Metodologia Progettuale

3.2 Criteri di progettazione

4. Fattibilità Tecnica

4.1 Obiettivi dell'intervento

4.2 Individuazione delle alternative

4.3 Indicazioni di massima delle caratteristiche negative dell'intervento

4.4 Modello di gestione dell'opera

5. Inquadramento urbanistico e regime vincolistico

5.1 Conformità urbanistica dell'intervento

5.2 Conformità dell'intervento al vigente regime vincolistico

6. Compatibilità dell'intervento con la normativa ambientale e paesaggistica

6.1 Compatibilità dell'intervento con eventuali impatti ambientali e paesaggistici

7. Sostenibilità Finanziaria

7.1 Definizione dei costi di realizzazione

7.2 Definizione dei costi e dei ricavi di gestione

7.3 Convenienza economica-sociale

8. Verifica Procedurale

8.1 Attivazione dell'iniziativa

9. Conclusioni

Allegati – Album grafico

AREA 1 Recupero funzionale area verde di prossimità al Parco Beslam e revisione della mobilità di zona

1. PREMESSA

Il Comune di Azzano San Paolo, ha una superficie di 4,29 km² e una popolazione attuale di circa 7.600 abitanti, è situato nell'immediato hinterland di Bergamo, dista solo 5 km dal capoluogo con il quale è collegato tramite la ex Strada Statale Cremasca n. 591, che lambisce il centro abitato.

Il comune è facilmente raggiungibile percorrendo l'autostrada A4 che collega Brescia-Bergamo-Milano.

A nord del territorio scorre la rete ferroviaria, che attraversa Bergamo e che si dirama ad ovest di Azzano Passando in comune di Stezzano.

Azzano san Paolo confina inoltre con l'aeroporto "IL CARAVAGGIO" che costituisce ormai una realtà fondamentale per l'interesse di Bergamo e della Provincia nel quadro dell'organizzazione aeroportuale lombarda e apre prospettive importanti per i rapporti con il tessuto economico europeo.

Il territorio appare oggi in buona parte urbanizzato e suddiviso in modo abbastanza netto dal tracciato delle principali direttrici – N-S e E-O – che isolano vaste porzioni di territorio, ancora connotate da un utilizzo agricolo, in particolare nella zona est del territorio comunale.

L'Amministrazione comunale è partita da un ruolo di ascolto e di verifica dei bisogni dei cittadini ed ha assunto successivamente un ruolo di proposta, coordinamento al fine di fornire le risposte. In questo senso è stato strutturato un minuzioso ragionamento sulla struttura dei servizi esistenti e su quelli indispensabili per una corretta evoluzione urbana che si caratterizzino sia sotto il profilo di una miglior qualità ambientale, sia sotto il profilo della fruibilità e quindi di una complessiva miglior qualità della vita.

Questa scelta metodologica ha portato alla stesura di un *masterplan* dei nuovi servizi che andranno a costituire la *spina dorsale* per l'evoluzione del paese, consapevoli che le continue modifiche all'interno del tessuto territoriale, edilizio e sociale richiedano un'adeguata risposta di tipo strategico al fine di poter garantire una migliore qualità urbana ed ambientale ed una risposta alle crescenti esigenze dei cittadini intesi come utenti-fruitori dei servizi.

L'Amministrazione Comunale di Azzano San Paolo ha promosso uno studio di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di **"Recupero funzionale area verde di prossimità al Parco Beslam e revisione della mobilità di zona"**, all'interno di una zona edificata e con finalità di interesse collettivo. L'opportunità di intraprendere un progetto di Parcheggio pubblico e di un'area a verde attrezzato a completamento del Parco Beslam è determinata innanzitutto dal fabbisogno nella zona di parcheggi di relazione -

attualmente carenti – ed in secondo luogo al fine di sostenere la riqualificazione dell'area scolastica attraverso l'accorpamento delle strutture scolastiche per dar vita ad un Polo scolastico.

Lo studio di fattibilità costituisce il momento preliminare e propedeutico all'insieme del processo decisionale e dunque all'origine della progettazione vera e propria. Esso serve ad individuare se, e a quali condizioni, l'opera potrà soddisfare con efficienza ed efficacia, una determinata domanda di beni e servizi; in questo caso trattasi di domanda di parcheggi pubblici ed area a verde attrezzato.

Esso affronterà tutti gli aspetti essenziali che aiutano la decisione, calibrati in relazione all'importanza e caratteristiche dell'opera e sarà basato su metodologie ed informazioni reperibili.

Il presente studio di fattibilità, mediante l'adozione di uno scenario base di riferimento, ha lo scopo di identificare le principali categorie di rischio connesse alla realizzazione e gestione del progetto e dimostrare il livello di fattibilità amministrativa, tecnica, economica e finanziaria.

