

Una nuova autostazione per le linee interurbane ad Asti

di Giuseppe Manfredi

Relatore: Mariella De Cristofaro Rovera

L'autostazione delle corriere di Asti è sita in piazza delle Medaglie d'Oro, a fianco della stazione ferroviaria ed è composta da due file di pensiline in calcestruzzo armato e da un edificio viaggiatori di pianta triangolare .

Si tratta di un vecchio impianto di proprietà del Comune di Asti che ne decise la costruzione nel 1949 con la delibera n. 126.

Con questa opera l'Amministrazione pubblica voleva offrire un servizio autobus completo a tutta la Provincia , in quanto il trasporto su gomma andava assumendo sempre più importanza.

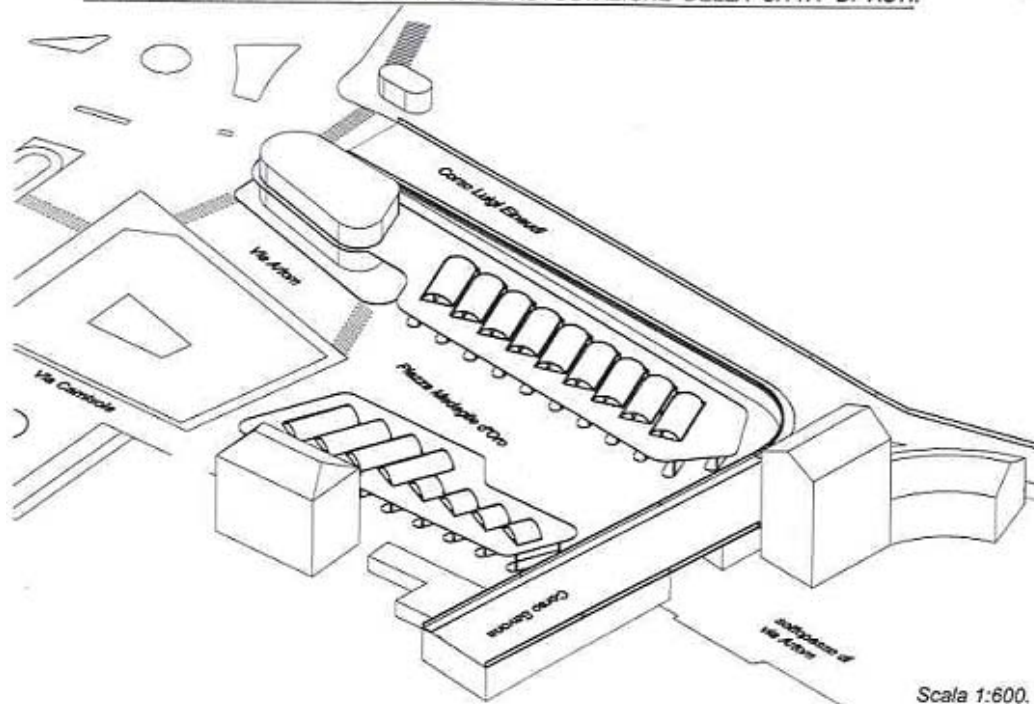
Appena l'impianto fu completato, malgrado le intenzioni iniziali, il Comune, per carenza di edifici pubblici, decise di usare 3/4 dell'edificio per gli uffici del Dazio e di lasciare per l'autostazione la sala di attesa e i WC pubblici.

L'impianto che vediamo attualmente non è cambiato, sia per quanto riguarda i fabbricati, sia per quanto riguarda le sue funzioni, poiché ancora oggi l'edificio, progettato per i servizi inerenti le corse autobus (biglietteria, sala di attesa, bar, uffici informazioni, ecc.) è per la maggior parte ancora utilizzato da uffici pubblici (pagamento tassa rifiuti, distribuzione 740), e della sala di attesa, unico locale ad uso autostazione , non si può addirittura usufruire per problemi di ordine pubblico.

Dal punto di vista strutturale , al contrario, i cambiamenti ci sono stati, soprattutto per le pensiline e sono ben visibili; infatti ,a causa delle intemperie e soprattutto della mancanza di manutenzione ordinaria, la copertura dei marciapiedi di attesa presenta in molti punti i ferri delle armature esterni e notevolmente attaccati dalla ruggine.

L'edificio è invece in buono stato, malgrado abbia subito l'alluvione del 1994, e viene utilizzato così com'era stato distribuito nel 1953.

VISTA ASSONOMETRICA DELL'ATTUALE AUTOSTAZIONE DELLA CITTA' DI ASTI.



Vista assonometrica dell'attuale autostazione della città di Asti

Il lavoro di tesi è partito con l'intento di creare un nuovo impianto mantenendo il vecchio edificio viaggiatori, che ben si integra con il contesto circostante, rifacendo la copertura dei marciapiedi con una struttura metallica.

