

Committente:



Città di Canicattì
Libero Consorzio comunale di Agrigento



REGIONE SICILIANA

Oggetto:

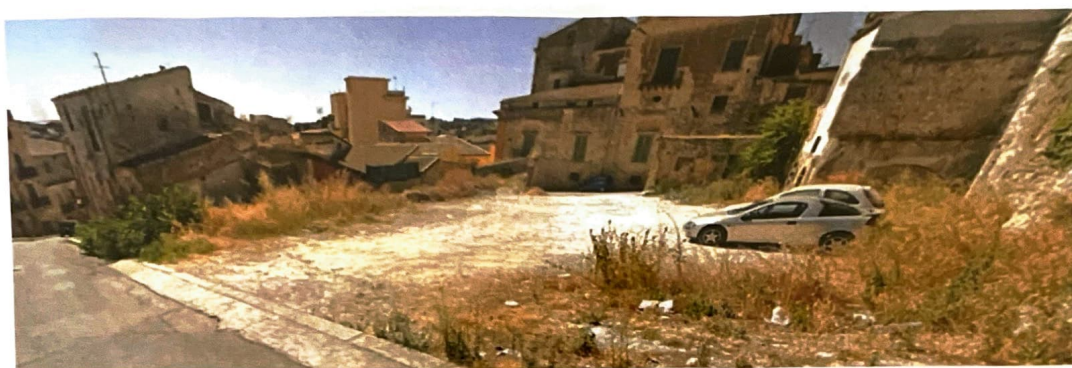
"Rigenerazione urbana dello spazio di piazzale Marconi per la realizzazione di un'area attrezzata a parcheggio da utilizzare anche come area di raccolta per i fini di protezione civile", che importo complessivo del progetto di € 429.105,23." CIG. B618604d3F - CUP. PROV0000057739

Progetto:

Rigenerazione urbana dello spiazzo di Piazzale Marconi

Ubicazione:

**Via Guglielmo Marconi – Via Senatore Sant’Gangitano,
92024 Canicattì (AG)**



Elaborato:

Relazione Tecnica Specialistica

DATA	REV.	REDATTO	VISTO	APPROVATO	DESCRIZIONE
20/07/2026	00	GM	GM	EL	Emissione

Progetto verificato ai sensi del D.Lgs. n. 36/2023 con Verbale 17 del 28 LUG, 2026

Progettista

Ing. Elio Lo Giudice

Supporto alla progettazione

Ing. Giuseppe Mugnos

R.U.P.

Geom. Diego Sfalanga



Collaborazione al R.U.P.

Geom. Giuseppe Cipollina
Geom. Gioacchino Nicosia



LO GIUDICE MUGNOS

STUDIO ASSOCIATO DI INGEGNERIA STRUTTURALE

1 PREMESSA

La presente Relazione Specialistica ha per oggetto la progettazione esecutiva per la riqualificazione del Piazzale ubicato tra le vie Sen Gangitano e Marconi, nel contesto urbano del centro storico di Canicattì, caratterizzato da testimonianze architettoniche rilevanti.

L'intervento si inserisce in un'azione di rigenerazione urbana volto a restituire centralità e fruibilità ad uno spazio che, pur strategico per la sua posizione, presenta oggi evidenti segni di degrado e un uso prevalentemente legato alla sosta veicolare.

Il progetto si propone di restituire al piazzale la sua dignità storica e il suo ruolo di spazio pubblico privilegiato, valorizzando le testimonianze architettoniche circostanti e promuovendo una maggiore vivibilità e fruizione per pedoni e residenti, trasformando il piazzale attuale in un'area multifunzionale, vivibile e sicura.



Gli obiettivi principali includono la riorganizzazione dei flussi, la creazione di percorsi pedonali protetti, l'inserimento di nuove aree verdi e l'implementazione di un sistema di illuminazione efficiente.

La metodologia progettuale si fonda su un'attenta analisi del contesto architettonico, storico e sociale, con l'intento di "cucire" lo spazio del piazzale con il tessuto cittadino circostante e di rispondere alle esigenze della comunità. Le soluzioni proposte sono state studiate in un'ottica di sostenibilità, durabilità e minimo impatto ambientale, nel pieno rispetto delle normative vigenti.

