



PATRICIO ENRIQUEZ

architetto

Sede legale: via Delle Ande 16 – 20151 Milano

Sede operativa: Via Rubens, 20 - 20148 Milano

COMUNE DI BOVISIO MASCIAGO

Via privata Roma 92

PIANO ATTUATIVO R17

RELAZIONE TECNICA E SPECIALISTICA

OPERA PUBBLICA – PARCHEGGIO

luglio 2019

1. UBICAZIONE

Gli interventi illustrati nella presente relazione e negli elaborati grafici allegati, costituiscono lo sviluppo progettuale per la realizzazione di una nuova area a parcheggio pubblico.

La realizzazione di un nuovo parcheggio pubblico corrisponde alle scelte e prescrizioni assunte dal vigente Documento di Piano e Piano dei Servizi. Tale nuova area a parcheggio è ubicata nella via privata Roma che si diparte dalla via centrale Roma in prossimità della linea ferroviaria Milano-Asso.

Dal punto di vista catastale, il bene risulta identificato dal catasto terreni del comune censuario di Bovisio Masciago al foglio 7 mappale 207 parte.

L'area attualmente, completamente edificata, è costituita da un lotto di forma trapezoidale avente una superficie catastale di 2.280 mq.



Mappa catastale – Foglio 7 mappale 207

2. IL CONTESTO

L'area di progetto su cui si va a collocare il parcheggio pubblico è posta all'interno di un lotto trapezoidale completamente edificato di proprietà privata, posto in fregio alla via privata Roma, dove insistono due corpi di fabbrica rettangolari di due piani fuori terra ciascuno, disposti parallelamente in senso nord sud e congiunti sul lato settentrionale da un corpo di fabbrica, realizzato successivamente, emergente un piano fuori terra.

Il lotto di intervento risulta dunque completamente edificato e pavimentato nella sua area cortilizia interna delimitata dai tre fabbricati, come sopra descritti, che definiscono morfologicamente un unico manufatto ad "U".

Il contesto di riferimento entro cui si colloca l'area in esame è ormai quello caratterizzato dalla diffusa presenza della funzione residenziale costituito da un articolato sistema spaziale tipizzato da una varietà di soluzioni tipologiche degli edifici presenti: edifici in cortina, palazzine centro lotto, ville/villini, edifici in linea, edifici rurali trasformati ai fini residenziali.



Veduta aerea da Nord



Veduta aerea da est

Trattasi dunque di un variegato tessuto edificato contraddistinto anche da una diversità di altezze, ovverosia formato da edifici cha vanno da 1 sino a 5 piani fuori terra, confermando la disomogeneità morfologica del costruito, stante anche la scarsa qualità architettonica soprattutto delle costruzioni inserite a partire dagli agli anni '80, di cui talune con attività commerciali al piano terra.

Restano, però, ancora alcuni elementi puntuali di riconoscibilità dell'identità storico culturale di Bovisio Masciago, rappresentati dalle ville/villini costruiti in fianco al sedime ferroviario della linea Milano-Asso sulla via Nazario Sauro, ben riconoscibili tra l'altro dal consistente e pregiato patrimonio arboreo dei propri giardini.



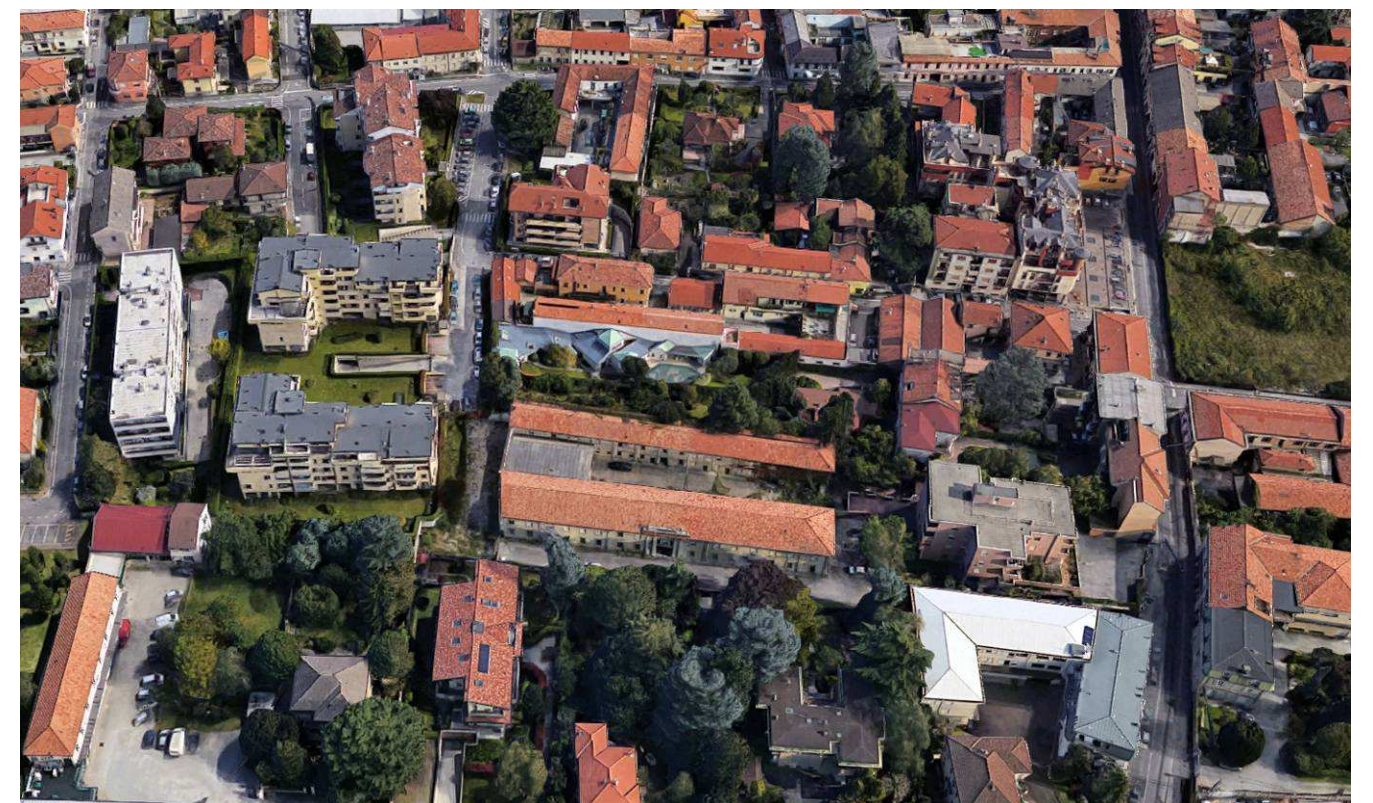
Mappatura delle altezze dei fabbricati – Stralcio quadro conoscitivo PGT