La struttura di base del seguente studio di fattibilità, finalizzato alla realizzazione del Recupero funzionale dell'area verde di prossimità al Parco Beslam e revisione della mobilità di zona in un medesimo lotto funzionale, è la seguente:

- Ambito di intervento;
- Fattibilità tecnica;
- Inquadramento urbanistico e regime vincolistico
- Compatibilità dell'intervento con la normativa ambientale e paesaggistica;
- Sostenibilità finanziaria;
- Verifica procedurale.

Il presente studio si pone l'obiettivo di:

- Fornire gli elementi di valutazione necessari per prendere una decisione riguardo alla realizzazione operativa del progetto;
- Proporre la soluzione tecnico-organizzativa con valutazione dei:
 - a) Costi delle soluzioni;
 - b) Benefici ottenibili nel tempo;

- c) Rischi legati alla realizzazione;
- d) Conseguenze del mancato raggiungimento degli obiettivi.

2. AMBITO DI INTERVENTO

2.1 Inquadramento generale e descrizione dei luoghi

L'area oggetto d'intervento è localizzata nella zona ovest del paese, lungo la direttrice principale est-ovest del paese, e precisamente via Papa Giovanni XXIII nella direzione verso il comune di Stezzano.

L'area si attesta in parte sull'attuale rotatoria che interseca via Papa Giovanni XXIII e via Delle pezze alle Murere ed in parte di un'area a verde posta a nord della strada senza funzione specifica. La forma dell'area è rettangolare per quanto concerne l'area a verde e triapezoidale per l'area oggi adibita a viabilità; completamente pianeggiante, ed ubicata in zona baricentrica rispetto al tessuto edilizio residenziale, vicino ai due parchi pubblici più frequentati, Parco Beslam e Parcobaleno.

Per ciò che concerne infrastrutture, reti tecnologiche e sotto servizi esistenti nell'area e le relative interferenze con le opere in progetto, le principali reti sono situate nella via principale via Papa Giovanni XXIII e pertanto hanno un'interferenza non invasiva con le previsioni di ampliamento di verde previsto nel progetto.

L'area in oggetto è di proprietà comunale.

3. PROGETTO ARCHITETTONICO

3.1 Metodologia Progettuale

Nel dettaglio l'intervento consiste nella realizzazione di un parcheggio per auto nell'area attualmente compresa dalla rotatoria di via Papa Giovanni XXIII e via Delle pezze alle Murere e di un'area a verde attrezzato con la funzione di ampliamento dell'esistente Parco Beslam.

L'area è attualmente utilizzata da un'ampia rotatoria e da un'area verde senza nessuna funzione specifica.

In sintesi il progetto si compone di:

n. 28 posti auto con corsello in asfalto e stalli in masselli autobloccanti tipo drenante

n.1 isola giochi per bambini con spazi per sedute e pavimentazioni morbide di forma circolare di diam. 11 mt circa

n. 1 isola dell'incontro con spazio coperto di forma circolare di diam. 23 mt circa

n. 1 isola della sosta di forma con spazi di sedute circolare di diam. 15 mt circa.

Percorso pedonale di collegamento tra le diverse isole in cemento colorato di rosso in pasta con segnaletica orizzontale bianca e cordonatura laterale di delimitazione.

3.3 Criteri di progettazione

Schema della viabilità

Il piccolo parco possiede una sua viabilità che consente di spostarsi in tranquillità da un'isola all'altra, mentre le auto rimangono schermate da una parete alberata e le biciclette sfruttano il proseguimento della pista esistente lungo via Papa Giovanni XXIII.

Schema del Verde

L'obiettivo non è quello di nascondere il parco dalla strada, ma quello di schermare il parcheggio una volta lasciata l'auto. Il parco deve essere visibile al paese, sia in entrata sia in uscita, diventando la "Porta" per chi arriva da Stezzano e un piacevole "biglietto da visita" per chi esce dal comune.

DIMENSIONI

ST – Superficie Territoriale	3.229 mq
SP – Superficie Pavimentata	1.091 mq
SV – Superficie Verde	2.138 mq
SPa – Superficie Parcheggio	600 mq

4. FATTIBILITÀ TECNICA

4.1 Obiettivi dell'intervento

L'obiettivo dell'intervento è di valorizzare un'area del territorio comunale che attualmente ha come funzione il rallentamento di una arteria stradale principale e nel progetto, pur continuando a svolgere tale funzione, diventa un'area di partecipazione e condivisione nell'ottica del consolidamento e miglioramento del rapporto tra la città costruita e gli spazi a verde.

4.2 Individuazione delle alternative

La scelta attuale del progetto come descritto nella scheda d'intervento è l'evoluzione di alcune alternative progettuali che nel corso dello studio sono poi state abbandonate o modificate in funzione del peso in vantaggi e svantaggi che le stesse comportavano.

La scelta definitiva sembra essere pertanto l'opzione migliore da molti punti di vista e senz'altro la più condivisa.

