

COMUNE DI ARESE COMUNE DI LAINATE

PROVINCIA DI MILANO

ACCORDO DI PROGRAMMA EX ALFA ROMEO AMBITO c1/b

Richiedente:

TEA S.p.A.

Via Ponchielli, 7 - Milano(MI) - C.F. 03844300966

Progettista:

Dott. Ing. Roberto Stucchi

Via San Francesco, 1 - Cornate d'Adda (MI)

Progettazione viabilistica:



Centro operativo : 20090 TREZZANO S/N (MI) via Cristoforo Colombo n. 23
Tel. 02-48400557 (r.a.)-Fax 02-48400429 e-mail:ufficiotecnico@errevea.com



architecture design and development srl

via orzica 32 via per busto 9
20144 milano 21058 scabbiate orzica (va)
italia
tel +39 02 48193922 tel +39 0331 677959
fax +39 02 48016628 fax +39 0331 329306

Coordinatore in materia di sicurezza e di salute durante la progettazione dell'opera
Coordinatore in materia di sicurezza e di salute durante la realizzazione dell'opera:

Dott. Arch. Stefano Castronovo

Via Emilia, 124 - Voghera (PV)

Direttore Lavori:

Dott. Ing. Roberto Stucchi

Via San Francesco, 1 - Cornate d'Adda (MI)

Impresa esecutrice:

RICHIESTA PERMESSO DI COSTRUIRE OPERE ESTERNE AGLI EDIFICI SISTEMA DELLA VIABILITA'

OGGETTO:

Relazione tecnica

SCALA:

TAVOLA:

DATA: GENNAIO 2013

AGG:

AGG:

NOTA:

AGG:

AGG:

AGG:

AGG:

45.1

TEA S.R.L.

COMUNE DI LAINATE

COMUNE DI ARESE

PROVINCIA DI MILANO

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RIPERIMETRAZIONE, RIQUALIFICAZIONE E LA
REINDUSTRIALIZZAZIONE DELL'AREA EX FIAT ALFA – ROMEO, DI CUI ALLA D.G.R.
DEL 29 DICEMBRE 2010, N. 9/1156**