Il progetto si configura non solo come un mero intervento tecnico, ma come un'opportunità per innescare un processo virtuoso di valorizzazione del patrimonio urbano, con benefici a medio e lungo termine per la qualità della vita dei cittadini e rappresenta un concreto contributo per la “rivitalizzazione” dell'area.



2 PRINCIPI GENERALI DI PROGETTO DELLE PAVIMENTAZIONI CARRABILI

I criteri che devono guidare la progettazione di un piazzale carrabile oltre naturalmente al rispetto dei principi di funzionalità devono includere l'attenzione alla definizione dei materiali, dei prodotti e delle disposizioni costruttive ispirate al mantenimento del livello di servizio nell'arco della *vita utile*¹ della costruzione. Ci si riferisce: alla garanzia della durabilità, alla resistenza meccanica dei materiali

¹ Per vita utile si intende l'arco temporale durante il quale l'infrastruttura mantiene un adeguato livello di servizio a condizione che venga eseguita la manutenzione ordinaria (vedi relazione sul Piano Economico e Finanziario ed il Piano di Manutenzione).

e a quella nei confronti degli agenti aggressivi, allo studio della gestione del deflusso e della regimentazione delle acque piovane, ed ancora alla sicurezza stradale.

È, quindi, fondamentale scegliere pavimentazioni resistenti all'abrasione, all'usura e agli agenti atmosferici, aventi uno spessore adeguato a sopportare il carico di esercizio e per diffondere adeguatamente le sollecitazioni al sottofondo. Occorre inoltre assicurare che le caratteristiche tecniche e tecnologiche del sistema di pavimentazione (strato di pavimentazione, strato di posa e supporto) siano tali da limitare al massimo gli interventi di manutenzione.

Il piazzale deve essere conformato in modo da assicurare le pendenze minime per garantire il deflusso dell'acqua, inoltre lo schema planimetrico delle pendenze deve essere tale da scongiurare la formazione di ristagni e convogliare le acque nei sistemi di raccolta. Si dovranno studiare le varie possibilità di scarico delle acque raccolte nella rete fognaria esistente.

Per quanto riguarda il sistema di illuminazione occorre prevedere due tipologie: quella a servizio del parcheggio e quella a servizio dei percorsi pedonali, in entrambi i casi è necessario garantire la visibilità notturna e la sicurezza degli utenti.

3 PAVIMENTAZIONE DEL PIAZZALE

3.1 Area destinata a Parcheggio

Nella realizzazione di una pavimentazione esterna, occorre riferirsi alle indicazioni previste dalla norma UNI 11714-1:2018, che classifica le pavimentazioni carrabili esterne in funzione delle tipologie di transito previste e, per ciascuna classe P4, P5, P6, P7, P8 e P9, identifica le principali situazioni di progetto.

Il caso in progetto rientra nella classe di carrabilità P8 (parcheggi pubblici), emerge con chiarezza come la scelta del tipo di pavimentazione in termini di materiale e spessore deve essere funzionale a garantire i requisiti di resistenza e durabilità. In tal senso la scelta del basalto², grazie alle caratteristiche di resistenza meccanica, resistente all'usura, all'acqua e agli agenti atmosferici³, appare come una delle soluzioni tecniche adeguate agli obiettivi dichiarati.