Prima di tutto ci si è preoccupati di trovare tutta la manualistica relativa agli impianti di trasporto, di visionare le più recenti autostazioni con la lettura di riviste del settore e di reperire gli elaborati grafici dell'esistente presso l'Ufficio Patrimonio del Comune di Asti.

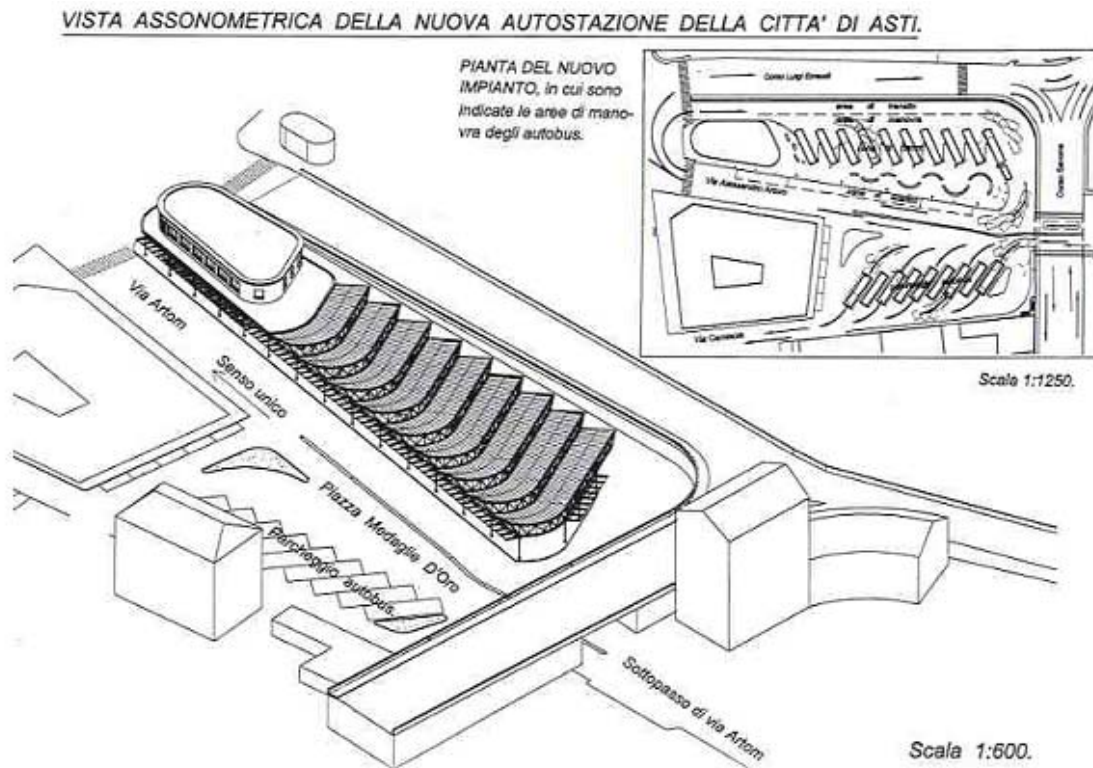
Poi si è contattato l'Ufficio Trasporti della Provincia di Asti che, essendo l'amministratore del servizio autobus da parecchi anni, conosce tutti i problemi dell'impianto e il numero degli utenti.

Il problema più evidente dell'intero impianto era l'interferenza tra il traffico privato e quello degli autobus, poiché piazza Medaglie d'Oro è divisa in due parti da via Artom, che con il suo senso unico determina anche i sensi di marcia degli autobus.

Per questo motivo si è decisa una variazione nella distribuzione e nella destinazione d'uso dei marciapiedi (arrivi e partenze), che è stata resa possibile dall'analisi del traffico autobus per mezzo dell'orario, del Piano Provinciale dei Trasporti e dal rilievo diretto eseguito nei giorni più caotici.

Contemporaneamente la variazione del numero dei posti autobus destinati agli arrivi e alle partenze era fattibile solo se supportata dal calcolo del fabbisogno, calcolo eseguito con le formule date dal testo dell'ingegnere Matassa ("Il progetto delle autostazioni") e con le nozioni di base sulla teoria delle code, semplificate dal professor Franco Pellerey del Dipartimento di Matematica del Politecnico di Torino. Definito quindi il numero degli stalli, la loro funzione e la viabilità dell'autostazione, si è passati all'analisi della piazza; il traffico privato è stato regolamentato con la

creazione di uno spartitraffico e per gli autobus in attesa del carico si è definito un parcheggio a raso.



