



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 PAESISTICA

luglio 2019

1. UBICAZIONE

L'area di progetto 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.

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



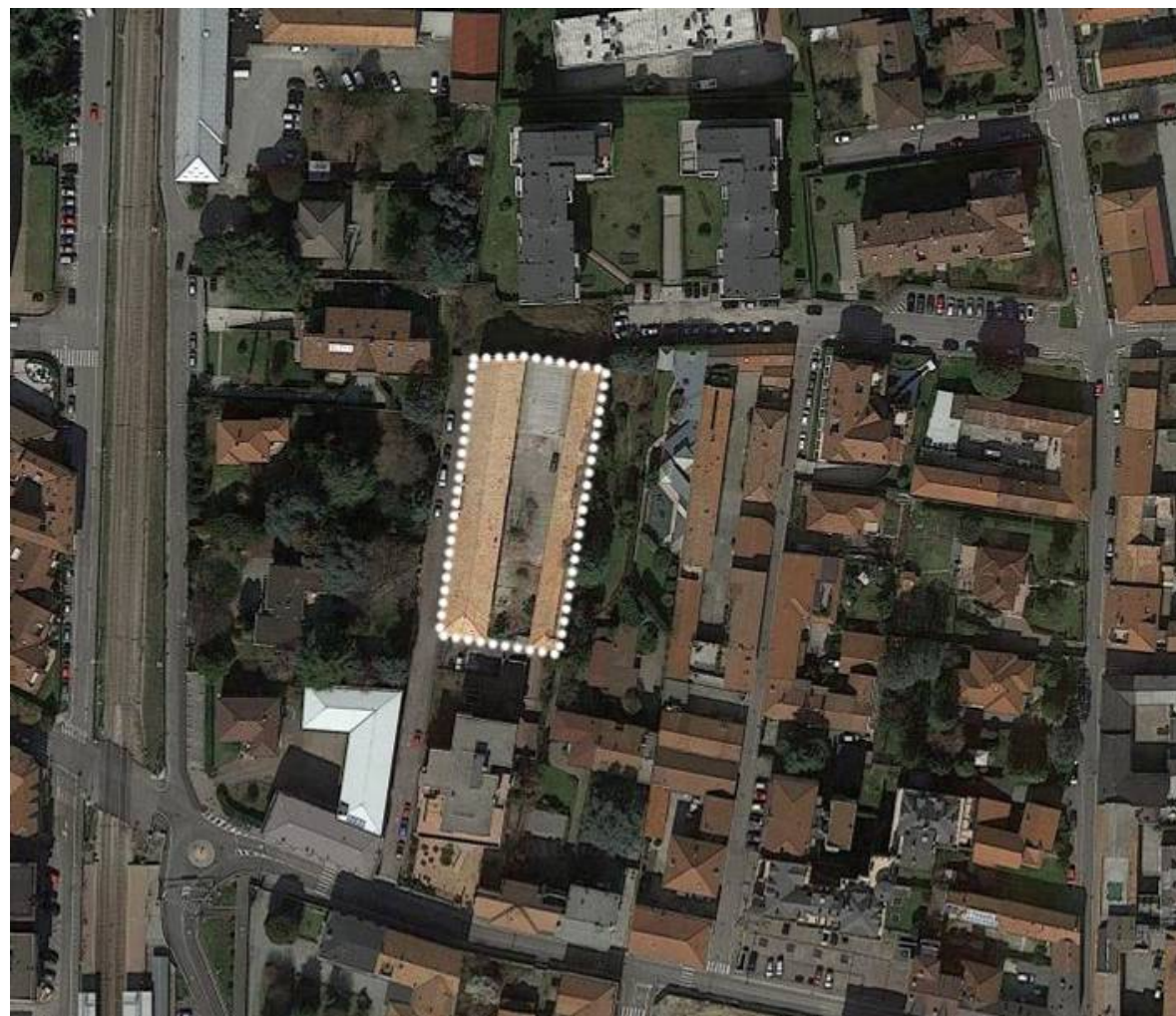
Mappa catastale

2. IL CONTESTO

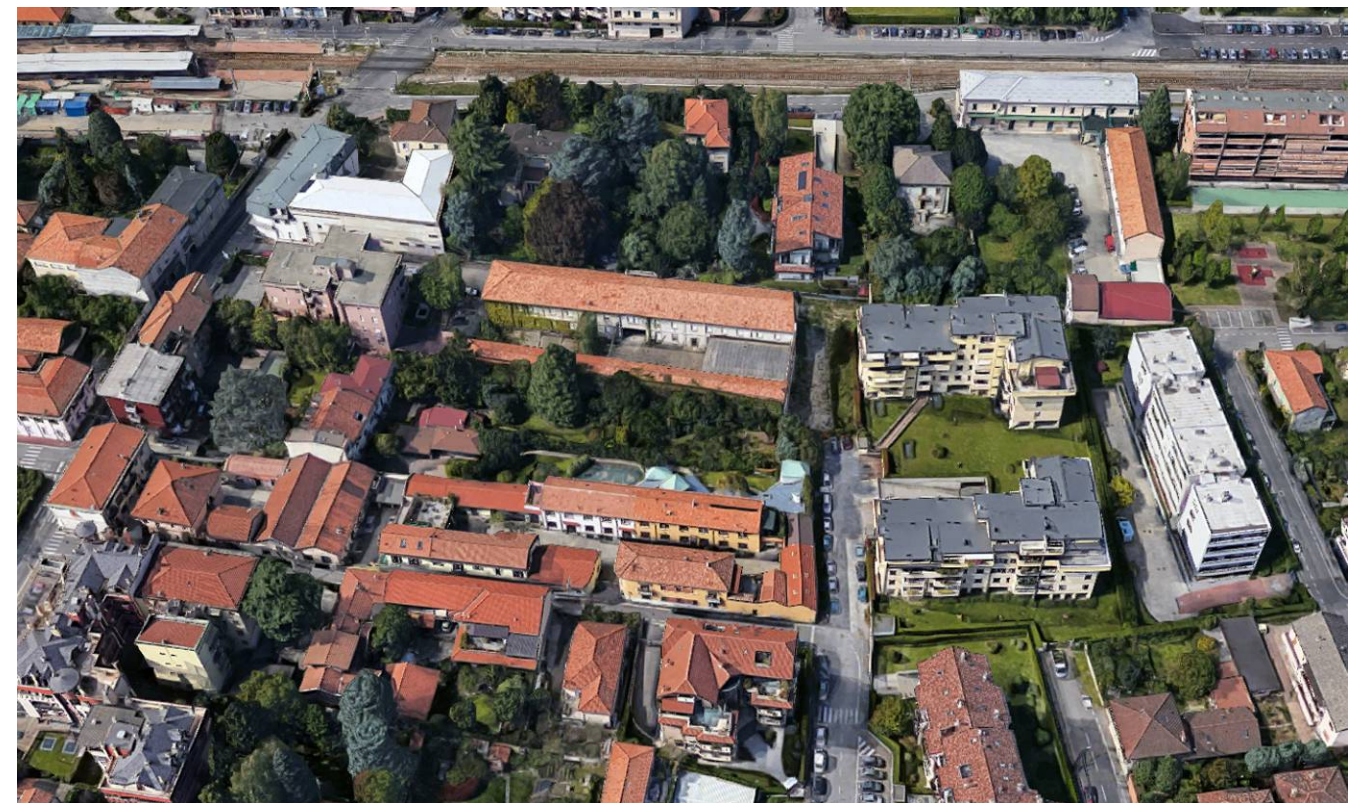
L'area di progetto è costituita da un lotto trapezoidale completamente edificato, posto in fregio