



studio associato di architettura e urbanistica  
v. roberto tremelloni 5 20128 milano italy

t 0039 0 2 2571035 f 0039 0 2 2571188  
studio@studioaeu.com CF e PIVA 09436090964

dott.arch. francesco corna ordine architetti ppc milano 17329  
dott.arch. maurizio provenzale ordine architetti ppc milano 16025

COMUNE DI BAREGGIO

PIANO ATTUATIVO PA r5  
IN VARIANTE A PA p2 E PA r5

# RELAZIONE URBANIZZAZIONI DI PIANO

## Sommario

1. PREMESSA .....	3
2. INQUADRAMENTO URBANISTICO .....	3
3. RIFERIMENTI NORMATIVI .....	4
4. IL PROGETTO .....	5
4.1 Collocazione spaziale delle cessioni .....	5
4.2 Le dotazioni degli spazi ceduti .....	5
4.3 Caratteristiche delle opere realizzate .....	6

# 1. PREMESSA

Come esposto nella relazione generale, l'area di intervento è interessata da previsioni di pianificazione attuativa. In particolare, rientrano nell'area di intervento i perimetri dei due piani attuativi PA p2 e PA r5, rispettivamente a destinazione produttiva e residenziale.

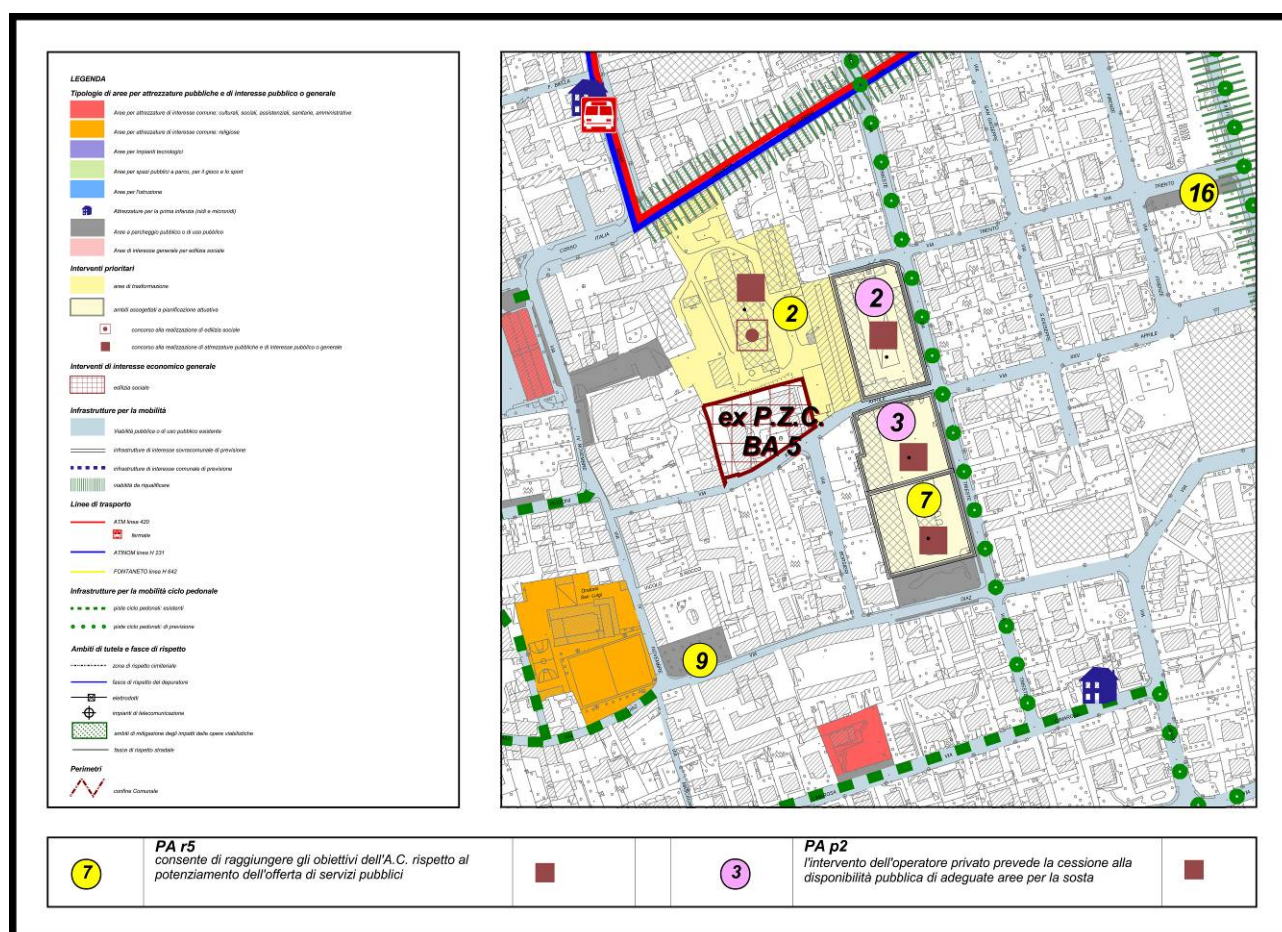
La variante alle previsioni di piano di cui alla presente proposta determina la costituzione di un unico piano attuativo da denominarsi indistintamente PA r5, per le specifiche del quale si rimanda alla relazione generale. L'area di intervento, da un punto di vista delle previsioni di servizi, è chiaramente vocata al potenziamento delle dotazioni asservite al traffico veicolare, motorizzato e non.