**RICHIESTA PERMESSO DI COSTRUIRE
OPERE ESTERNE AGLI EDIFICI
SISTEMA DELLA VIABILITÀ**

RELAZIONE TECNICA

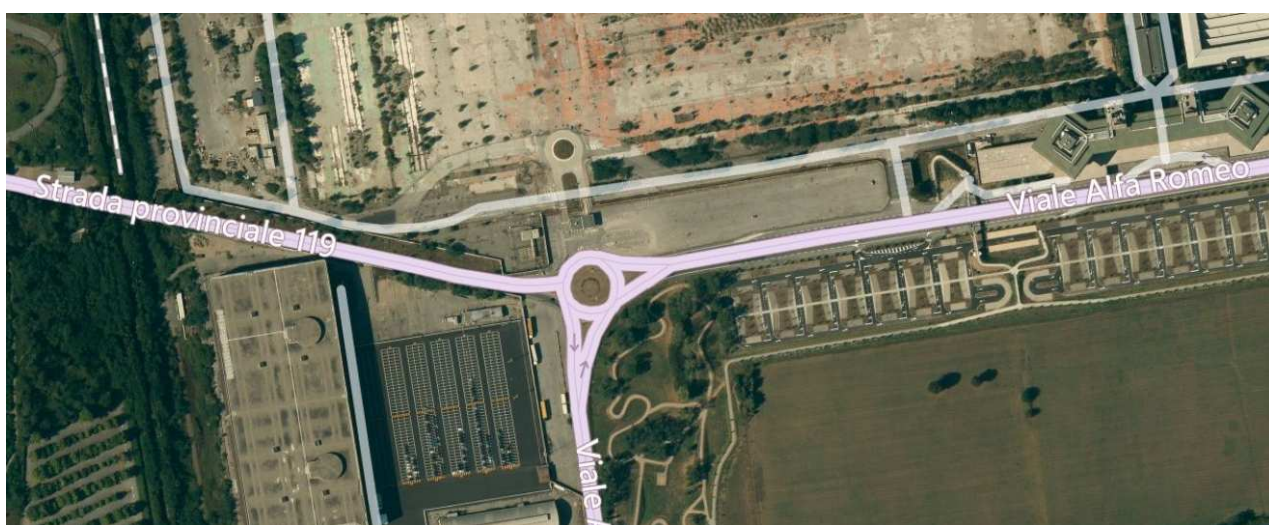
INDICE

| | |
|--------------------------------------|----|
| 1. Premessa | 3 |
| 2. Stato di fatto | 4 |
| 3. Opere in progetto | 6 |
| 3.1 Tracciato Planoaltimetrico | 6 |
| 3.2 Sezioni Tipo | 7 |
| 3.3 Smaltimento acque | 7 |
| 3.4 Segnaletica e barriere..... | 8 |
| 3.5 Illuminazione..... | 9 |
| 4. Conclusioni..... | 10 |

1. PREMESSA

Il presente progetto sviluppa le soluzioni per l'accessibilità all'ambito di trasformazione C1/b, di cui alla presente richiesta di Permesso di Costruire; tali opere riguardano le sistemazioni lungo la S.P. 119 – Via Alfa Romeo, così come definite dall'Accordo di Programma per la ripermetrazione, riqualificazione e la reindustrializzazione dell'area ex Fiat Alfa – Romeo, di cui alla D.g.r. del 29 dicembre 2010, n. 9/1156.

La presente progettazione viene resa sulla base di specifico rilievo topografico.



La normativa di riferimento è costituita da:

- D.M. 19/04/2006 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali;
- D.M. 5/11/2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

2. STATO DI FATTO

Il tratto della S.P. 119 interessato dall'ampliamento risulta delimitato dal manufatto esistente sulla ferrovia dismessa e dalla rotatoria esistente; allo stato attuale risulta costituito da una corsia per senso di marcia:



Lungo il margine sud risulta esistente una recinzione, pertanto l'ampliamento viene previsto sul lato nord, libero da impedimenti e nelle disponibilità del proponente.

Il tratto a doppia carreggiata esistente lungo il quale è prevista la realizzazione di una nuova rotatoria, è caratterizzato dalla presenza lungo il lato sud di un'area di parcheggio, la cui consistenza e funzionalità viene mantenuta; lungo il lato nord è presente l'accesso al comparto che viene previsto e adeguato mediante rotatoria.



Si evidenzia la presenza di una passerella ciclopedonale e il relativo percorso che viene integrato nel disegno della nuova sistemazione dell'area.

3. OPERE IN PROGETTO

3.1 TRACCIATO PLANOALTIMETRICO

La viabilità di progetto, in adeguamento in sede della S.P. 119, rientra nella categoria “D urbana di scorrimento” con due corsie per senso di marcia da 3,25 m, banchine laterali da 1 m e spartitraffico da 2,80 m (0,50 m + 1,80 m + 0,50 m), per complessivi 17,80 m di pavimentato.

Il tratto di adeguamento in sede della S.P. 119 a doppia carreggiata ha uno sviluppo di circa 280 m.

Lungo il tratto di ampliamento della carreggiata esistente è prevista una rotatoria a raso di collegamento all’ambito C1/b, avente raggio interno 18,00 m e larghezza pavimentata da 9,00 m.

Risulta inoltre prevista una nuova rotatoria sulla S.P. 119 lungo il tratto esistente a due corsie per senso di marcia, finalizzata all’accesso dell’ambito C1/b: tale rotatoria ha raggio interno pari a 18,00 m e larghezza del pavimentato pari a 9,00 m.

La rotatoria esistente viene confermata e mantenuta nella geometria e nella conformazione attuale, con riqualificazione della pavimentazione e sistemazione dell’accesso esistente al comparto, funzionale alle modifiche introdotte dalle nuove trasformazioni.

Lungo il tratto a doppia carreggiata esistente è previsto un accesso con sole svolte a destra a servizio dei nuovi insediamenti; lungo il tratto a doppia carreggiata di progetto è previsto un accesso con sole svolte a destra a servizio della nuova collocazione della ‘Misericordia’.

Completano l’intervento le opere complementari quali illuminazione, segnaletica, barriere, smaltimento acque e opere verde.