Al riguardo, l'edificazione attualmente presente nell'area non possiede rilevanti o determinati valori architettonici e tipologici. Tuttavia rappresenta una delle ultime testimonianze di una scomparsa funzione artigianale che ha contraddistinto lo sviluppo socio economico di questa parte settentrionale della regione milanese in cui Bovisio Masciago si colloca.

Infatti nei fabbricati, oggi tutti abbandonati e privi di un qualsiasi uso, si svolgeva una proficua attività artigianale di lavorazione di mobili in legno come testimonia la dicitura presente sul portale d'ingresso sulla via Roma.



Veduta aerea da sud



Veduta aerea da ovest

È il portale d'ingresso, posto in cortina sulla via privata Roma per l'appunto, a possedere un simbolico valore dell'identità storico culturale di Bovisio Masciago, che il presente progetto intende salvaguardare mediante il suo mantenimento e recupero.

L'ambito di progetto si presenta oggi come uno degli elementi di quel tessuto urbano destrutturato, privo di una regola insediativa che del resto ha perso un'identità. Per di più con le recenti trasformazioni edilizie, l'ambito ha anche perso una sua dimensione di paesaggio, qualificandosi quasi come un elemento estraneo alla città, nonostante la sua storicità di fabbricato. Infatti, nei suoi bordi già troviamo disegnati strade ed edifici, compiuti ed in parte ancora incompiuti come nel caso specifico dell'area immediatamente posta a nord a seguito di un infruttuoso progetto di recupero.

Difatti, l'area di progetto sta in una dimensione posta a metà tra queste due dimensioni: la città storica e la città del 2000. È un luogo interposto, un luogo "tra due parti".

Questi i temi con i quali il progetto si confronta con l'intenzione di porre una "addizione di valore" che sappia dialogare sia con i contesti ambientali che con la città.



Dettaglio del portale di ingresso



Vista interna del cortile interamente pavimentato

3. Previsioni di Piano.

Urbanisticamente il vigente PgT individua il lotto oggetto di intervento nel Documento di Piano come “ambito di trasformazione”, individuabile con la sigla R17 e soggetto preventivamente a pianificazione attuativa.

La tabella “B” riportata nel documento di piano attribuisce all’ambito di trasformazione R17 i seguenti parametri urbanistici/edilizi per la redazione del necessario piano attuativo:

- Destinazione funzionale prevalente = residenziale
- Superficie territoriale (St) = 2.42 mq
- Volume residenziale = 4.000 mc
- Superficie lorda di pavimento (Slp) = 1.333 mq
- Indice di cessione per attrezzature = 1,97 mc/mq
- Attrezzature dovute = 2.626 mq
- Attrezzature interne = 525 mq
- Attrezzature esterne = 2.101 mq
- N° piani = 5
- Rapporto di copertura (Rc) = 35%
- Superficie permeabile (Spd) = 40%

In tal senso nel vigente Piano dei Servizi, nell’ambito di trasformazione “R17” viene individuata la parte di “superficie edificabile” e la parte di “attrezzature pubbliche e di interesse generale previste all’interno dell’ambito di trasformazione” identificata con destinazione parcheggio pubblico rilevabile con la sigla R17P e posta lungo la via privata Roma. Tale ultima area corrisponde alla quota di attrezzature interne che devono essere cedute gratuitamente in favore del Comune di 525 mq.

La cessione dell’area minima di 525 mq a parcheggio pubblico corrisponde al dettame contenuto al punto 6 del Documento di Piano, laddove si indica che: “L’edificabilità assegnata sugli ambiti di trasformazione urbanistica soggetti a pianificazione attuativa, prevede la **cessione di una quota complessiva dovuta** per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale, **di cui una parte viene soddisfatta all’interno del perimetro del piano attuativo** e che salvo motivate argomentazioni tecniche **risulta prescrittiva per la quantità ed indicativa per la localizzazione ed una quota parte da reperire esternamente mediante l’acquisizione di quelle aree identificate sulla Tav. S5 od in alternativa da sottoporre a monetizzazione**”.

Al fine dunque di salvaguardare il portale d’ingresso dell’edificio esistente, per mantenere un importante testimonianza dell’identità storico culturale di Bovisio Masciago come già sopra indicata, la proposta di piano attuativo si discosta dalla proposta localizzativa del Pgt, proponendo una diversa dislocazione dell’area individuata come parcheggio pubblico, non più individuata lungo la via privata Roma che qualora venisse mantenuta imporrebbe conseguentemente la sua demolizione e mancata valorizzazione testimoniale, facendo dunque ricorso, per l’appunto, al carattere non prescrittivo della localizzazione di tale dotazione pubblica, come meglio descritto nel prosieguo.