Le alternative progettuali discusse riguardavano vari aspetti della sistemazione complessiva dell'area e precisamente al fine di ottenere un numero maggiore di posti auto a parcheggio, si sarebbero potute evitare le isole centrali e limitarsi quindi alla realizzazione di un verde, anche alberato, ma lungo l'area posta a nord. Tale soluzione avrebbe però comportato un impatto estetico sgradevole con la vista di una distesa di auto parcheggiate nell'evidente impossibilità di essere occultate alla vista.

Si è quindi optato per le aiuole centrali sacrificando alcuni posti ma creando un'area certamente di maggior pregio estetico. Stesse valutazioni di scelta sono state fatte nella predisposizione delle aiuole con forma circolare e diversi diametri.

L'adozione infine di realizzare gli stalli di sosta in masselli autobloccanti tipo drenante, quale alternativa rispetto all'asfalto, permetterà il naturale drenaggio delle acque piovane nel rispetto ambientale

4.3 Indicazioni di massima delle caratteristiche negative dell'intervento

In base al progetto non si ravvisano particolari impatti negativi se non quello causato dalla sosta dei veicoli nelle aree sosta.

L'aumento del numero di posti auto inseriti nel progetto, garantirà un miglior utilizzo delle aree destinate a Parco e una maggiore offerta di spazi destinati alla sosta.

4.4 Modello di gestione dell'opera

Come precedentemente specificato, trattandosi di realizzazione di parcheggio ed area a verde attrezzata, non esiste una gestione diretta specifica dell'area se non per un discorso di manutenzione ordinaria o straordinaria che sarà espletata direttamente dall'amministrazione comunale.

A intervento ultimato l'area troverà le caratteristiche di spazio sociale e fungerà da luogo d'aggregazione. Potrà essere utilizzata per manifestazioni ed incontri pubblici e privati.

5. INQUADRAMENTO URBANISTICO E REGIME VINCOLISTICO

5.1 Conformità urbanistica dell'intervento

La conformità urbanistica dell'intervento dovrà essere verificata sia rispetto allo strumento urbanistico vigente, P.G.T. approvato con Delibera del C.C. n. 2 del 23/02/2010 pubblicato sul Burl n. 32 del 11/08/2010.

L'area oggetto di intervento risulta tipizzata nel PGT vigente in parte come "strada pubblica" ed in parte come "verde pubblico" e quindi aree già destinata a servizi pubblici.

Ad oggi pertanto, può assumersi una diretta compatibilità dell'intervento con il regime urbanistico generale.

5.2 Conformità dell'intervento al vigente regime vincolistico ed autorizzativo

Con riferimento alla presenza, sull'area interessata dall'intervento, di tipologie di vincolo, che pur non comportando condizioni ostative all'intervento in progetto comunque connotano il grado di sensibilità ambientale delle aree interessate, si rappresenta che l'area direttamente interessata dall'intervento in progetto:

- non risulta soggetta a vincolo idrogeologico (R.D.L. 30/12/23 n. 3267 e R.D. 16/05/1926 n. 1126);
- non risulta soggetta a vincolo paesaggistico (L. 29/06/1939 n. 1497 oggi D.L.vo 42/2004 e s.m.i.);
- non risulta soggetta a vincolo monumentale (L.s. 01/06/1939 n. 1089 oggi D.L.vo 42/2004 e s.m.i.).

Il progetto per la realizzazione del nuovo parcheggio di via papa Giovanni XXIII e dell'area a verde attrezzato, poiché ricadente in area già di proprietà comunale ed inserita nel PGT vigente come area destinata a servizio pubblico, non necessita di nessun parere di altri enti.

L'intervento non risulta tale da assoggettare alla procedura di verifica di Impatto Ambientale.

L'area oggetto di intervento non ricade all'interno della perimetrazione di aree a rischio di ritrovamenti archeologici, e pertanto il progetto non dovrà essere preventivamente sottoposto al parere della Soprintendenza per i beni archeologici di Brescia.

6.1 Compatibilità dell'intervento con eventuali impatti ambientali e paesaggistici

Esiste la compatibilità urbanistica verificata con gli uffici comunali competenti.

Lo studio di prefattibilità ambientale è un documento d'obbligo, che in questo specifico progetto, evidenzia che non sussistono vincoli di alcun altro tipo (geologici, idrogeologici, archeologici).

L'intervento proposto inoltre non crea barriere di alcun tipo: altimetriche, prospettiche, di emergenze varie, circa la fruizione dell'intero spazio, garantendone la sua piena flessibilità.

Nelle tavole di PGT - Struttura ambientale e paesistica - le aree oggetto di intervento non hanno evidenziazioni particolari.