Da un punto di vista altimetrico le opere in progetto mantengono l’attuale assetto della viabilità esistente.

3.2 SEZIONI TIPO

Il progetto stradale è caratterizzato dalle seguenti sezioni tipologiche:

- D urbana di scorrimento: $1,00\text{ m} + 3,25\text{ m} + 3,25\text{ m} + 0,50\text{ m} + 1,80\text{ m} + 0,50\text{ m} + 3,25\text{ m} + 3,25\text{ m} + 1,00\text{ m} = 17,80\text{ m}$.
- Rotatorie: $0,50\text{ m} + 8,00\text{ m} + 0,50\text{ m} = 9,00\text{ m}$.

Il pacchetto della pavimentazione si compone dei seguenti strati, in corrispondenza dei tratti di nuova formazione:

- 25 cm misto stabilizzato naturale
- 20 cm misto cementato
- 12 cm strato di base
- 5 cm strato di collegamento
- 4 cm strato di usura

In corrispondenza dei tratti di adeguamento in sede si prevede il rifacimento del tappeto d'usura previa scarifica e ricarica per l'adeguamento delle pendenze trasversali.

3.3 SMALTIMENTO ACQUE

Le opere necessarie al collettamento delle acque di pavimentazione sono costituite da pozzetti e tubazioni lungo il margine stradale, opportunamente raccordate alle reti esistenti.

Tali interventi sono previsti sia in corrispondenza della rotatoria sul tratto esistente a doppia carreggiata, già servito da rete di raccolta acque, sia in corrispondenza del tratto di ampliamento della carreggiata, attualmente non servito da reti.

Gli andamenti altimetrici sub-pianeggianti rendono necessarie le verifiche in fase di progettazione esecutiva relativamente alle quote di fondo scorrimento, al fine di definire e verificare le pendenze delle tubazioni in progetto.

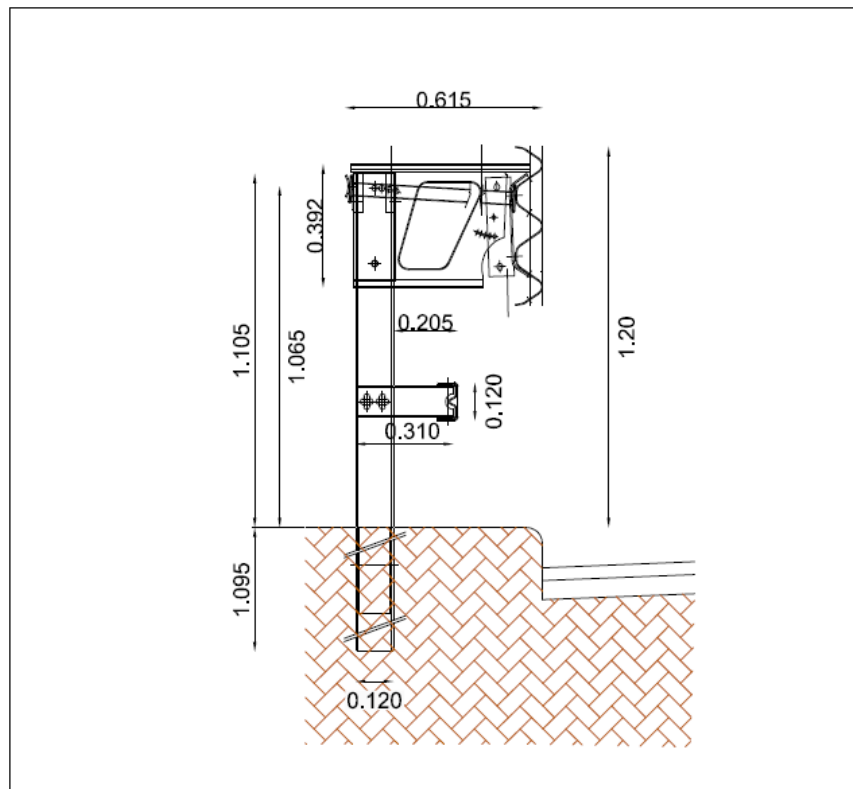
3.4 SEGNALETICA E BARRIERE

La segnaletica di progetto comprende la cartellonistica e le strisce a terra di tipo prescrittivo nonché l'adeguamento della cartellonistica direzionale.