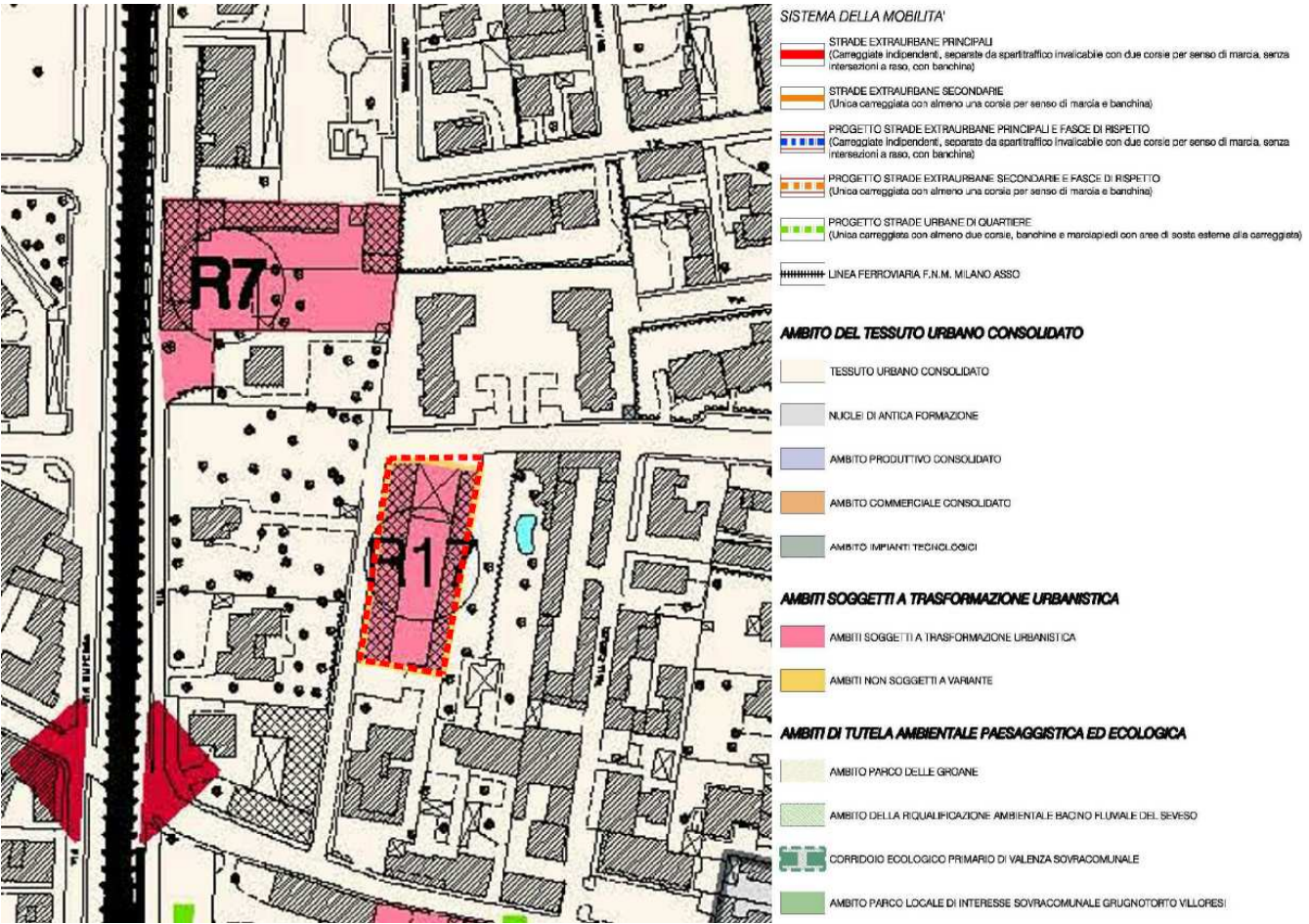
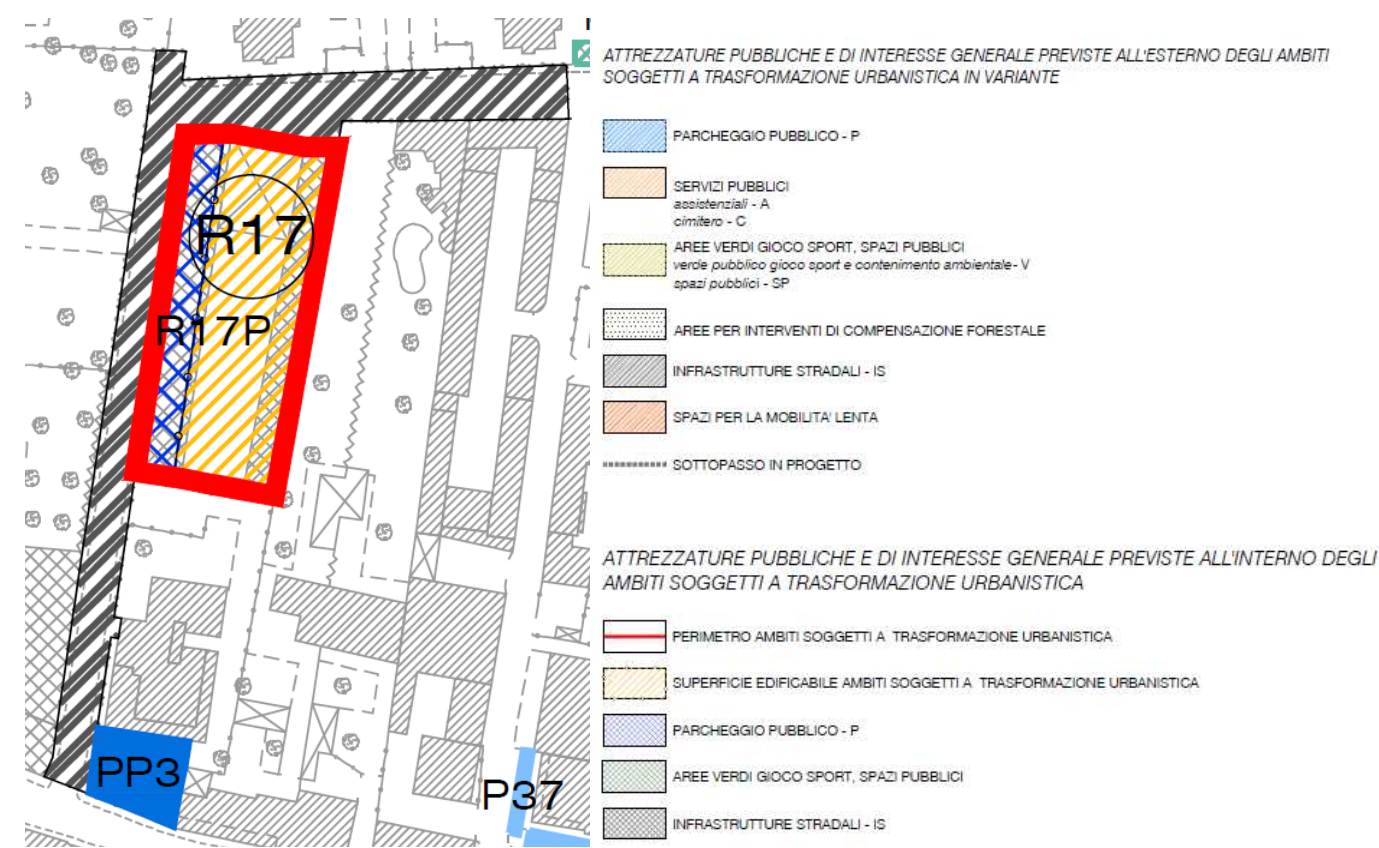


