

COMUNE DI MILANO

RICHIESTA DI PERMESSO DI COSTRUIRE

Ai sensi dell'articolo 38 della Legge Regionale 12/05

AREA "EX ISTITUTO NEGRI" VIA ERITREA 62

PROGETTO OPERE DI URBANIZZAZIONE

COMUNE DI MILANO
S Sportello Unico per l'edilizia

Progr. 18848/2014

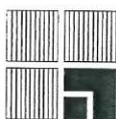
Data: 04/05/2016
PG 240859/2018

27.1 e .2) L.R. 12/2005 - art. 67.1.2 R. E.

LA PROPRIETA'

TREGI UNION S.p.A.

PROGETTO ARCHITETTONICO E OPERE DI URBANIZZAZIONE



progettisti associati
architettura srl

progettisti

arch. Hugo Sillano - arch. Luca Cavalleri

collaboratori

arch. Marta Garlati - arch. Federica Pugliese - arch. Silvia Schiraldi



OGGETTO

P.I.I. AREA "EX ISTITUTO NEGRI" VIA ERITREA 62
PROGETTO OPERE DI URBANIZZAZIONE
PRIMARIA E SECONDARIA

ELABORAZIONE

Ottobre 2014

COMMESSA

7002

AGGIORNAMENTO

Ottobre 2015

DIS.

CONTR.

ULTIMA REVISIONE

Aprile 2016

FILE

DESCRIZIONE

RELAZIONE TECNICA OPERE DI URBANIZZAZIONE
PRIMARIA: OPERE STRADALI

SCALA

TIPO

P.D.

DISEGNO N.

All.2-S

PIANO INTEGRATO DI INTERVENTO
AREA "EX-ISTITUTO NEGRI" VIA ERITREA 62

PREMESSA.....2
OPERE STRADALI.....2

PROGETTO PERMESSO DI COSTRUIRE OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA: OPERE STRADALI.

RELAZIONE TECNICA

PREMESSA

Oggetto della presente relazione sono le opere di urbanizzazione primaria relative al Programma Integrato di Intervento che si sviluppa su un'area di proprietà privata sita in Via Eritrea 62 angolo Via F. de Pisis (Quarto Oggiaro) di superficie territoriale pari a circa mq. 14.300.

L'area è situata nel quadrante nord della città, tra i quartieri Musocco e Quarto Oggiaro, Zona 8. La Via Aldini delimita a nord il quartiere Musocco e si collega all'antica strada della Bovisasca. La specificità di questo Programma Integrato di Intervento va soprattutto ricercata nella possibilità da parte dell'Amministrazione di realizzare il collegamento di spazi pubblici e lo sviluppo della residenza in città con l'introduzione dell'edilizia convenzionata di tipo "agevolato".

Le opere individuate nel Programma Integrato di Intervento sono state sviluppate da un punto vista progettuale ad un livello adeguato alla richiesta di Permesso di Costruire.

In particolare il progetto sviluppa le seguenti opere:

1. Riqualficazione della Via Eritrea e della Via Aldini lungo il perimetro dell'area con la creazione di un luogo di sosta (piazza pubblica) all'incrocio tra Via Eritrea e Via Aldini;
2. Il collegamento degli spazi pubblici nei pressi di Via Eritrea mediante la cessione di aree a standard da adibire a zone a verde pubblico di connessione;
3. Nuovi tronchi di acquedotto lungo le vie Eritrea e Aldini;

Le tipologie costruttive ed i materiali dei singoli impianti necessari all'urbanizzazione rispecchieranno gli standard del Comune di Milano.

OPERE STRADALI

Il progetto delle opere stradali di urbanizzazione primaria è costituito dalla risagomatura di Via Eritrea nel tratto fra De Pisis e Via Aldini e dalla risagomatura di Via Aldini nel tratto a est di Via Eritrea.

E' stata rivista l'intersezione De Pisis - Eritrea finalizzata all'allineamento dei marciapiedi lungo la via Eritrea in modo tale da non creare un repentino cambio di calibro della strada e non rappresentare così ostacolo per i veicoli provenienti da sud.

Lungo la via De Pisis verrà realizzato un nuovo accesso carraio per permettere l'ingresso nell'area di intervento dei mezzi di manutenzione.

Il progetto della Via Aldini nel tratto a est di Via Eritrea prevede la riprogettazione della sezione stradale per allinearla e metterla in asse con la prosecuzione della stessa in modo da migliorare le condizioni di sicurezza dell'incrocio.

Il calibro della carreggiata di progetto sarà di 4,50m al fine di consentire le manovre di parcheggio dei veicoli.

L'accesso alla via Aldini dalla via Eritrea sarà reso più sicuro dalla realizzazione di una castellana in modo da inibire un'eccessiva velocità dei veicoli.