alla via privata Roma, dove insistono due corpi di fabbrica rettangolari di due piani fuori terra ciascuno, disposti parallelamente in senso nord sud e congiunti sul lato settentrionale da un corpo di fabbrica, 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.



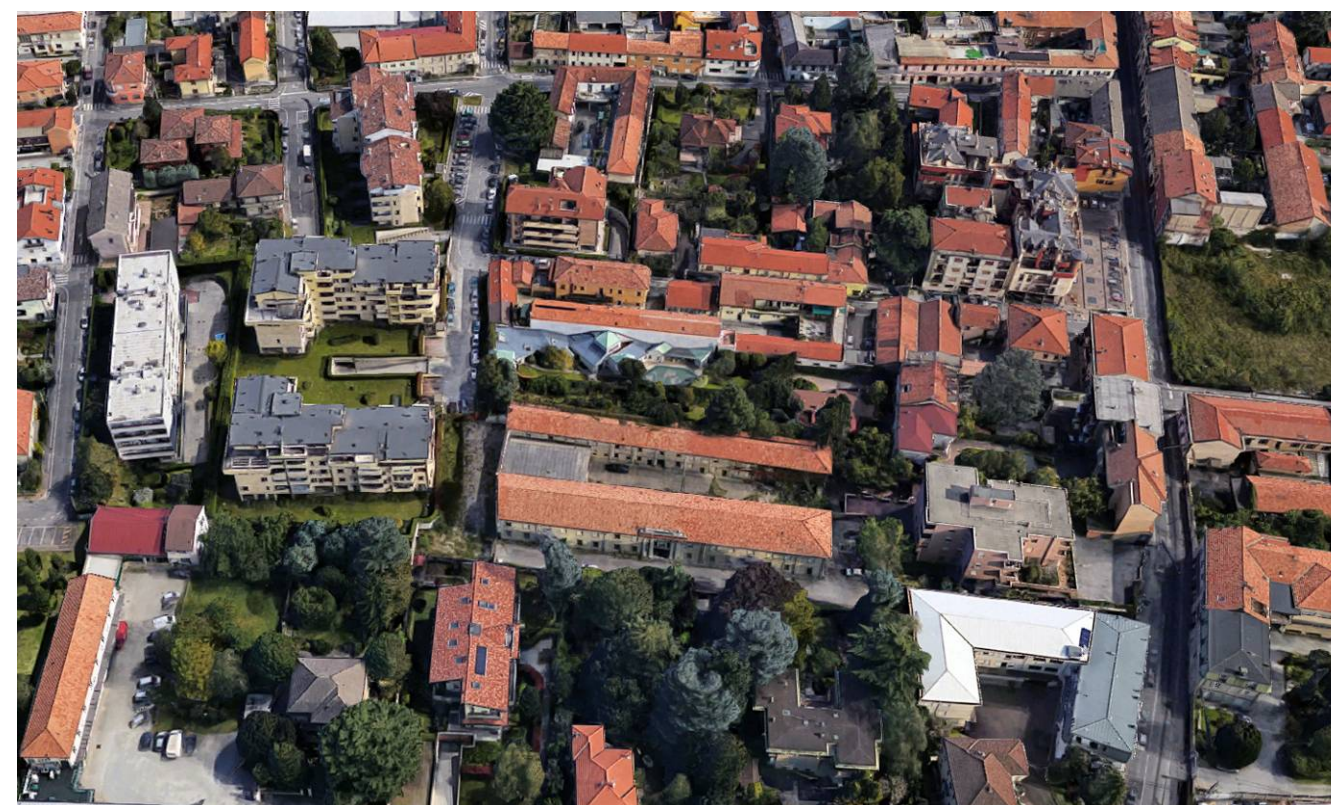
Mappatura delle altezze dei fabbricati – Stralcio quadro conoscitivo PGT

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.