TABELLA B

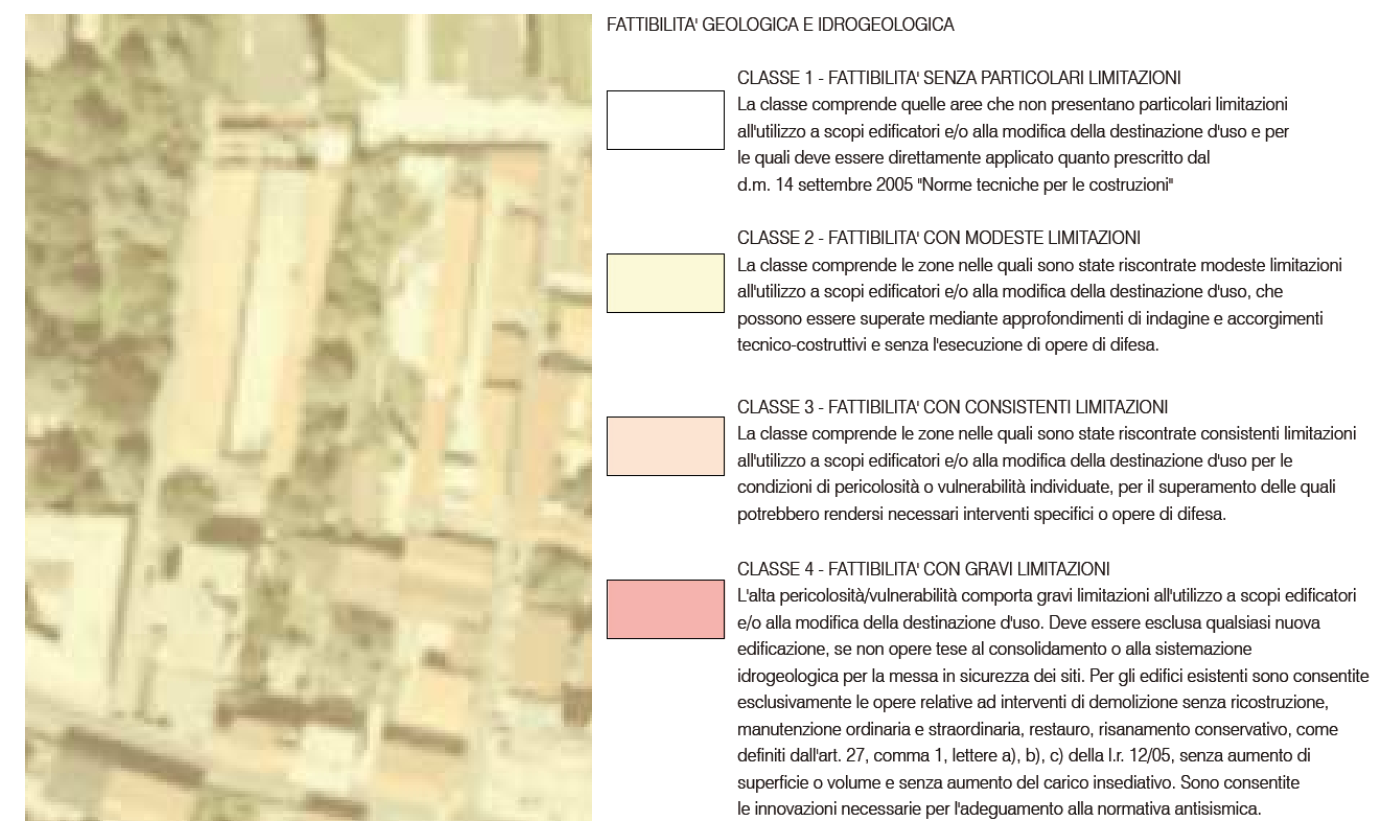
AMBITI DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA A PREVALENTE DESTINAZIONE RESIDENZIALE SOGGETTI AL CRITERIO PEREQUATIVO												
N° PIANO ATTUATIVO	St-SUPERFICIE TERRITORIALE ambito edificatorio mq	VOLUME TOTALE	volume residenzialemc	volume terziario e commerciale mc	SLP mq	ler - INDICE DI CESSIONE PER ATTREZZATURE mc/mq	ATTREZZATURE DOVUTE mq	ATTREZZATURE INTERNE mq	ATTREZZATURE ESTERNE mq	N° PIANI	Rc - RAPPORTO COPERTURA %	Spd SUPERFICIE PERMEABILE %
R17	2.042	4.000	4.000	-	1.333	1,97	2.626	525	2.101	5	35	40