Nello studio geologico di supporto al Piano di Governo del Territorio ai sensi della L.R. n. 12 /2005 e s.m.i. non si segnalano criticità nelle aree interessate dall'intervento in progetto sia per quanto riguarda i vincoli di Polizia idraulica, sia per quanto riguarda le aree ricanti all'interno delle fasce fluviali e le classi di dissesto PAI (Piano per l'Assetto Idrogeologico).

L'area oggetto di intervento pertanto non risulta perimetrata dal **Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico** (P.A.I.) come area a classe di rischio.

Per l'intervento non occorrerà redigere un particolare **studio di compatibilità idrologica ed idraulica** che analizzi compiutamente gli effetti sul regime idraulico dell'area interessata, ma si dovrà attenere alle disposizioni redatte da Regolamento Regione Lombardia n. 8/2019 inerente le "Disposizioni sull'applicazione dei principi di invarianza idraulica ed idrologica".

7. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

7.1 Definizione dei costi di realizzazione

In questa sede, in funzione degli studi effettuati, si è determinata un'ipotesi di costi di realizzazione dell'intero intervento.

Di seguito nella tabella è riportato l'importo riguardante ciascun corpo edilizio.

SCHEMA QUADRO ECONOMICO

Lavorazioni per Recupero funzionale area verde di prossimità al Parco Beslam e revisione della mobilità di zona

A) Importo a base di gara			
Opere a base d'appalto		Importo totale Appalto	€ 250.000,00
		Importo soggetto a ribasso	€ 245.000,00
		Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	€ 5.000,00
B) somme a disposizione dell'Amministrazione			
B1) Lavori in economia		€ 0,00	
B2) rilievi accertamenti indagini		€ 0,00	
B3) allacciamenti ai pubblici servizi		€ 0,00	
B4) Imprevisti		€ 6.624,00	
B5) acquisizioni aree o immobili e pertinenti indennizzi		0,00	
B6) accantonamento di cui all'art. 133, commi 3 e 4, del codice		5.000,00	
B7) Spese tecniche	20.000,00	€ 20.800,00	
B8) Eventuali spese per commissioni giudicatrici		0,00	

B9) Spese per pubblicità e ove previsto, per opere artistiche		€ 0,00	
B10) Spese per collaudo tecnico amministrativo, ed altri eventuali collaudi specialistici		€ 3.000,00	
B11a) Iva Opere 10%	25.000,00		
B11b) Iva Spese Tecniche	4.576,00	€ 29.576,00	€ 65.000,00
		€ 315.000,00	

7.2 Definizione dei costi e dei ricavi di gestione

Il tipo di intervento da realizzare rende difficile effettuare una analisi dettagliata costi-ricavi, volta a determinare la sostenibilità finanziaria dell'intervento.

Le finalità del progetto, infatti, prevedono di migliorare e arricchire in senso lato la qualità della vita dei cittadini e, in generale, dei fruitori dell'area. Detti risultati, ovviamente, appaiono essere difficilmente valutabili e quantificabili dal punto di vista finanziario ed economico.

7.3 Convenienza economica-sociale

L'argomento è già stato ampiamente trattato nei precedenti punti ma in particolare si sottolinea di seguito i fattori che possono essere considerati quali "benefici" per la collettività:

- apprezzabile miglioramento urbanistico/ambientale dell'area con aumento degli spazi pubblici;
- aumento dei posti auto a disposizione dei cittadini e delle aree a verde pubblico attrezzato.

8. VERIFICA PROCEDURALE

8.1 Attivazione dell'iniziativa

L'opera rientra tra gli obiettivi di mandato dell'A.C. e pertanto potranno essere valutate le modalità di finanziamento di varia natura. Oltre al finanziamento diretto dall'ente, si stimola l'A.C. ad analizzare le opportunità di forme di finanziamento con un partenariato pubblico e privato.

La procedura per la realizzazione dell'intervento è quella tipica di tutte le opere pubbliche.

Le aree interessate alle previsioni di attuazione del Piano dei Servizi sono specificatamente individuate nelle tavole di PdS. Non vi è la necessità di procedere all'acquisizione di nuove aree.

Al di fuori di quanto sopra evidenziato non sono previste altre interferenze con la proprietà privata o con altri enti ad eccezione degli interventi nel sottosuolo per la predisposizione e modifica dei servizi interrati quali acquedotto, fognatura, enel, telecom, ecc. che verranno contattati con le normali procedure per le lavorazioni dei servizi interrato stradali.

I tempi strettamente necessari sono quelli previsti per la redazione delle varie fasi di progetto, dell'espletamento della gara di appalto e dell'esecuzione dei lavori.

Non sono necessari passaggi normativi e procedurali particolari per la realizzazione dell'intervento che può essere definito nel seguente cronoprogramma:

- Redazione progetto definitivo-esecutivo i n° 3 mesi;
- Approvazione progetto Esecutivo n° 1 mese;
- Gara di appalto per scelta della ditta ed espletamento attività amministrative n° 3 mesi;
- Esecuzione delle opere n° 5 mesi;

I tempi complessivamente previsti per l'esecuzione dell'intervento sono stimati in 12 mesi.