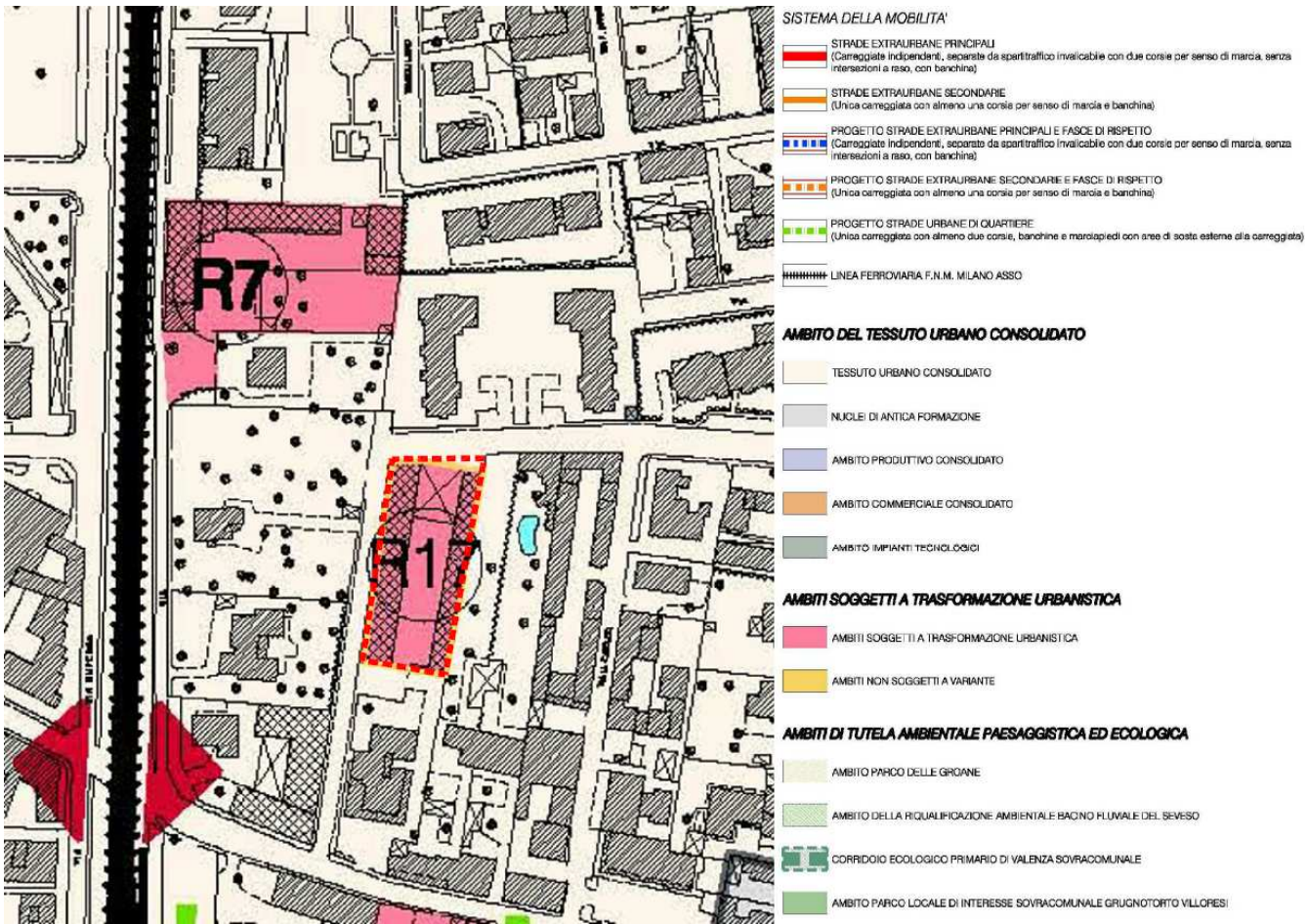
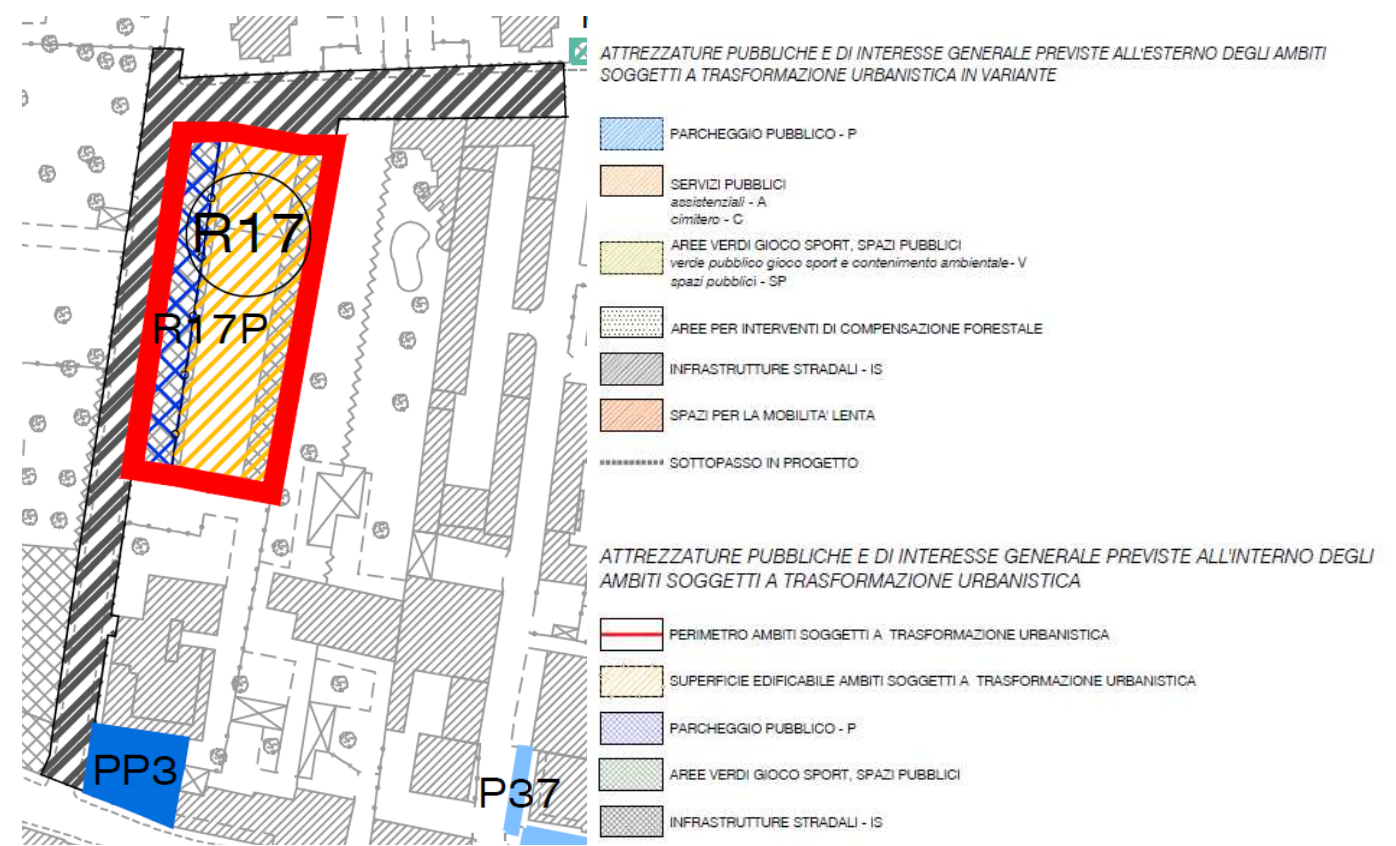