Stralcio Documento di Piano

Lo stesso Documento di Piano, dal punto di vista della fattibilità geologica individua l'area di intervento in una classe di fattibilità geologica 2, ovverosia con una fattibilità con modeste limitazioni all'utilizzo a scopi edificatori e/o alla modifica della destinazione d'uso che possono essere superate mediante approfondimenti di indagine e accorgimenti tecnico-costruttivi e senza l'esecuzione di opere di difesa.



Stralcio Piano dei Servizi

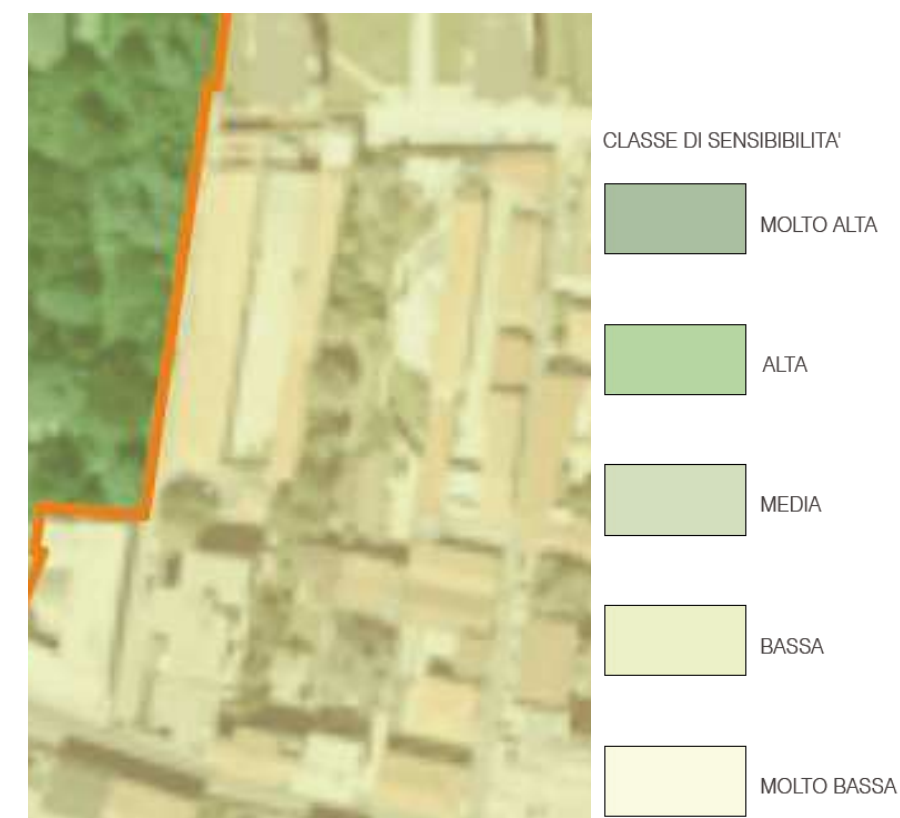


Stralcio Documento di Piano – Individuazione dei vincoli e classi di fattibilità geologica e idrogeologica

Dal punto di vista della sensibilità paesistica, il Documento di Piano individua l'area di intervento all'interno della classe bassa, ossia pari al valore numerico di 2.

Dal punti di vista vincolistico, l'area non è assoggettata a nessun tipo di vincolo paesaggistico, architettonico o ambientale.

Per quanto riguarda l'eventuale presenza di interferenze, non risultano presenti, poiché trattasi di area privata già edificata oggetto di completo rinnovamento/riqualificazione mediante progetto urbanistico attuativo disciplinato dal piano attuativo residenziale R17, come già descritto. Tale piano attuativo prevede la totale demolizione delle strutture edilizie esistenti ad eccezione del portale d'ingresso.



Stralcio Documento di Piano – Carta della sensibilità paesistica

4. IL PROGETTO

La scelta progettuale, comunque prevista dal Pgt, di posizionare il nuovo parcheggio ad uso pubblico compattandolo nella zona più a sud del lotto, invece di posizionarlo in linea sulla via privata Roma, deriva da una questione legata alla tutela di un manufatto architettonico ritenuto di particolare interesse per la conservazione della memoria storico culturale della comunità di Bovisio Masciago.