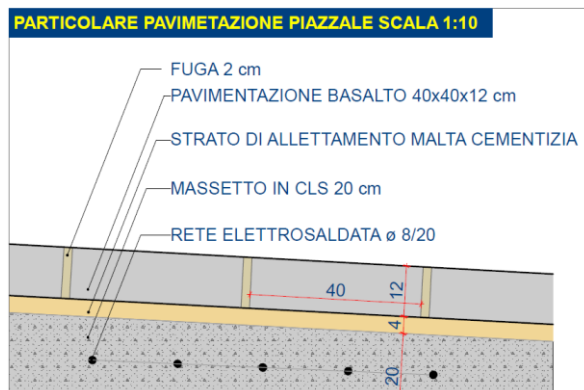
La pavimentazione di un piazzale carrabile con pavimentazione in basalto è una soluzione durevole e resistente, grazie alle sue eccellenti proprietà meccaniche. Per garantirne la resistenza alle azioni del traffico veicolare occorre:

- adeguato spessore della pavimentazione in basalto e dimensione contenute dei singoli elementi, si è adottato uno spessore di 12 cm e blocchi 40x40 cm;

² Il basalto è una pietra naturale vulcanica molto resistente all'usura, all'acqua e agli agenti atmosferici, garantendo una lunga durata nel tempo

³ Oltre a dover sopportare carichi notevoli, le pavimentazioni per esterni carrabili sono costantemente esposte agli agenti atmosferici e ai fenomeni climatici, i quali possono contribuire alla loro usura e al loro conseguente deterioramento.

- il sottofondo deve essere sufficientemente rigido, nello specifico si è adottato si è prevista una lastra di calcestruzzo dello spessore di 20 cm ed armata con rete elettrosaldata⁴.



Appare opportuno segnalare che la pavimentazione oltre che carrabile deve consentire con sicurezza la transitabilità dei pedoni, pertanto occorre prevedere finiture superficiali che garantiscano un'adeguata presa antiscivolo⁵.

Per la posa si utilizzerà a base polimerica a basso modulo elastico ed elevata resistenza meccanica (prescritta in progetto) ed elevata durabilità e dovrà essere conforme alla norma UNI 11714-1 per la realizzazione di pavimentazioni architettoniche in pietra in classe P7.

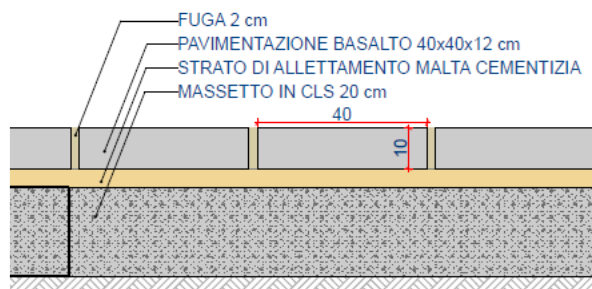
3.2 Percorsi Pedonali

Nella realizzazione di una pavimentazione esterna, occorre riferirsi alle indicazioni previsti dalla norma UNI 11714-1:2018, le pavimentazioni pedonali esterne ricadono nella categoria P5 (pavimento pedonale e ciclabile, pubblico o commerciale).

Per la pavimentazione si prevede di impiegare un bologninato di natura calcarea (calcare bianco) o quarzarenitica conforme a quanto previsto al punto 6.2.1 del Prezziario Regionale. Le cui dimensioni sono fissate in 20x 50 cm e spessore 10 cm disposti a spina di pesce, posti in opera con malta cementizia su idoneo sottofondo realizzato con una lastra di calcestruzzo armato con rete.

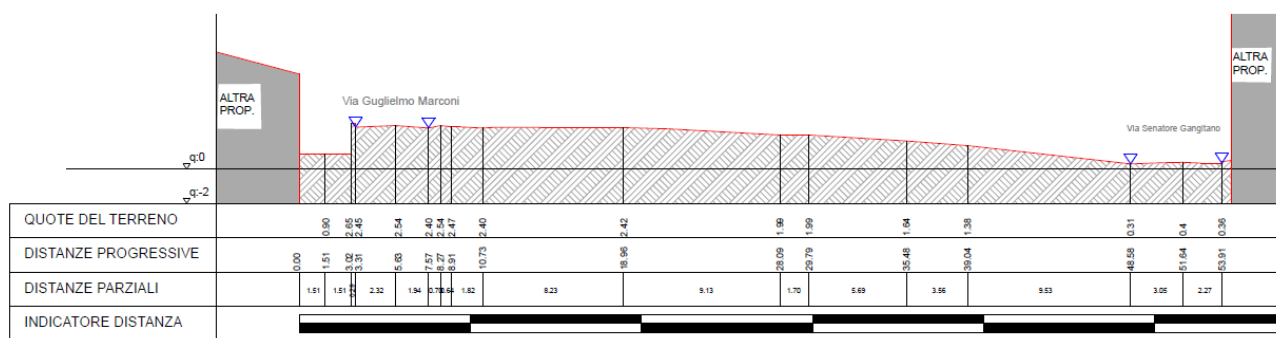
⁴ Maggiori dettagli saranno indicati nelle tavole esecutive e nelle specifiche tecniche.