TABELLA B

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	Icr - 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.



Stralcio Documento di Piano – Carta della sensibilità paesistica

4. L'EDIFICIO E IL PROGETTO

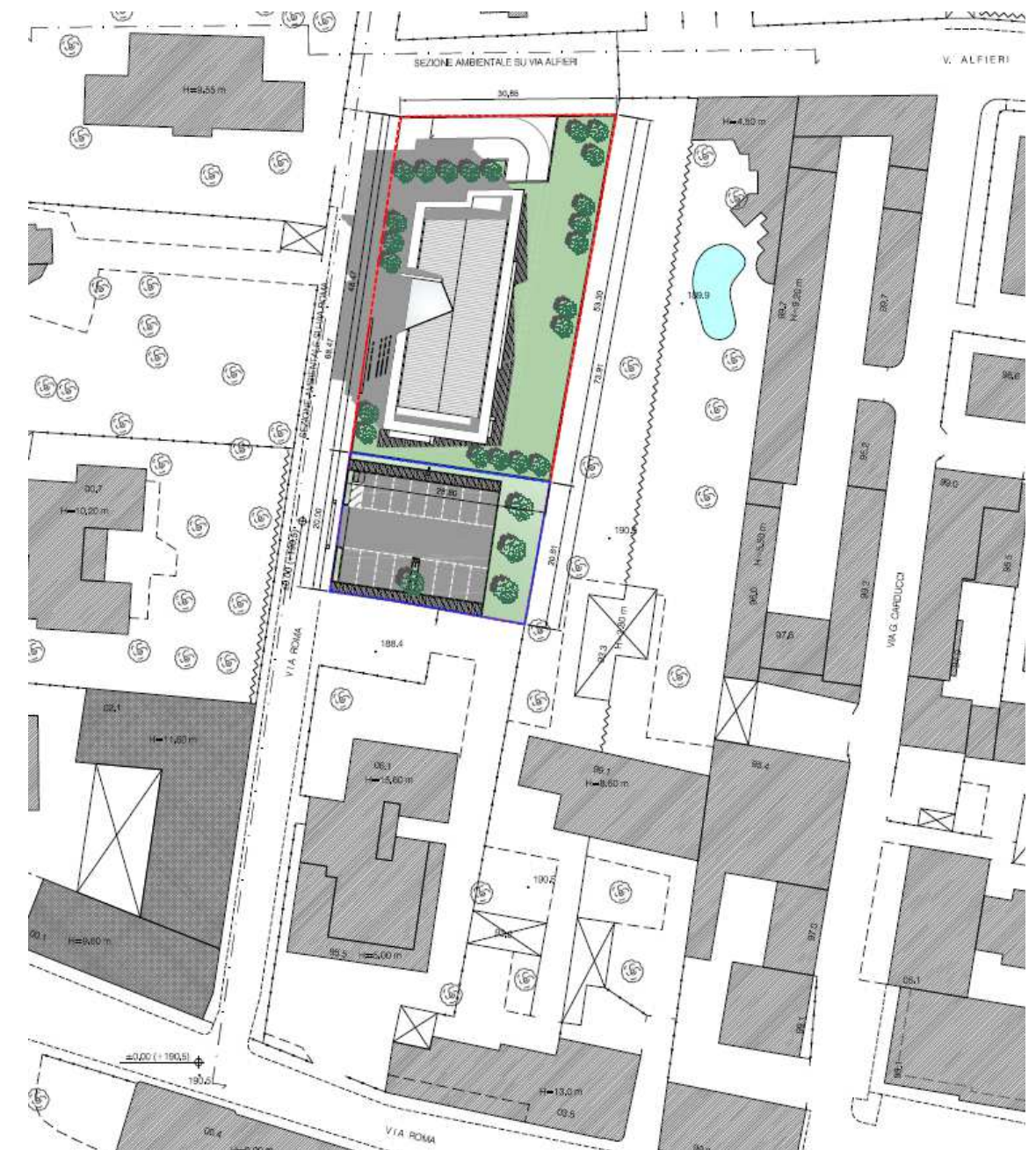
Il tema urbano del progetto è il dialogo costruttivo tra la città storica, con radici artigianali, e la città del 2000. Si è infatti immaginato il progetto prediligendo e valorizzando questo dialogo, cercando di sottolineare e mantenere le radici storiche e artigianali che hanno dato vita ad un tessuto urbano di valore e quasi del tutto scomparso. Nel tentativo di non annientare o cancellare questo valore storico è emersa la necessità di preservare, appunto, il portale d'ingresso, posto in cortina sulla via privata Roma, come immagine simbolica e fisica testimonianza di questo passato urbano e funzionale.