9. CONCLUSIONI

In conclusione, considerato che:

- Per l'area in oggetto vi è la possibilità di mantenere la funzione di rallentamento del traffico pur trasformandosi in un'area di partecipazione e condivisione nell'ottica del consolidamento e miglioramento del rapporto tra la città costruita e gli spazi a verde.;
- Si prevede la realizzazione di un nuovo parcheggio a supporto dell'ampliamento del parco Beslam e del polo scolastico.

L'intervento di realizzazione del parcheggio e relativa nuova area a verde attrezzato, **è fattibile dal punto di vista tecnico, ambientale, finanziario e procedurale.**

Bergamo, 2021

IL PROGETTISTA

Dott Arch. Alessandro Rota Martir



Area di intervento 1

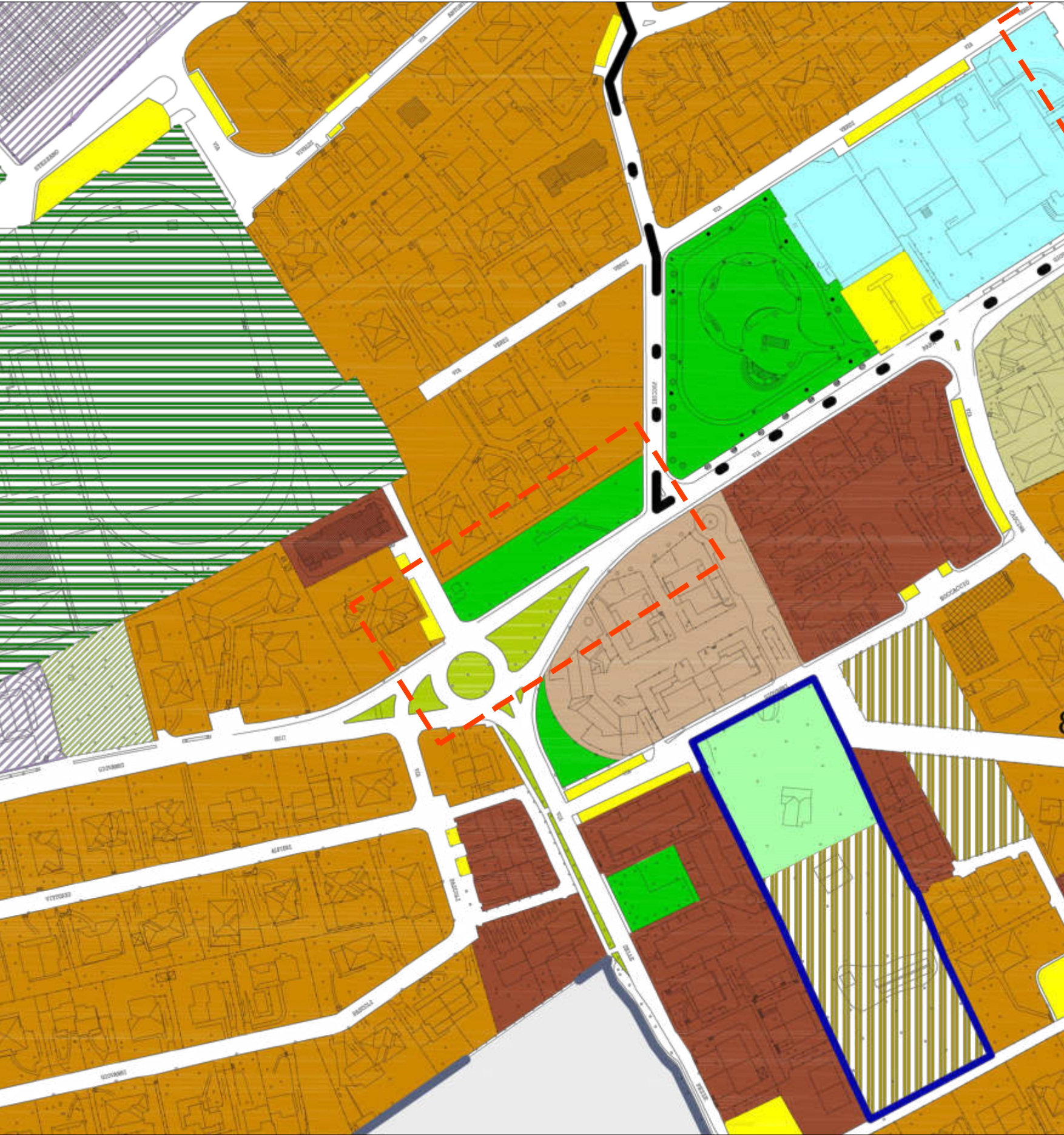


Estratto mappa catastale

COMUNE DI AZZANO SAN PAOLO (BG) STUDIO DI FATTIBILITA' INERENTE IL RIORDINO DI SPAZI E FUNZIONI PUBBLICHE	AREA DI INTERVENTO 1	Scala 1:1.000 12/2020	Tavola A1.01
---	----------------------	--------------------------	------------------------