⁵ Come la superficie martellata, sabbiata o scalpellata.

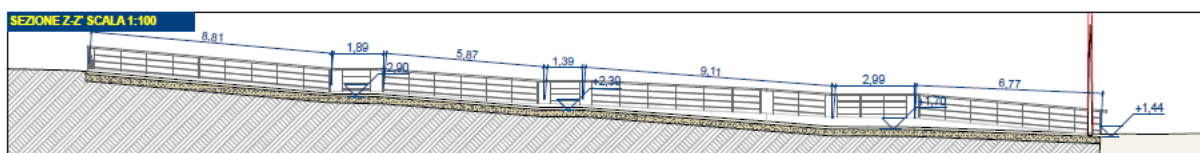


3.3 Abbattimento delle barriere architettoniche

Attualmente l'area oggetto del progetto collega le vie Sen. Gangitano e Marconi che si provano ad un livello differente pari a circa 2.20 m. Il progetto oltre a destinare una porzione rilevante di area a parcheggio auto prevede due percorsi pedonali, uno dei due corridoi, in ragione del dislivello, prevede la conformazione a rampa le cui caratteristiche costruttive sono in accordo con le prescrizioni previste dal D.M. 236/89 il cui rispetto garantisce l'accessibilità, la visitabilità dell'area, con l'obiettivo di consentire l'utilizzo autonomo e in sicurezza degli spazi a persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