Realizzare infatti, il nuovo parcheggio ad uso pubblico lungo la via privata Roma avrebbe impedito la preservazione del portale di ingresso, cancellando totalmente le caratteristiche storico/morfologiche dell'ambito in progetto.

Inoltre, il posizionamento del nuovo parcheggio ad uso pubblico in area compatta e più prossima alla strada pubblica di via Roma ne migliora la fruibilità anche in relazione alle attività commerciali poste sulla stessa e la funzionalità anche in relazione all'utenza della stazione ferroviaria.

Tale esigenza di una nuova area a parcheggio a servizio dell'utenza che si rivolge verso la stazione ferroviaria, individuata dal vigente Pgt e dal Piano dei Servizi, è supportata anche dalle analisi ambientali della valutazione ambientale strategica (VAS), redatta proprio durante la fase pianificatoria del PGT. Per l'appunto l'indicatore della VAS "accessibilità alle stazioni ferroviarie" include il parcheggio R17P che si colloca ad una distanza inferiore a 250 m.

Del resto, già oggi si evince la necessità di una dotazione di parcheggio, poiché attualmente la via privata Roma è caratterizzata fortemente da un utilizzo pubblico dato dalla sosta (impropria e non regolamentata) di autoveicoli privati ed estranei alla Proprietà.

Il parcheggio in progetto, avente una superficie di 572 mq (superiore alla dotazione di 525 mq prevista dal Pgt) prevede una dotazione di posti auto di n. 16 stalli di cui uno a servizio dell'utenza con ridotte capacità motorie e relativa area verde pertinenziale secondo le disposizione ecosostenibili previste dagli strumenti urbanistici e regolamenti edilizi comunali. Completano la strutturazione del parcheggio il relativo impianto fognario e di illuminazione pubblica, così come descritto nello specifico elaborato progettuale. (Tav. n. 06).

Questa dotazione, come previsto dal vigente PGT, viene ceduta gratuitamente in favore del Comune ad assolvimento della dotazione interna indicata dal Pgt e realizzata senza avvalersi dell'istituto dello scomputo degli oneri di urbanizzazione, ovverosia a totale carico e spese dei lottizzanti.



LEGENDA

- PARCHEGGIO PUBBLICO ESISTENTE - P
- PARCHEGGIO PRIVATO AD USO PUBBLICO ESISTENTE - PP
- PARCHEGGIO PUBBLICO IN PROGETTO - P
- STAZIONE FERROVIARIA FNME
- ACCESSIBILITA' PEDONALE ALLA STAZIONE FERROVIARIA R = 250 Mt - circa 5 minuti a piedi
- Piste ciclabili esistenti
- Piste ciclabili in progetto

Stralcio tavola V17C – Valutazione ambientale strategica

Il parcheggio in progetto, è composto:

- da una specifica area dedicata alla sosta degli autoveicoli avente una superficie di 350 mq compressa l'area distributiva (21,80 m x 16 m);
- n. 15 posti auto con singole dimensioni 2,50 m x 5,00 m;
- n. 1 posto auto per gli utenti diversamente abili, in ottemperanza alla normativa per l'abbattimento delle barriere architettoniche, con dimensioni 3,20 m x 5,00 m dotato di idonea rampa di collegamento (sviluppo m. 1,50) e avente una pendenza del 10% (pendenza massima ammessa 12% - LR 6/89);
- da una specifica area distributiva agli stalli di sosta avente una larghezza di m. 6,00 e una estensione di m. 21,80, con pendenza trasversale del 1.5% dall'esterno verso il centro opportunamente raccordata con il marciapiede;
- di due marciapiedi contermini agli stalli di sosta di larghezza di m. 1,50 e con pendenza trasversale del 1,50 %;
- di aree verde di mitigazione ambientale e paesistica, di cui una compatta posta sul versante est ove sono previste delle alberature (n.4).