La soluzione progettuale si pone quindi in relazione con tale preesistenza, definendo un collegamento concreto tra il nuovo edificio in progetto e l'esistente portale attraverso la realizzazione di un pergolato aperto in legno e acciaio che collega la via privata Roma, con la facciata "pubblica" definita dal portale, e l'interno privato del lotto.

Inoltre, questo collegamento fisico tra esterno e interno definisce una linea generatrice, che conduce fino all'ambito naturalistico del nuovo giardino privato, sulla quale si attesta e si articola l'intero nuovo edificio, creando una prospettiva ininterrotta tra il piano strada e l'interno privato del lotto.

Su questa direttrice si articola infatti, il progetto architettonico che è costituito da un corpo di fabbrica di 4 piani fuori terra e di un sovrastante sottotetto non abitabile, sviluppandosi su un'altezza di circa 14,65 m alla gronda di copertura, per un totale di 16 unità abitative.

Il fabbricato è suddiviso per i primi 3 piani fuori terra in due corpi distaccati e ricongiunti solo attraverso gli spazi di distribuzione tra le unità abitative. Questa frammentazione del volume dell'edificio è appunto atta a generare l'apertura, la fessura e il dialogo tra la preesistenza storica e il nuovo intervento in progetto.



Planivolumetrico

In questo contesto emerge e si definisce 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.

Realizzare, pertanto, 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.

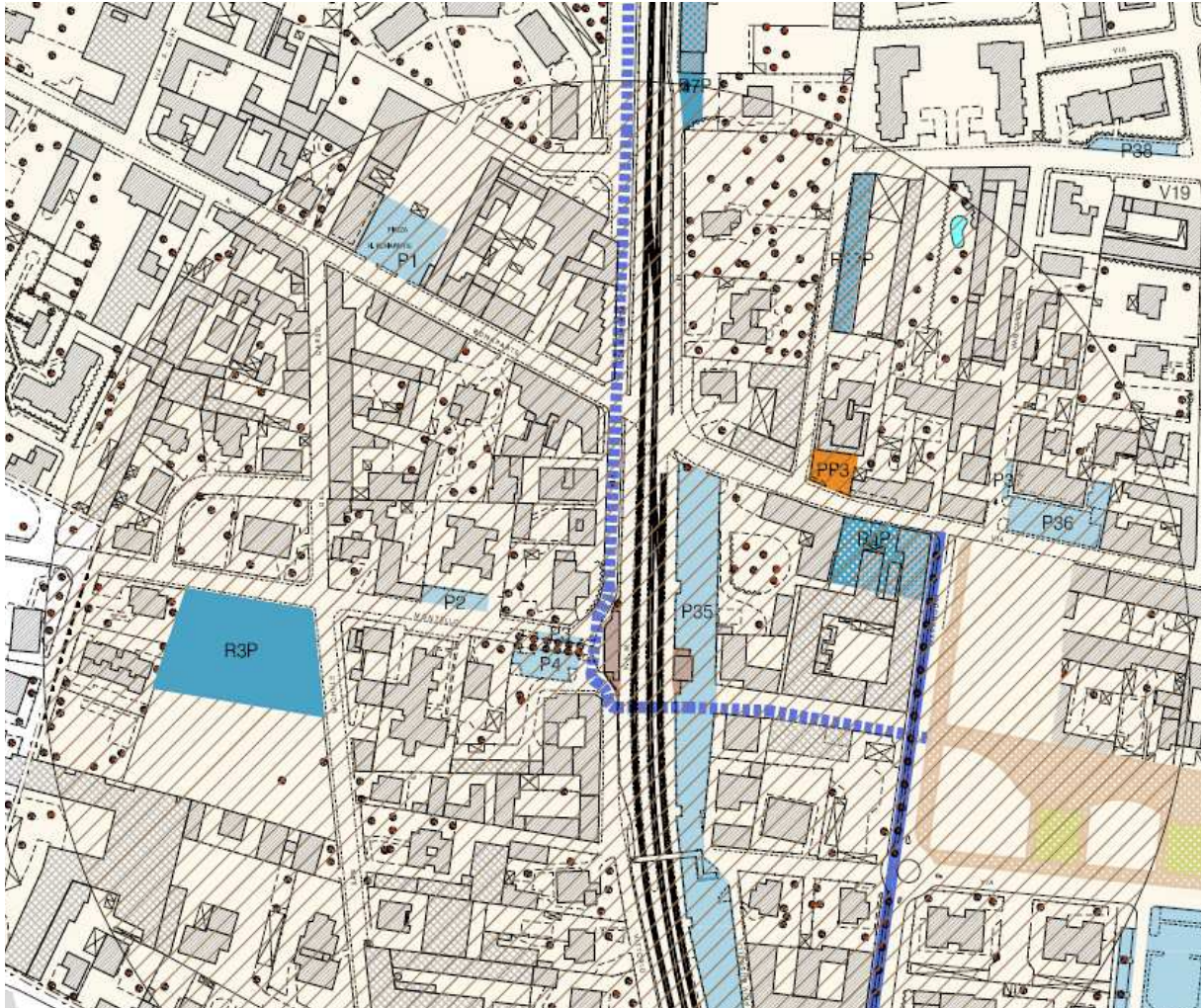
Inoltre, il posizionamento del nuovo parcheggio ad uso pubblico in area compatta e più prossima alla strada pubblica di via Roma ne migliora la fruibilità anche in relazione alle attività commerciali poste sulla stessa e la funzionalità anche in relazione all’utenza della stazione ferroviaria.

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 volume del nuovo edificio in progetto si pone quindi, in prossimità del portale di ingresso, compattandosi verso la strada, questo fa sì che gli spazi aperti trattati a giardino privato siano collocati in modo omogeneo e non frammentato nell'area est del lotto, l'area cioè più privata e riparata.