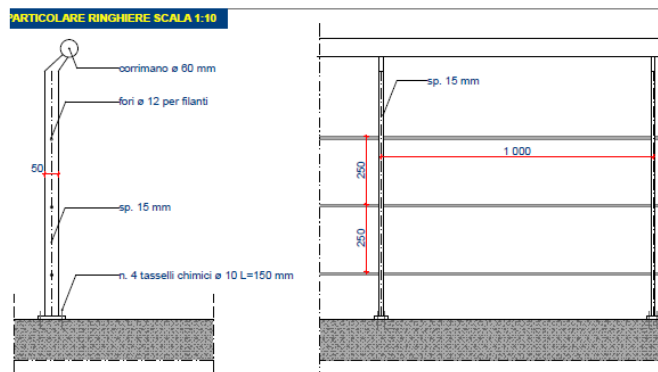


Sezione dello stato di fatto in cui è ben visibile il dislivello



4 RINGHIERE

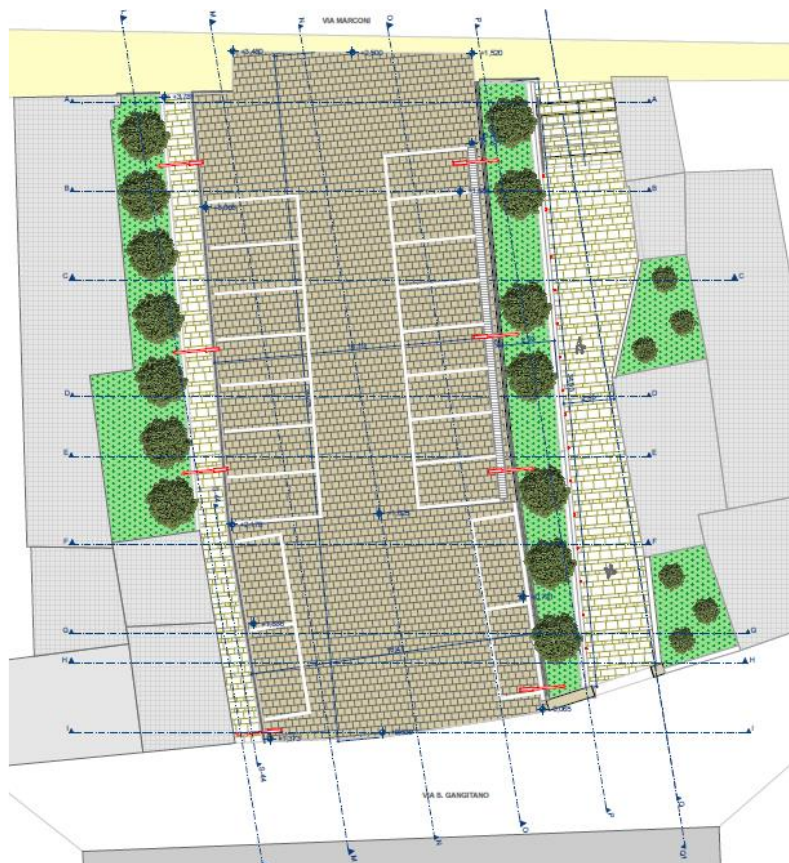
Premesso che occorre rispettare le normative di sicurezza vigenti, come l'obbligo di corrimano per dislivelli superiori a 50 cm e altezze minime per parapetti. La progettazione dello stesso deve seguire le prescrizioni riportate nel D.M. 236/1989 (il corrimano deve essere a un'altezza non inferiore a 90 cm) per quanto riguarda le dimensioni minime e le Norme Tecniche per le Costruzioni per quanto riguarda le caratteristiche legate alla sicurezza statica. In particolare i sovraccarichi orizzontali lineari devono essere applicati alle pareti alla quota di 1,20 m dal rispettivo piano di calpestio; devono essere applicati ai parapetti o ai mancorrenti alla quota del bordo superiore. Le verifiche devono essere condotte secondo quanto stabilito dalle norme le quali prescrivono anche una verifica sperimentale: *il soddisfacimento di questa prescrizione può essere documentato anche per via sperimentale, e comunque mettendo in conto i vincoli che il manufatto possiede e tutte le risorse che il tipo costruttivo consente.*



Per garantire la necessaria durabilità dell'opera si è prevista la zincatura a caldo di tutti gli elementi.

5 PIANTUMAZIONE

La scelta inerente la piantumazione, come ampiamente argomentato nella Relazione Generale, è ricaduta su un'essenza tipica della macchia mediterranea, il leccio, che è una quercia sempreverde un tempo molto diffusa in Sicilia. La pianta richiede terreni asciutti e ben drenati e non necessita di irrigazioni frequenti, tutte circostanze perfettamente appropriate alle condizioni di impiego nell'area in progetto.



Come immediatamente rilevabile dalla planimetria le piante di leccio sono collocate trasversalmente alla pendenza naturale del sito e corrono parallele ai lati maggiori del piazzale carrabile. La fila a monte, è collocata tra gli edifici esistenti e la rampa di collegamento le vie Marconi e Sen. Gangitano, mentre per quella a valle, tenuto conto del dislivello tra il piazzale e il collegamento pedonale, è stato predisposta una apposita area:

VISTA PIAZZALE DA VALLE VERSO MONTE



6 SISTEMA DI SMALTIMENTO DELLE ACQUE

Lo smaltimento delle acque meteoriche dal piazzale richiede un sistema di raccolta (con griglie, caditoie e tubazioni) che convoglia le acque verso un punto di immissione nella rete fognaria di via Marconi. Le acque del piazzale vengono convogliate in un sistema di raccolta costituito da un canale dotato di griglia che a sua volta per mezzo di condotta e di un pozzetto con sifone si collega al collettore fognario esistente. Nodo cruciale del sistema è rappresentato dal disegno del sistema di raccolta, costituito da una unione di porzioni di piano con pendenza compresa tra il 2% e il 3%, che convogliano le acque nella zona prestabilita. Il piazzale non è soggetto a potenziale inquinamento quindi le acque non necessitano di alcun trattamento