Vista assonometrica della nuova autostazione della città di Asti

Dopodiché si è passati all'analisi di un possibile progetto per la copertura ; l'idea era quella di sostituire alle vecchie pensiline in calcestruzzo una struttura metallica che ben si integrasse con l'edificio esistente, il quale con la sua forte personalità, è diventato l'elemento conduttore di questo progetto.

La struttura metallica finale segue infatti la curvatura dell'edificio ed è composta da 9 travi reticolari curve di lunghezza crescente in rapporto al marciapiede sottostante, alte 2 metri , poggianti su colonne di acciaio e portanti ognuna una falda.

Sulla trave principale nei nodi sono incernierate, tramite uno speciale snodo sferico , le travi secondarie composte da due profilati a U uniti tramite calastrelli e rinforzate con contraffissi che le rendono leggere ed esili alla vista.

Nella U delle travi secondarie viene inserita la lamiera grecata portante sulla quale verrà steso un riempimento in Lecacem, avente la funzione di coibentare la copertura soprattutto nei riguardi della stagione estiva e di fare assumere alla falda la forma di una falce.

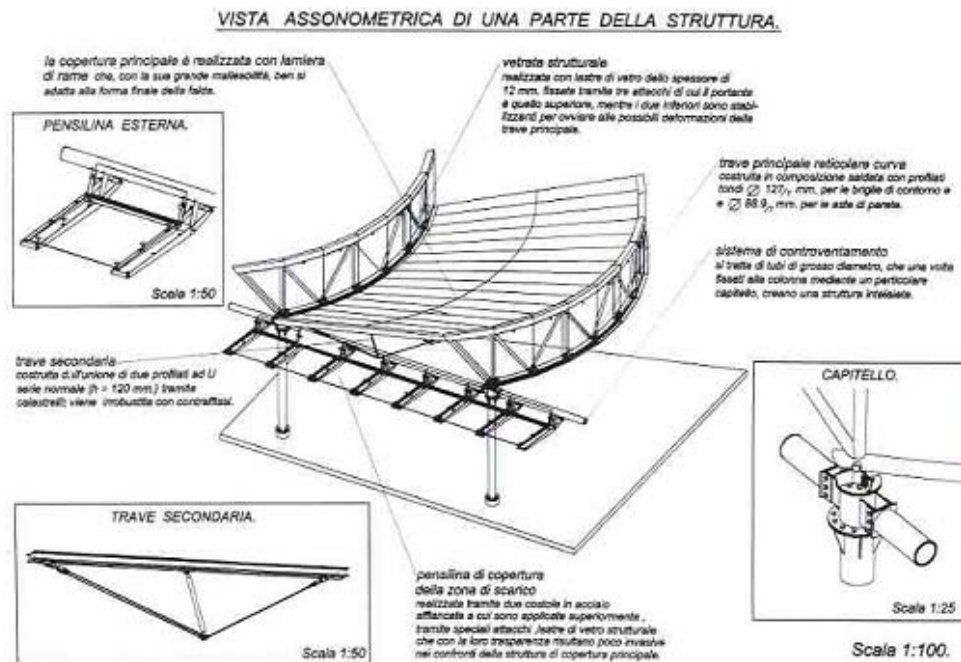
L'impermeabilizzazione sarà assicurata da uno strato di lamiera in rame, che con la sua malleabilità potrà seguire senza problemi la forma finale della falda.

Addossate alle travi reticolari , in funzione di chiusura verticale, si sono utilizzate lastre di vetro strutturale che con la loro trasparenza lasciano a vista tutta la struttura ,enfaticizzando l'alto contenuto tecnologico della costruzione.

L'ampia superficie vetrata è esposta ad EST, godendo quindi di un'ottima esposizione, in quanto sarebbe investita direttamente dai raggi solari solo al mattino,

mentre nelle altre ore del giorno si troverebbe in ombra senza quindi creare alcun fastidio ai passeggeri in attesa sotto di essa; inoltre assicurerebbe una buona illuminazione al marciapiede sottostante, il che è sicuramente importante per il giusto comfort dell'utenza.

Inoltre per assicurare un miglior comfort all'utenza, si è deciso nella zona di scarico la creazione di una pensilina ribassata in vetro strutturale, appesa ai tubi del controventamento che proseguendo sulla facciata principale dell'edificio collega le due costruzioni e nel medesimo tempo la sua trasparenza la rende poco invasiva nei confronti della struttura principale.



Alcuni particolari costruttivi

La struttura di controventamento è affidata a dei tubi di grosso diametro che viaggiano orizzontalmente al di sotto delle travi reticolari e danno luogo ad una struttura intelaiata; tali tubi vanno ad attaccarsi, con un vincolo ad incastro, ad uno speciale capitello che viene fissato sulla testa della colonna e sul quale andrà infine ad attaccarsi la trave reticolare principale.

Per ulteriori informazioni, Manfredi Giuseppe, e-mail: manfredi_beppe@libero.it