In particolare le previsioni di piano, così come le comprovate e condivise esigenze della popolazione, convergono verso il potenziamento di aree destinate alla sosta automobilistica.

A questa si va ad affiancare la costituzione del percorso ciclopeditonale in conformità con le previsioni del PS.

# 2. INQUADRAMENTO URBANISTICO

Di seguito si riporta uno stralcio della tavola PS1 riportante le previsioni del Piano dei Servizi del vigente PGT in scala 1:5000 (si noti che la legenda e lo stralcio di tabella 'Individuazione interventi previsti' riportante le numerazioni progressive che identificano le specifiche previsioni non sono in scala).



Il lotto di intervento è identificato dal numero 3 rosa per il PA p2 e dal numero 7 giallo per il PA r5. Come si può ricavare dal confronto con la legenda di PS1, l'area di attrezzature pubbliche AP a sud del PA r5 prospiciente la via Diaz, è assegnata a parcheggio già dalle previsioni di piano.

Lungo la Via Trieste, a est del lotto di intervento, si può vedere la previsione di realizzazione di una pista ciclopedonale, che come si vedrà più avanti viene raccolta dalle previsioni del proponendo piano attuativo. Per quello che riguarda l'indirizzo sulle previsioni di dotazioni di servizi indicato dal Piano dei Servizi circa i due Piani attuativi si riporta quanto indicato all'elaborato PS2 "Programmazione e Gestione dei Servizi". Per il PA r5 alla pagina 40 il PS2 cita l'area PA r5 al paragrafo **04 ambito assoggettato a progettazione unitaria in via Trieste (SAPLA)**, dando per le dotazioni di servizi le seguenti indicazioni:

*"[...] Viene qui riproposta la previsione contenuta nel P.R.G. vigente con l'obiettivo di recuperare nuove aree per la sosta veicolare [...]"*

Per il PA p2 alla pagina 46 il PS2 riporta al paragrafo **17 ambiti produttivi SAPLA**:

*"[...] l'intervento dell'operatore privato prevede quindi la cessione alla disponibilità pubblica di adeguate aree per la sosta [...]"*

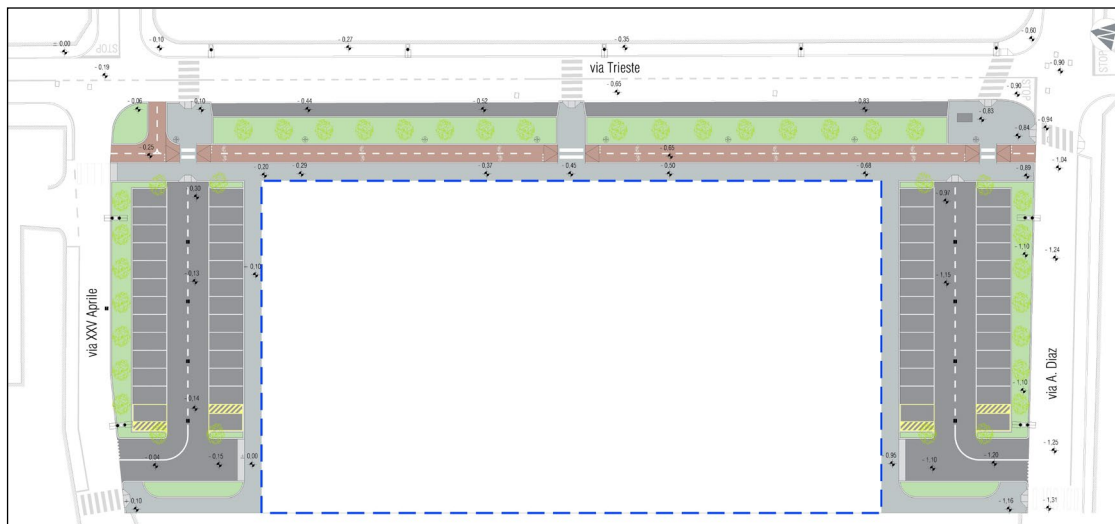
Da quanto sopra riportato si evince come tutte le proposte di cessioni operate dalla presente proposta di Piano Attuativo si allineino scrupolosamente alle previsioni della pianificazione urbanistica.