Area di intervento 1



- AMBITI URBANI SOGGETTI AL PIANO DELLE REGOLE**
- AMBITI DEL TESSUTO URBANO CONSOLIDATO**
- CITTA' STORICA**
- AMBITO DELLE FUNZIONI CENTRALI
 - TESSUTI STORICI CONSOLIDATI art. 15 e 16
 - TESSUTI DI PROSSIMITA' AL NUCLEO STORICO art. 17
- INSELEMENTI ESISTENTI PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI**
- COMPARTI URBANI CARATTERIZZATI DA PRESENZA PREVALENTE DI TIPOLOGIE RESIDENZIALI A PICCOLE UNITA' MONOFAMIGLIARI O PLURIFAMIGLIARI art. 20 lett. a
 - COMPARTI URBANI CARATTERIZZATI DA PRESENZA PREVALENTE DI TIPOLOGIE RESIDENZIALI PLURIPIANO INTERNE A SINGOLI LOTTI art. 20 lett. b
 - COMPARTI URBANI CARATTERIZZATI DA PRESENZA PREVALENTE DI TIPOLOGIE RESIDENZIALI A SCHIERA art. 20 lett. c
 - COMPARTI URBANI CARATTERIZZATI DA PRESENZA PREVALENTE DI COMPLESSI CONDOMINIALI art. 20 lett. d
 - AMBITI RESIDENZIALI DI VALENZA AMBIENTALE CON PRESENZA DIFFUSA DI GIARDINI PRIVATI art. 23
 - AREE INTERSTIZIALI DI VERDE PRIVATO art. 22
- INTERVENTI DI NUOVA EDIFICAZIONE A DESTINAZIONE RESIDENZIALE**
- AREE LIBERE UTILIZZABILI A FINI EDIFICATORI art. 21
- AMBITI DI RIORDINO URBANISTICO-AMBIENTALE**
- AMBITI DI RICONVERSIONE URBANA A FINI PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI E/O TERZIARI art. 24
 - AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE A NORMATIVA SPECIFICA art. 26
- AMBITI SOGGETTI A PIANIFICAZIONE ESECUTIVA SPECIALE**
- AMBITI SOGGETTI A PIANIFICAZIONE ATTUATIVA
 - AMBITI AD INTERVENTO COORDINATO
 - AREA SOGGETTA A DISCIPLINA SPECIFICA (art. 38 e 9 e segg. NTA del PDR)
- AREE DI VALORE PAESAGGISTICO - AMBIENTALE**
- INSELEMENTI RURALI SOGGETTI A NORMATIVA DI RECUPERO art. 64 e 65
 - AMBITI A VALENZA PAESAGGISTICA E AMBIENTALE: TERRITORI A PARCO AGRICOLO art. 61
 - RETICOLO IDROGRAFICO DI INTERESSE ECOLOGICO art. 70 e 74
 - FASCIA E FILTRO DI INTERESSE AMBIENTALE art. 69
 - AMBITI ED EDIFICI DI RILEVANZA PAESISTICA SOGGETTI A DISCIPLINA DI RECUPERO art. 58 lett. c
 - VERDI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE E PAESISTICA art. 69
 - TRACCIATI DELLA MOBILITA' DOLCE E DEI SEGNI URBANI DEL VERDE art. 32
- AREE SOGGETTE ALLA DISCIPLINA DEL PIANO DEI SERVIZI**
- SISTEMA DEL VERDE, DEI SERVIZI, DELLE INFRASTRUTTURE E DEGLI IMPIANTI (PIANO DEI SERVIZI)**
- ATTREZZATURE E SERVIZI COMUNALI E SOVRACOMUNALI
 - VERDE PUBBLICO
 - VERDE, SERVIZI E ATTREZZATURE DI INTERESSE GENERALE PUBBLICI O DI USO PUBBLICO IN AREE NON EDIFICATE
 - PARCHEGGI INDIVIDUATI
 - ATTREZZATURE SCOLASTICHE



Estratto P.G.T. vigente
Piano delle Regole - Quadro di riferimento degli interventi negli ambiti soggetti al Piano delle Regole