Inoltre, proprio a est del lotto in oggetto è presente un edificio residenziale ad un solo piano fuori terra, quindi collocare il nuovo edificio in progetto verso ovest, creando la maggiore distanza tra esso e l'edificio residenziale confinante a est protegge quest'ultimo dall'eventuale incombenza del nuovo edificio più alto.

Infatti l'intero progetto individua nel disegno del verde e degli spazi aperti il sistema connettivo, o meglio, la struttura figurativa, con la quale far dialogare efficacemente l'architettura e la natura, con l'intento anche di incrementare maggiormente la superficie verde e arborea dentro un contesto in cui la natura è completamente assente, essendo attualmente l'area completamente pavimentata. Tale scelta progettuale tende a confermare ed incrementare la presenza arborea che già si riscontra nei giardini delle ville/villini posti sulla via Nazario Sauro.

Per tale ragione progettare un sistema del verde non significa, come spesso accade, disegnare dei giardini affianco agli edifici, ma immaginarlo fortemente connesso con i nuovi interventi architettonici ed il contesto esistente, assegnando agli spazi aperti di nuova realizzazione una caratterizzazione propria in grado di valorizzarli al meglio sia dal punto di vista ambientale che della fruizione e della percezione visiva.

In quest'ottica ci pare importante formare una struttura vegetale primaria che comporti la realizzazione di un insieme di spazi omogeneo, seppur differenziato nei vari ambiti in base a specifiche esigenze, percepibile come unitario, ovvero costituire un sistema verde continuo, interamente percorribile, privo di barriere fisiche o percettive.

Le aree a verde sono piantumate per ombreggiare ed aumentare il confort igrometrico dell'area. Nello specifico viene garantita la presenza di almeno un'essenza arborea ogni 50 mq di superficie libera e sono irrigate utilizzando un sistema automatico che attinge l'acqua dalla riserva di acque meteoriche.

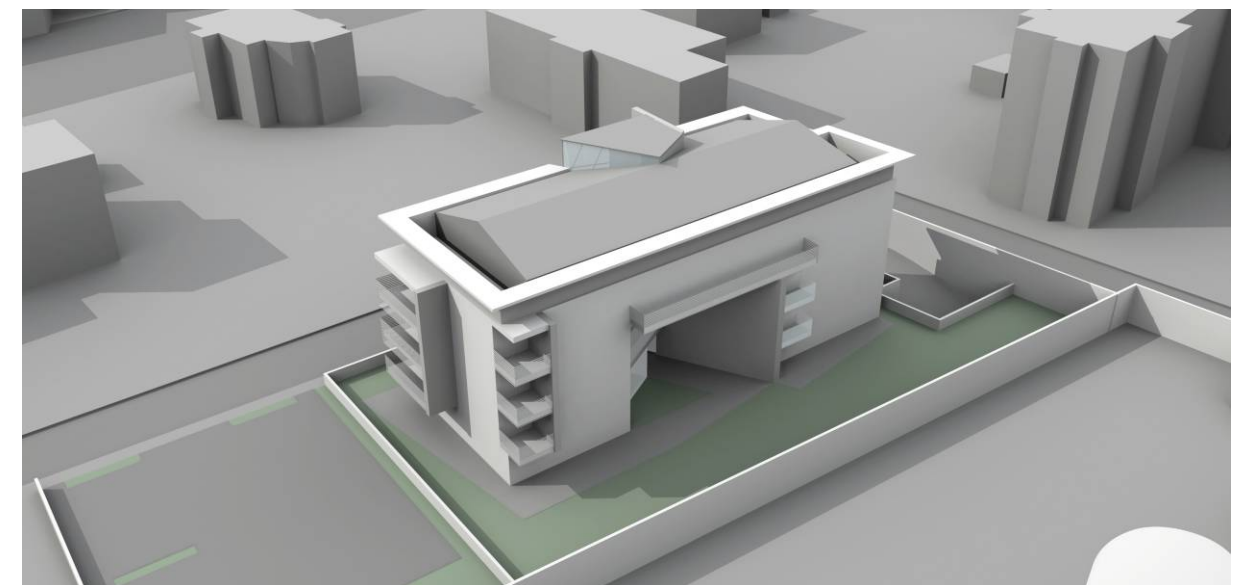
In questo modo le unità abitative, che si sviluppano già dal piano terra, possono godere dell'affaccio diretto verso l'interno del lotto e sull'adiacente area a verde.

Nel dettaglio il progetto prevede, come precedentemente indicato, un edificio che si fessura per i primi tre piani in corrispondenza della linea generata dal portale di ingresso, ma mentre il piano terra rimane diviso in due corpi separati in modo da dare continuità al camminamento pedonale verso il giardino privato, creando appunto un insieme di spazi percorribili omogenei e unitari, i piani superiori sono connessi dagli spazi di distribuzione in modo tale da creare un unico vano scala/ascensore a servizio di tutto l'edificio. Il terzo e ultimo piano abitativo si unifica poi, dando all'edificio una conformazione "a ponte" e ricostituendo la forma unitaria complessiva.

Inoltre, le direttrici che definiscono lo sviluppo progettuale dell'edificio sono evidenziate e sottolineate da setti, che, sporgendo dal perimetro dell'edificio in corrispondenza dei balconi, hanno anche la funzione di ombreggiamento, garantendo il corretto illuminamento delle unità abitative, ma anche la necessaria privacy verso le unità abitative confinanti. Ciò anche al fine di sfruttare al massimo la componente solare ottimizzando in riduzione i consumi energetici provenienti da fonti non rinnovabili.