### 3. RIFERIMENTI NORMATIVI

- legge del 28 giugno 1991 n. 208 "Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane. (GU n.165 del 16-7-1991 )";
- d.m. 557/1999 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 – "Nuovo codice della strada";
- Decreto Presidente Repubblica N. 495 del 16 dicembre 1992 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada";
- Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 novembre 2001, n. 6792 – "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 22 aprile 2004 – Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 19 aprile 2006 – "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
- LEGGE REGIONALE 20 febbraio 1989, N. 6 Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione.

## 4. IL PROGETTO

A fronte delle indicazioni tracciate dalla normativa di piano e recepite dalla presente proposta di Piano Attuativo, si delineano di seguito le scelte progettuali nelle quali si sono andati a concretizzare gli obiettivi sopra descritti.



### 4.1 Collocazione spaziale delle cessioni

Come accennato, l'area AP a sud del lotto di intervento resta immutata da un punto di vista dimensionale e viene destinata alla sosta veicolare come da previsioni di piano.

Le aree di sosta derivanti dalle cessioni connesse all'area del PA r5 (comprensivo della quota derivante da PA p2 in esso confluita) viene invece collocata in un'area di sosta simmetrica a quella della suddetta AP, e prospiciente quindi la via XXV Aprile invece che la via Diaz.

Si sceglie questa collocazione, opposta all'altra area di parcheggio, per distribuire il carico veicolare su due assi distinti. Tale indicazione risulta in conformità alle previsioni di piano, collocandosi in una zona più prossima al "[...] carico insediativo prodotto dall'intervento nella ex Cartiera [...]" (PS2, pag. 40, previsioni per il PA r5 SAPLA). Si ritiene in questo modo di venire incontro alle esigenze della cittadinanza in diverse sedi raccolte con la finalità di fornire uno spazio di sosta di ampie dimensioni in prossimità della bocciofila.

In fregio alla via Trieste si colloca infine il percorso ciclabile, posizionato in conformità alla previsione del PS1 e derivante da una ulteriore cessione, di modo da non sacrificare l'esistente fascia di parcheggi paralleli all'asse viario né il marciapiede.

### 4.2 Le dotazioni degli spazi ceduti

Si prevede pertanto la realizzazione di un totale di 26 stalli di sosta (di cui due per portatori di handicap) per ciascuna area parcheggio, XXV Aprile e Diaz, più circa 20 stalli lungo la via Trieste.

Si ottiene quindi un totale di 68 stalli per la sosta veicolare più 4 per disabili.

Per quanto riguarda l'indice di densità arborea, è prevista la **dotazione minima di 38 alberi** negli spazi in cessione.

La previsione di dotazioni di servizi si completa con una pista ciclabile di larghezza 2,5 m per uno sviluppo di circa 133 m, e circa 820 mq di marciapiedi, nonché le aree di manovra propedeutiche agli spazi di sosta veicolare.

### ***4.3 Caratteristiche delle opere realizzate***

Per una completa disamina delle previsioni quali-quantitative delle urbanizzazioni di progetto si rimanda all'allegato computo, di seguito si descrivono sinteticamente i materiali previsti.

Le aree cedute saranno ripulite, verranno demoliti tutti i precedenti manufatti, eseguiti gli scavi necessari al livellamento delle aree ed alla preparazione delle opere, con conferimento a discariche autorizzate di tutto il materiale di risulta.

Le aree carrabili e ciclabili saranno realizzate con fondazioni in conglomerato bituminoso sabbio/ghiaioso sp. 10 cm e tappeti di usura in conglomerato bituminoso 50-70 o 70-100 sp. 3 cm, con interposto opportuno strato di collegamento (binder) di sp. 4 cm, il tutto su adeguati sottofondi conformi alla norma UNI CN 10006 con sp. Medio 20 cm.

I marciapiedi saranno realizzati con pavimentazione in asfalto colato di spessore 2 cm su massetto di calcestruzzo 200 kg/mq di sp. 10 cm C12/15-X0-S3.

I cordoli dei marciapiedi stessi e delle aiuole saranno in calcestruzzo vibrocompresso prefabbricato conformi alla UNI EN 1340 su sottofondo di calcestruzzo.

Le aiuole verranno realizzate complete di fornitura di terra di coltivo, formazione di prato, concimazione e messa a dimora di piante comprese tutte le attività ad essa propedeutiche.

La segnaletica stradale orizzontale prevista è costituita da strisce continue larghezza 12 cm per la formazione di stalli, e linee di arresto, zebraure, fasce pedonali e frecce direzionali, il tutto eseguito con vernice spartitraffico rifrangente.

L'impianto di illuminazione pubblica prevede la sostituzione di pali e proiettori per le aree a parcheggio e della collocazione di numero 8 pali per l'illuminazione della pista ciclabile.

L'impianto di smaltimento acque meteoriche, con allaccio alla condotta comunale e formazione di pozzetto con chiusino in ghisa, prevede la fornitura e posa in opera di pozzetti in calcestruzzo prefabbricato completi di chiusini, idonee camerette e manufatti di ispezione, fossa per depurazione oli e grassi di capacità 1000 litri, fornitura e posa di tutte le tubazioni, i raccordi e gli accessori necessari.