Le tipologie segnaletiche comprese e utilizzate nel progetto si riferiscono ai regimi di precedenza europei per le rotatorie, alla delimitazione degli ostacoli costituiti dalle aiuole spartitraffico, ai limiti di velocità e al presegnalamento delle intersezioni.

Le barriere di protezione sia relative allo spartitraffico che di bordo laterale sono di tipo H3:

Particolare barriera metallica H3b da bordo laterale scala 1:20

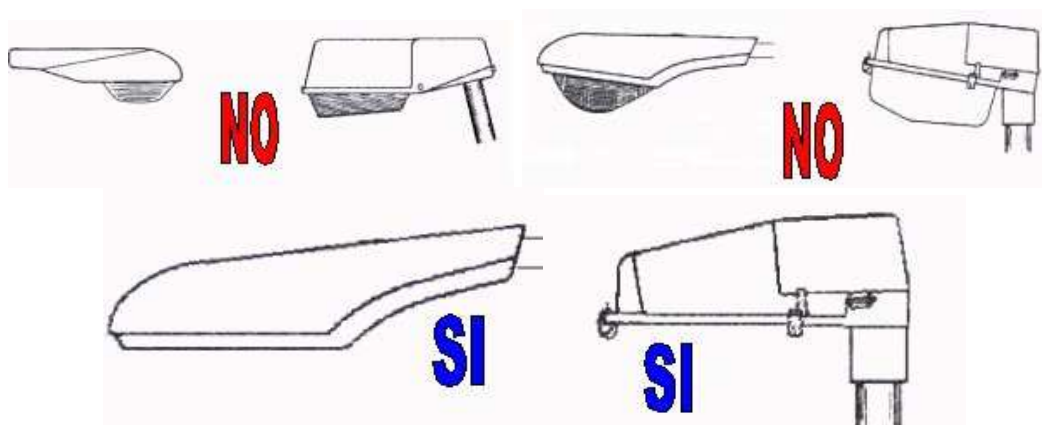


3.5 ILLUMINAZIONE

Per l'illuminazione stradale sono stati adottati pali bordo strada di tipologia analoga a quanto esistente lungo il tratto a doppia carreggiata; pertanto sono stati introdotti nuovi punti di illuminazione in funzione della conformazione delle rotatorie e del nuovo tratta di ampliamento in sede.

Al fine di contenere l'inquinamento luminoso la scelta dei corpi illuminanti dovrà perseguire i seguenti obiettivi:

- Ottiche - Vanno usate quelle full cut-off con vetro piano e trasparente. Evitare i tipi di coppe di protezione piane che tendono ad ingiallire con il tempo, e quindi a perdere efficienza, quali i policarbonati stabilizzati agli UV e non.
- Montaggio - Inclinazione con vetro piano orizzontale (altri tipi di inclinazione servono solo a illuminare le facciate dei palazzi e a disperdere luce ben oltre la fascia laterale delle strade) ed esclusivamente su pali dritti testapalo o a mensola.
- Lampada e Risparmio - Impiegare lampade con la più alta efficienza quali quelle al sodio ad alta o bassa pressione o LED.
- Lampioni: evitare le configurazioni sotto riportate, a sinistra l'inclinazione è corretta ma il vetro di protezione non è piano, a destra vi è anche un'errata inclinazione, oltre al vetro non piano) Emissione a 90° : >1 cd/klm; adottare le configurazioni con corpo orizzontale e vetro piano Emissione a 90° : $0-1$ cd/klm



4. CONCLUSIONI

L'intervento in progetto risulta conforme a quanto determinato nell'ambito dell'accordo di programma e delle istruttorie svolte relativamente all'autorizzazione commerciale e alla Valutazione di Impatto Ambientale di cui al decreto di compatibilità n.9935 del 07.10.2012.

Nell'ambito delle successive fasi di progettazione saranno sviluppati i dettagli realizzativi e concordate con gli enti le eventuali opere di adeguamento dei sottoservizi e gli allacciamenti per la pubblica illuminazione.