Veduta tridimensionale da sud ovest



Veduta tridimensionale da sud est



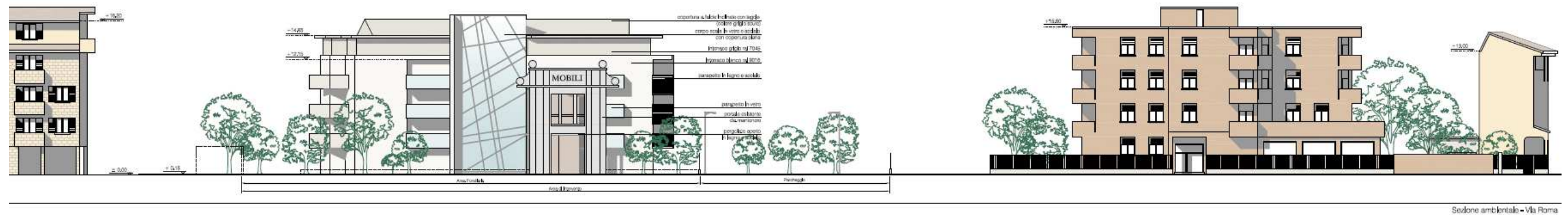
Veduta tridimensionale da nord ovest

I parapetti sono trattati in modo diversificato in base alle peculiarità e necessità dei vari affacci. Infatti, se nel prospetto più soleggiato a sud sono presenti parapetti in legno e acciaio che si estendo verso il basso a costituire dei *brise soleil* sui piani inferiori, sulle facciate est e ovest i parapetti sono in vetro, garantendo la maggiore visibilità verso la strada e verso il giardino interno. Infine, verso nord, i balconi sono delimitati da parapetti in muratura che identificano e chiudono la forma architettonica.

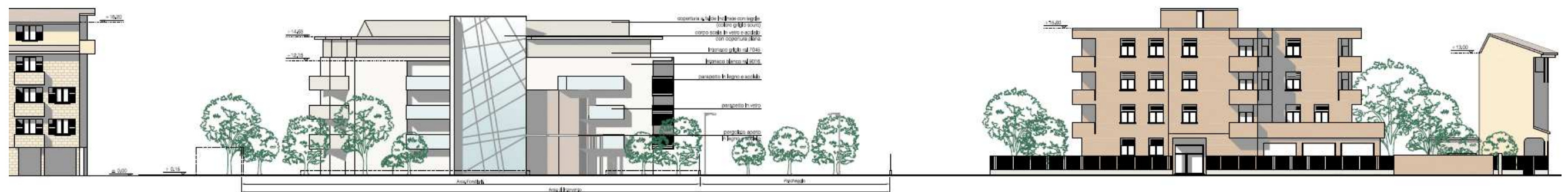
La facciata è trattata con intonaco bianco (ral 9016) in modo che il volume del nuovo edificio acquisisca leggerezza e luminosità. Inoltre, non essendo presente nel contesto un'uniformità di cromie, si è preferito prediligere un colore chiaro e neutro che caratterizza, oltretutto, già l'edificio preesistente.

Con il medesimo obiettivo di alleggerire il peso visivo dell'edificio, è stato definito un piano sottotetto leggermente rientrato e caratterizzato da un colore di intonaco poco più scuro (ral 7045), in modo da spezzare visivamente l'altezza complessiva delle facciate. Allo stesso modo la copertura a falde, arretrata sui prospetti sud e nord per essere meno visibile dal piano strada, è ulteriormente celata da una cornice sporgente, che circonda tutto il perimetro dell'edificio in progetto, atta a definire verticalmente il volume dell'edificio.

Infine, il vano scala/ascensore, posizionato verso la via privata Roma, è delimitato da una facciata in vetro e acciaio con copertura piana. Lo stesso vano scala collega anche il livello interrato, raggiungibile anche con rampa di accesso carrabile direttamente dalla via privata Roma, tale livello è destinato a box, con un totale di 34 posti auto e alle cantine di pertinenza.



Sezione ambientale - Via Roma



Sezioni ambientali sulla via privata Roma. In alto la visualizzazione del portale d'ingresso salvaguardato. In basso la visuale del solo edificio retrostante il portale di ingresso

Il progetto, nonostante la scala di progettazione intermedia (pianificazione attuativa), viene concepito al fine di garantire che ogni unità abitativa abbia una doppia esposizione, rispondendo così al principio di un corretta aerazione dell'alloggio, in quanto permette un miglior riscontro d'aria e favorendo una controllata gestione delle risorse energetiche all'interno di ogni unità abitativa che può disporre di locali caldi d'inverno e freschi in estate, riducendo gli sprechi dovuti alla eccessiva attività di refrigerazione e/o riscaldamento.

A tal proposito, il successivo sviluppo della progettazione (progetto edilizio) prevederà l'utilizzo di idonei materiali atti ad un buon sistema d'isolamento termico e di traspirazione dei muri perimetrali, nonché l'utilizzo di tecnologie alternative per il riscaldamento e raffrescamento, al fine di migliorare il confort abitativo ed abbattere l'inquinamento atmosferico.

In tal sede in fase di presentazione dell'idoneo titolo ad edificare (progetto edilizio), verranno assunti i principi finalizzati a ridurre i consumi energetici e le emissioni di inquinanti, assumendo come criteri di riferimento anche le linee guida adottate dalla Città Metropolitana di Milano con delibera n°699/05 Rep. Gen. – atti n°202222/2005-fas. 1113/2005 del 05/10/2005 e s.m.i.

Inoltre, ogni alloggio è fornito di spazi esterni, quali logge e balconi concepiti come estensione all'aperto dei luoghi domestici per rafforzare il rapporto tra spazi interni alla residenza e gli spazi aperti o naturali esterni. In questo modo si vuole evitare la "reclusione della vita domestica all'interno dell'alloggio". Estendendo la vivibilità degli spazi domestici all'aperto si favorisce l'esercizio di attività che contribuiscono al raggiungimento di una maggiore qualità della vita.

CONCETTO DELL'INVARIANZA IDRAULICA

La crescente impermeabilizzazione dei suoli impone un controllo quantitativo delle portate che possono essere scaricate nei ricettori superficiali, ed in misura tale per cui ogni nuova tipologia di intervento deve porsi nei confronti del territorio come se lo stesso non alteri le condizioni di deflusso esistenti verso i ricettori superficiali. Entra quindi in gioco prepotentemente il tema dell'invarianza idraulica ed idrologica, e quindi della necessità di rispettare le condizioni di deflusso con riferimento allo scenario ante-operam.