Tavola
A1.02

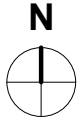
Scala 1:2.000
12/2020

AREA DI INTERVENTO 1

COMUNE DI AZZANO SAN PAOLO (BG)
STUDIO DI FATTIBILITA' INERENTE
IL RIORDINO DI SPAZI E FUNZIONI PUBBLICHE



Area di intervento 1



COMUNE DI AZZANO SAN PAOLO (BG) STUDIO DI FATTIBILITA' INERENTE IL RIORDINO DI SPAZI E FUNZIONI PUBBLICHE	AREA DI INTERVENTO 1	Scala 1:2.000 12/2020	Tavola A1.03
---	----------------------	--------------------------	------------------------





parcheggio con corsello
in asfalto e stalli in
masselli autobloccanti
tipo drenante

percorsi pedonali e marciapiede in cemento rosso
colorato in pasta, con segnaletica orizzontale bianca,
cordolatura laterale di delimitazione

isole del gioco e della sosta con elementi di
seduta circolari e pavimentazioni interne,
morbida quella dei giochi bambini

- 1 parcheggio 28 posti
- 2 isola dei giochi per bambini
- 3 isola dell'incontro con spazio coperto
- 4 isola della sosta
- 5 percorso pedonale

COMUNE DI AZZANO SAN PAOLO (BG)
STUDIO DI FATTIBILITA' INERENTE
IL RIORDINO DI SPAZI E FUNZIONI PUBBLICHE

AREA INTERVENTO 1

Scala 1:500

Tavola

12/2020

A1.1

PROGETTISTA: ARCH. A. ROTA MARTIR VIA D.C. BOTTA 9 24122 BERGAMO mail: r2studio@virgilio.it