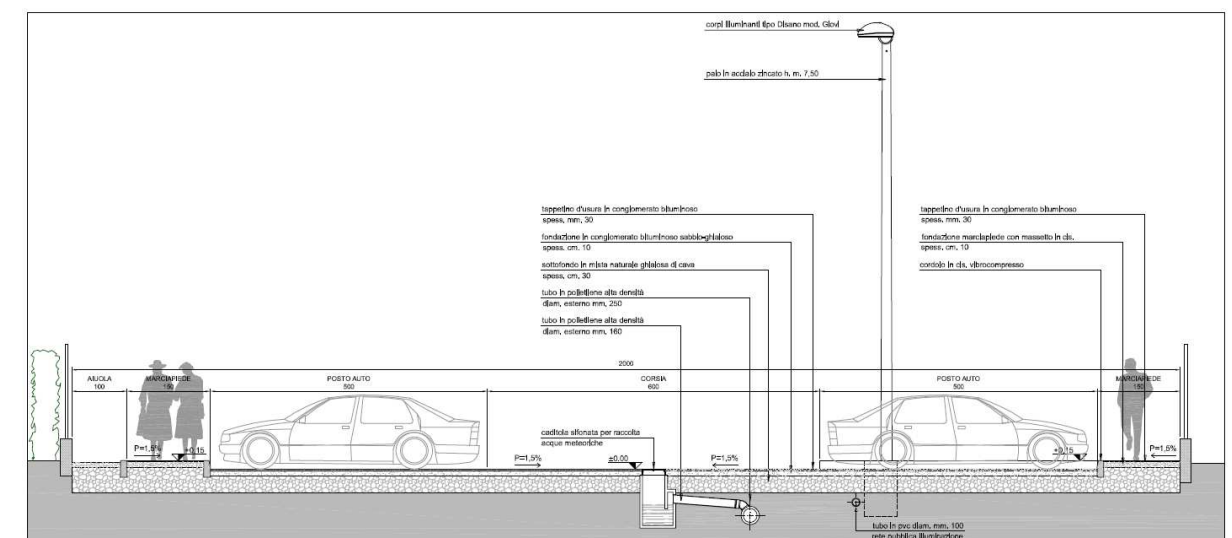
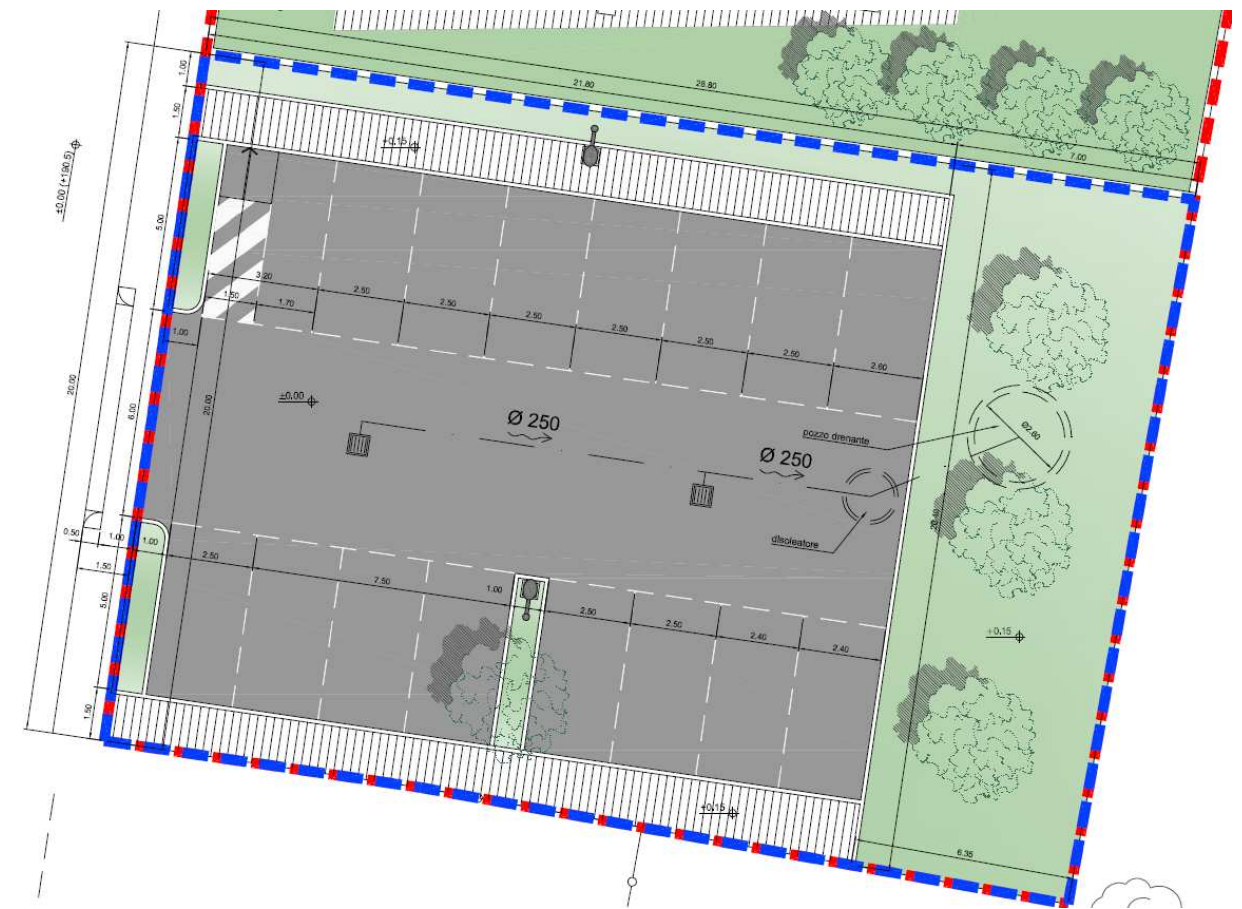
L'accesso all'area di parcheggio avviene dal lato ovest dalla via privata Roma, mediante la realizzazione di uno specifico manufatto di rampa che raccorda la superficie stradale della via privata Roma con la superficie stradale interna del parcheggio senza interrompere la continuità del marciapiede posto sul confine ovest. Il tutto a favore degli utenti pedonali.

Completano il nuovo parcheggio i seguenti impianti tecnologici:

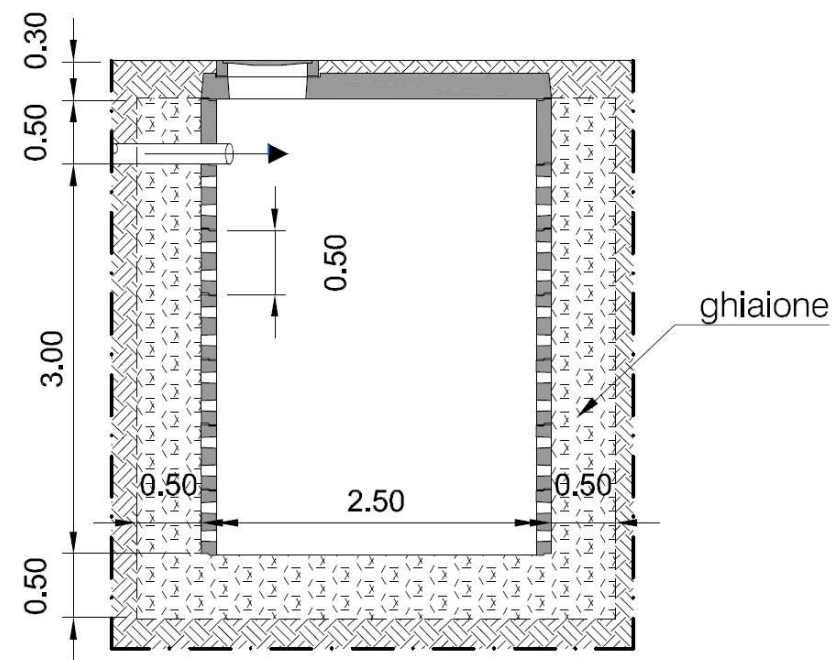
- impianto di illuminazione pubblica composto da:
 - n. 2 pali di illuminazione in acciaio zincato di altezza m. 7,50 e relativo rivestimento di protezione del palo;
 - n. 2 corpi illuminanti tipo Disano modello "Giovì" rispettosi della normativa regionale in materia di inquinamento luminoso;
 - n. 2 plinti di fondazione in cls, dimensioni cm. 100x100x120;
 - n. 2 pozzetti in cls per ispezione di dimensioni interne 40x40 cm e relativo chiusino in ghisa classe D250;
- impianto fognario composto da:
 - linea fognaria centrale sull'area di parcheggio di diametro 250 mm in tubo di polietilene ad alta densità con pendenza > 0,50%;
 - n. 2 caditoie stradali complete di pozzetto sifonato in cls di dimensioni interne 50x50 cm e dotate di chiusino in ghisa tipo sferoidale classe D400;
 - impianto disoleatore a norma UNI EN 858-2 in vasca monoblocco prefabbricato in calcestruzzo armato vibrato a pianta circolare, diviso in tre settori con dimensioni Ø 150 cm, altezza 137 cm, portata l/sec. 1,00 e con capacità utile lorda di 1.670 litri;
 - pozzo perdente composto da anelli perdenti (h= 50 cm) prefabbricati in c.a. vibrocompresso, completi di fori passanti Ø cm 10 per il drenaggio delle acque. Dimensioni interne Ø cm 250x300h. Spessore minimo parete cm 8. Armatura costituita da due anelli saldati Ø mm 8 annegati in prossimità dei bordi superiore ed inferiore. Anelli sormontati da chiusino in ghisa classe D250.

L'impianto di fognatura per la raccolta delle acque stradali del parcheggio è a tenuta con pendenza > 0.5 %, con tubazioni in polietilene ad alta densità tipo UNI EN 1401-1 con giunture

termosaldate. Collettore principale diametro esterno cm. 25 e tubazioni di raccordo con le caditoie stradali (in ghisa 45x45 cm tipo sferoidale classe D400) diametro esterno 16 cm, da eseguire con il medesimo materiale, , entrambi rinfiacate con cls.



Planimetria e sezione tipologica parcheggio in progetto

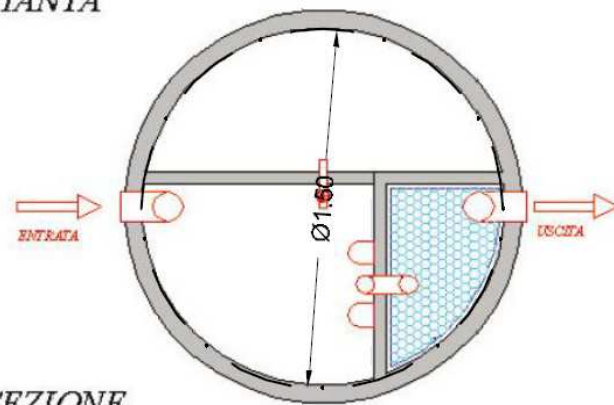


Schema sezione pozzo perdente con anello minimo da 250 cm

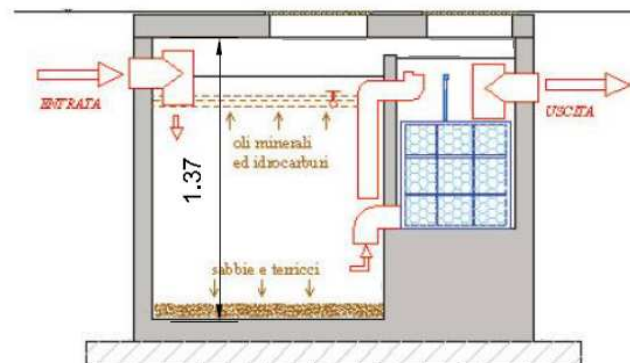
Gli interventi in previsione sono sinteticamente riassumibili nelle seguenti fasi:

- demolizione pavimentazioni esistenti previa demolizione dei fabbricati esistenti;
- sbancamento e formazione di cassonetto stradale con spessore di circa 50 cm;
- scavi per impianti tecnologici e per successiva formazione del sottofondo stradale;
- posa in opera di cordoli per marciapiedi;
- formazione di nuova superficie stradale con sottofondo in misto di ghiaia sp. 30 cm., fondazione in conglomerato bituminoso sp. 10 cm., tappetino d'usura sp. 3 cm.;
- realizzazione di marciapiedi con fondazione in massetto di cls sp. 10 cm su sottostante sottofondo in misto di ghiaia e finitura superficiale in asfalto sp. 3 cm e cordoli in cls;
- realizzazione di nuovo impianto fognario per smaltimento acque piovane;
- realizzazione di nuovo impianto di illuminazione pubblica;
- realizzazione segnaletica stradale orizzontale e verticale;
- realizzazione delle opere di sistemazione esterne a verde con terra di coltivo e relative piantumazioni.

PIANTA



SEZIONE



Disoleatore