Ogni nuovo intervento di impermeabilizzazione delle superfici determina infatti un incremento dei coefficienti di deflusso, con una corrispondente riduzione dei processi di infiltrazione nel terreno. A questo aspetto si associa una contestuale riduzione del tempo di corrivazione, parametro che gioca un ruolo fondamentale nel processo di formazione dell'onda di piena. Ogni intervento che produce una contrazione di questa variabile contribuisce ad innalzare il picco del colmo di piena, a sfavore della capacità di smaltimento del ricettore finale con il rischio di contribuire ad esaltare i fenomeni di piena.

Con l'entrata in vigore del R.R. n° 7/2017 tutti gli interventi edilizi sul territorio che comportano un aumento delle superfici impermeabili devono quindi garantire il rispetto delle condizioni originarie; per raggiungere tale obiettivo, è necessario ricorrere alla laminazione delle portate di natura meteorica ovvero all'accumulo dei volumi di pioggia ed alla restituzione al ricettore finale in modo graduale e commisurato alla criticità idraulica dell'area in cui si interviene.

Il presente progetto di piano attuativo, pur incrementando la superficie permeabile (ossia drenante) riducendo l'attuale superficie impermeabile che è la totalità dell'area, è comunque soggetta all'applicazione del concetto dell'invarianza idraulica.

Tuttavia, trovandosi in una fase di pianificazione intermedia e non in quella edilizia (titolo abilitativo ad edificare), si è proceduti comunque alla redazione della specifica progettualità per l'individuazione del comparto di laminazione necessario.

Lo specifico progetto di invarianza idraulica analizza il dimensionamento di un volume di laminazione per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica connesso alle previsioni edificatorie del piano attuativo R17.

Il Comune di Bovisio Masciago si colloca all'interno dell'area Area A, a criticità Idraulica elevata, per i quali è ammessa una portata allo scarico pari a 10 l/s haimp.

Analizzate le caratteristiche dell'intervento si è adottata la metodologia delle sole piogge, verificandone poi i risultati con i requisiti minimi di invaso pari a 800 mc/ haimp.

L'analisi è stata condotta in modo disgiunto per l'edificio in progetto con le relative aree pertinenziali ovvero l'area a parcheggio in cessione al comune.

Nel primo caso la soluzione progettuale individua prioritariamente un pozzo perdente ed un successivo comparto di laminazione interrato collocato al di sotto del piano dell'autorimessa. Mentre le aree a parcheggio in cessione pubblica sono regolate unicamente mediante un pozzo perdente ed un modestissimo accumulo superficiale sulle aree asfaltate. In questo secondo caso, dal momento che la soluzione progettuale propende per una completa dispersione nel sottosuolo, il valore del requisito minimo è stato ridotto del 30%.

I calcoli effettuati evidenziano la necessità di un volume di laminazione pari a 96 mc per il nuovo edificio e le relative aree, ed un volume pari a circa 26 mc per le aree destinate a parcheggio.

Successivamente si è quindi proceduto alla verifica del tempo di svuotamento, rilevando che lo stesso rispetta ampiamente quanto richiesto dalla normativa.

SALUBRITA' DEL SITO

Come già espresso in precedenza, l'area in oggetto risulta completamente abbandonata e priva di un qualsiasi uso. In tale area si svolgeva una attività artigianale di lavorazione di mobili in legno.

Pertanto, è stato predisposto l'esecuzione di uno specifico piano d'indagine sul posto che ha permesso d'ottenere un quadro preciso circa il livello di contaminazione presente nell'area oggetto del piano attuativo R17.

Dalle analisi effettuate, a cui si rimanda per una più approfondita lettura e che sono allegate alla documentazione del piano attuativo R17, si rinviene che tutte le analisi aliquote di terreno recuperate nelle zone indagate sono conformi ai limiti della tabella A del D.lgs 152/2006 allegato 5.

Durante i campionamenti non è emersa presenza di materiali di riporto di origine antropica.

5. ELENCO ELABORATI

Elenco elaborati grafici

- Tav. 1 - Corografie: Stralcio PGT e mappa catastale
- Tav. 2 - Inquadramento: Planimetria generale - Stato di fatto
- Tav. 3 - Planivolumetrico
- Tav. 4 - Sezioni ambientali
- Tav. 5 - Planimetria generale di progetto, calcolo superficie coperta e piano del verde
- Tav. 6 - Parcheggio ad uso pubblico – Pianta – Sezione tipo - Particolari
- Tav. 7 - Determinazione SLP - Piante
- Tav. 8 - Pianta piano interrato e calcolo superficie drenante
- Tav. 9 - Prospetti, sezione e viste tridimensionali
- Tav. 10 – Piante, prospetti, sezione – Stato di fatto
- Tav. F01 - Schema fognario – Corografie, stralcio PGT, mappa catastale, AFG
- Tav. F02 - Schema fognario

Elenco elaborati tecnico-descrittivi

- 1 - Relazione tecnica e paesistica
- 2 - Relazione tecnica e specialistica opera pubblica – parcheggio
- 3 - Parcheggio pubblico - Disciplinare descrittivo e prestazionale
- 4 - Computo metrico estimativo – opera pubblica parcheggio
- 5 - Elenco prezzi unitari – opera pubblica parcheggio
- 6 - Piano di manutenzione dell’opera – opera pubblica parcheggio
- 7 - Relazione tecnica per il dimensionamento dei sistemi di raccolta, accumulo e restituzione delle acque meteoriche ai sensi dei R.R. 7/2017 – R.R. 8/2019 – Invarianza idraulica
- 8 – Asseverazione professionista invarianza idraulica
- 9 - Atto di proprietà o titolo ad intervenire
- 10 - Relazione tecnica piano preliminare di indagine
- 11 - Schema di convenzione