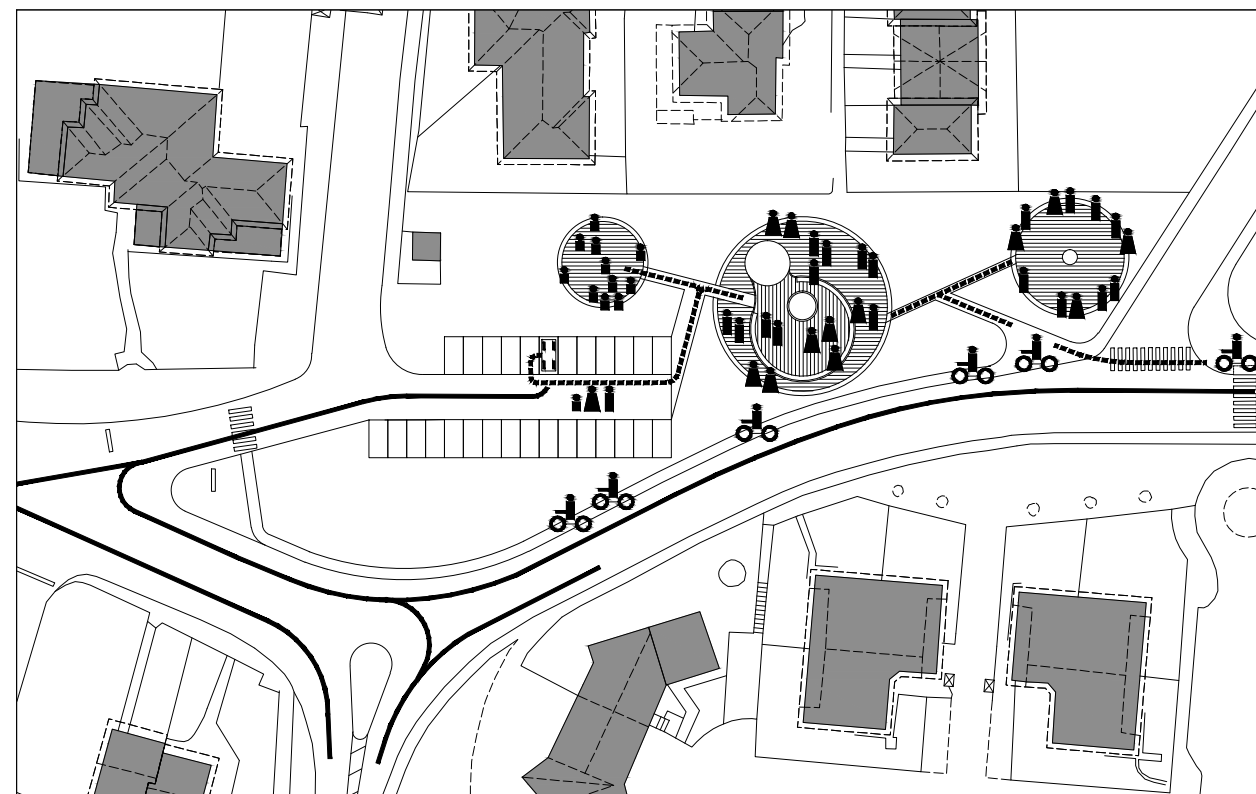
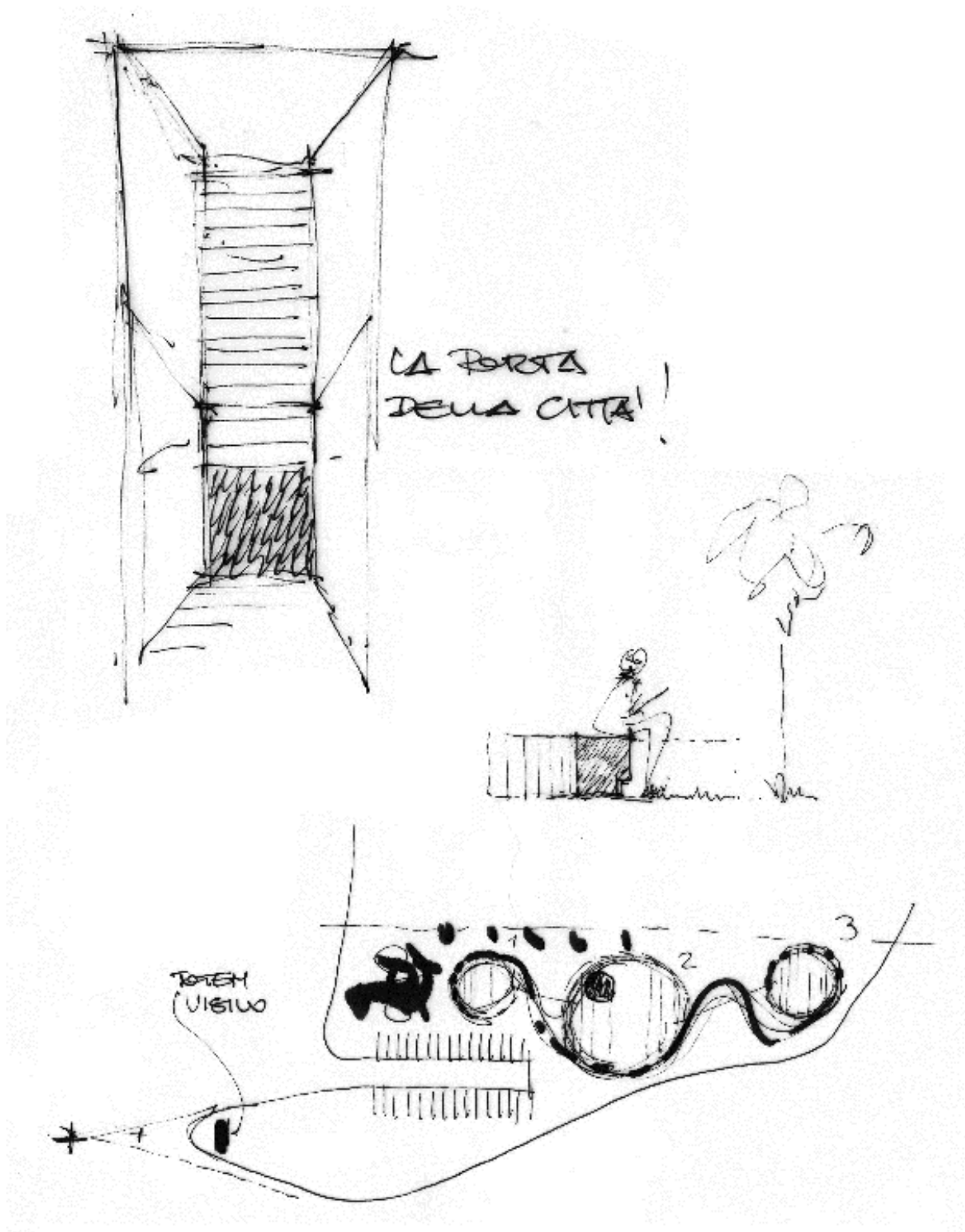


Area1

La porta verde della città

DATI DI PROGETTO

Ster = 3.229mq
 Spavim = 1.091mq
 Sverde = 2.138mq
 Sparcheggio = 600mq



Schema della viabilità

Il piccolo parco possiede una sua viabilità interna pedonale che consente di spostarsi in tranquillità da un'isola all'altra, mentre le auto rimangono schermate da una parete alberata e le biciclette sfruttano il proseguimento della pista esistente lungo via Papa Giovanni XXIII



Schema del verde

L'obbiettivo non è quello di nascondere il parco dalla strada ma quello di schermare il parcheggio una volta lasciata l'auto. Il parco deve essere visibile alla città, sia in entrata che in uscita, diventando la porta per chi arriva e un piacevole "biglietto da visita" per chi va

Tavola
12/2020

Scala 1:1000

AREA DI INTERVENTO 1

COMUNE DI AZZANO SAN PAOLO (BG)
 STUDIO DI FATTIBILITA' INERENTE
 IL RIORDINO DI SPAZI E FUNZIONI PUBBLICHE

PROGETTISTA: ARCH. A. ROTA MARTIR VIA D.C. BOTTA 9 24122 BERGAMO mail: r2studio@virgilio.it