Sarà realizzata una pista ciclabile monodirezionale con senso di marcia inverso a quello dei veicoli (direzione est - ovest).

E' stato previsto per l'attraversamento dell'incrocio via Eritrea e Via Aldini della nuova pista ciclabile un raccordo ciclabile evidenziato esclusivamente da una segnaletica orizzontale sui musoni dei due marciapiedi in modo da garantire una continuità al ciclista che ha esigenza di proseguire il suo percorso lungo il tratto ovest di via A. Aldini.

La pista ciclabile verrà separata dalla carreggiata tramite uno spartitraffico di circa 90 cm realizzato con cordonature in cls e strato di ciottoli di fiume.

Verso la nuova piazza pubblica verrà infine realizzata un'area di sosta in linea per i veicoli.

Per permettere lo sbarco dei pedoni è previsto un nuovo marciapiede in masselli autobloccanti.

Il marciapiede esistente della via Aldini verrà risagomato e presenterà una finitura in masselli autobloccanti per uniformarlo alle scelte progettuali finalizzate alla riqualificazione generale della via Aldini.

E' stato infine progettato un rialzamento della pavimentazione stradale in corrispondenza della curva di via Aldini sul quale è stato previsto l'attraversamento pedonale.

Per quanto concerne la Via Eritrea si prevede una riorganizzazione della piattaforma stradale volta a rendere tale tratto omogeneo con il tratto che precede la Via De Pisis e con il tratto

seguinte di Via Lessona con la risagomatura dei marciapiedi in modo tale da consentire la sosta in linea dei veicoli.

In accordo con gli uffici tecnici del Comune di Milano si procederà ad una risagomatura della piattaforma stradale di Via Eritrea nel tratto che accompagna l'area oggetto di PII, portando la carreggiata a 8 m con aree di sosta in linea protette, piattaforme per le fermate dell'autobus e marciapiedi allargati (il riferimento è alle tavole grafiche di progetto).

E' stato previsto di spostare la pensilina della fermata dell'autobus esistente e di realizzarne una nuova sul lato opposto all'area di intervento, così come richiesto dal settore competente.

Le fermate suddette saranno corredate di pensiline, paline intelligenti, di percorsi *loges*, per garantire la conformità alle normative in materia di abbattimento delle barriere architettoniche.

Le opere lungo la Via Eritrea prevedono il disfacimento della sede stradale per due fasce lungo entrambi i lati ed il rifacimento degli attuali marciapiedi dal punto di incontro con la nuova piazza fino all'incrocio con la Via De Pisis con materiali (autobloccanti) che riprendono la recente sistemazione dei marciapiedi fra la Via De Pisis ed il recente insediamento realizzato da Euro Milano (come da foto).



In generale oltre al disfacimento della sede stradale si prevede il rifacimento del tappeto di usura sull'intera carreggiata precedentemente scarificata.

In linea generale l'intervento prevede sia la realizzazione di tratti di piattaforma stradale ex novo, sia il mantenimento e la riqualificazione di piattaforme esistenti.

Le caratteristiche costruttive delle superfici stradali, con le dimensioni riportate sulle planimetrie allegate, sono:

- sede stradale carrabile realizzata ex novo: pacchetto composto da uno strato di fondazione dello spessore compreso di 40 cm di misto granulare stabilizzato, uno strato di tout-venant bituminoso dello spessore di 15 cm compreso, uno strato di collegamento (binder) dello spessore di 5 cm e un manto di usura bituminoso dello spessore compreso di 30 mm;
- sede stradale riqualificata: sarà sottoposta a fresatura per uno spessore di 5 cm al di sopra del quale sarà risagomato lo strato di binder e steso il tappeto di usura;
- marciapiedi realizzati ex novo: pavimentazione in masselli autobloccanti prefabbricati, posata su massetto in calcestruzzo in opera su sottofondo costituito da misto di ghiaia; cordoli in granito rettilinei o curvi secondo necessità;
- marciapiedi riqualificati: le limitate porzioni interessate dalle opere saranno soggette a scarifica del vecchio asfalto colato e a successiva stesa di un nuovo strato.

In corrispondenza degli allargamenti dei marciapiedi verranno posizionati dei dissuasori di sosta con caratteristiche analoghe a quelli già posizionati in zona, al fine di interdire la sosta non regolamentare.

In ottemperanza alla normativa vigente in materia dell'abbattimento delle barriere architettoniche sia lungo la via Aldini sia lungo la via Eritrea, in prossimità degli attraversamenti pedonali verranno realizzati degli scivoli per garantire l'attraversamento a persone con difficoltà motoria.

Tutti gli scivoli sono stati previsti in autobloccanti per uniformarsi alla pavimentazione del marciapiede e saranno realizzati in opera con abbassamento del cordolo così come richiesto.

Per la piazza, che rappresenta, dal punto di vista dei materiali, l'interconnessione fra le sistemazioni previste in Via Aldini dal progetto dell'ex Settore Periferie, che prevede l'utilizzo di pietre naturali e le sistemazioni già realizzate in autobloccanti nelle vie Eritrea e Aldini (tratto oltre la Via Graf), si è previsto di utilizzare come materiale per la pavimentazione il porfido con spessore di 10-12 cm essendo previsto l'uso carrabile della stessa. I blocchetti proposti avranno dimensione 12cmx 12cm. mentre i marciapiedi al contorno avranno pavimentazione in masselli autobloccanti in calcestruzzo vibrocompreso.

Tutte le superfici pavimentate saranno provviste di rete di smaltimento delle acque meteoriche, costituita da tubazioni in cloruro di polivinile (PVC), pozzetti di ispezione in cls, con chiusino a caditoia in ghisa sferoidale.

Il recapito delle acque di scolo viene individuato nella fognatura in Via Eritrea. La segnaletica orizzontale e verticale (il cui onere risulta compreso negli importi di computo metrico estimativo allegato), sarà definita negli aspetti di dettaglio in fase di realizzazione con l'ausilio degli Uffici competenti del Comune di Milano.

Il progetto delle opere di urbanizzazione comprende, inoltre, un'ulteriore pista ciclabile che si sviluppa lungo la Via Eritrea, correndo lungo la direttrice nord-sud e avrà una larghezza pari a 2,50m.

Le caratteristiche costruttive e i materiali di finitura di tale infrastruttura sono:

- strato di fondazione in misto cementato dello spessore compreso di 40 cm;
- massetto in calcestruzzo dello spessore di 12 cm;
- strato di usura in conglomerato bituminoso, colorato con graniglia di colore rosso, rosato.

La pista ciclabile sarà separata dal marciapiede mediante realizzazione di doppia cordonatura.

E' stato modificato il tratto finale della suddetta pista ciclabile (in prossimità dell'incrocio con via de Pisis) per rispondere alla richiesta del *Settore Verde e Agricoltura Servizio Programmazione, Progettazione e realizzazione Verde*, di mantenere un'alberatura presente. Si è comunque cercato di addolcire il più possibile la curva della pista ciclabile e portare il relativo attraversamento ortogonale alla via de Pisis.

Si precisa che il tratto di marciapiede di via Eritrea posto a sud di via de Pisis (benché fuori dall'area di intervento) è interessato dalla presenza di un armadietto ispezione impianti che l'Amministrazione vorrebbe spostare per permettere una continuità del percorso ciclopedonale di progetto con il sistema ciclabile esistente.

A tale proposito sono stati presi contatti sia con l'ente gestore A2A che con il *Settore Infrastrutture per la Mobilità Servizio Realizzazione Infrastrutture con Società Partecipate e Controllate* a cui è stata protocollata richiesta di spostamento (PG. 173488/2016).

Restiamo in attesa di avere ulteriori informazioni da parte del Settore riguardo alla natura che dovrà assumere il percorso ciclopedonale in progetto, fatto salvo che a prescindere dalla connotazione bidirezionale o monodirezionale, il calibro di progetto del suddetto percorso rimarrà invariato (2,50ml)

La previsione di pista ciclabile si inserisce nel sistema del verde che si snoda in adiacenza alla Via Eritrea.

Per la progettazione della pista ciclabile si fa riferimento al Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n.557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili).

Tale Decreto individua le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Le linee guida sono *“finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi”*.

Il progetto punta all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri, con l'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità.

Si precisa che in corrispondenza delle intersezioni stradali verrà garantita la continuità del tracciato delle piste ciclabili, verranno per tanto previsti gli attraversamenti in carreggiata della pista ciclabile con relativa segnaletica in affiancamento all'attraversamento pedonale.

Le piste ciclabili avranno una quota più bassa di 7cm rispetto al marciapiede e/o cordonature.

Si precisa infine che il numero di parcheggi in progetto risultano conformi con quanto richiesto dalla normativa e con quanto dichiarato nella documentazione relativa al P.I.I. approvato.

Le soluzioni proposte sono atte a favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore, con particolare riferimento alle intersezioni, agli accessi a nodi attrattivi, agli ingressi delle proprietà e attività commerciali esistenti sulla Via Eritrea: in altre parole è stato necessario articolare il progetto per adattarlo a tutta una serie di vincoli e necessità con le quali dovrà coesistere in un contesto urbano che resta quello rilevabile ad oggi, tranne per il lato est di Via Eritrea (per il segmento compreso tra le vie De Pisis e Aldini), dove si affaccia l'area oggetto di P.I.I.

