

RELAZIONE GENERALE

Via Col Moschin

Opere di urbanizzazione relative al

Permesso di Costruire Convenzionato in Via Giovanale 15, Via Col Moschin 14-16

Il progettista
PRINCIPIOATTIVO Architecture Group S.r.l
Arch. Luca Bigliardi

Il committente
Savills Investment Management S.G.R. S.p.A
Ing. Alessandro Rendina

Coordinamento e Sviluppo
Hines Italy

INDICE

INDICE.....	2
PREMESSA.....	3
STATO DI FATTO	4
INQUADRAMENTO PROGETTUALE	4
PIANO DEL GOVERNO DEL TERRITORIO	5
PROGETTO.....	8
OBIETTIVI GENERALI.....	8
VIABILITÀ E STALLI DI SOSTA	8
PISTA CICLABILE E SPAZIO PEDONALE	10
IL SISTEMA DEL VERDE ED ARREDO URBANO	11
INDAGINE SOTTOSUOLO ED IMPIANTI	12

PREMESSA

La società SAVILLS INVESTMENT MANAGEMENT SGR S.p.A., con sede in Milano, Via San Paolo n. 7, iscritta presso l'Ufficio del Registro delle Imprese tenuto presso la Camera di Commercio Metropolitana di Milano, Monza-Brianza e Lodi, con numero di iscrizione, codice fiscale e partita IVA 08567741007, R.E.A. numero MI-1802987, iscritta nell'Albo delle Società di Gestione del Risparmio presso la Banca d'Italia – Sezione Gestori di FIA - al numero 79 (la "SGR"), *società di gestione del fondo di investimento alternativo immobiliare riservato di tipo chiuso denominato "LIVING 2.0 - Fondo di Investimento Alternativo Immobiliare Riservato"*, in data 05/12/2019 ha stipulato con il Comune di Milano una convenzione volta a disciplinare la riqualificazione urbanistico-edilizia del complesso immobiliare di proprietà del Fondo stesso sito in Milano tra le vie Giovenale n.13/15 e Col Moschin n.16 e la realizzazione e gestione di una residenza temporanea per studenti universitari.

Nel sopracitato atto, il soggetto attuatore si impegna a realizzare quattro opere di riqualificazione urbana concordate con il Comune di Milano il cui importo sarà a scomputo degli oneri relativi alla riqualificazione del complesso di Via Giovenale n.13/15, Via Col Moschin n.16.

Le aree oggetto delle opere di urbanizzazione a scomputo sono le seguenti:

Parco della Resistenza, Piazza Tito Lucrezio Caro, Cascina Piccola-Chiesa Rossa e Via Col Moschin.

Per le aree in oggetto sono stati presentati relativi i progetti definitivi in data 20 settembre 2019 (PG 416454/19) e successiva integrazione (PG0504737/19); per le prime tre aree i progetti definitivi ed i relativi computi metrici sono stati asseverati dagli settori di competenza del Comune di Milano.

Per quanto riguarda il progetto di Via Col Moschin, nella convenzione viene stipulato quanto segue:

“il rilascio del relativo titolo edilizio, dovrà essere interessato da quei perfezionamenti e quelle variazioni tecniche necessarie per rispondere alle prescrizioni dei competenti settori tecnici comunali”

Il progetto è stato ripresentato in data 17/01/2020 PG0027870/2020 ricevendo parere negativo.

Il progetto è stato quindi ripresentato in data 31/07/2020 Prot. 03/08/2020.0287644.E., in seguito al quale sono emerse alcune tematiche da approfondire. In questa relazione andremo ad analizzare i punti del progetto che sono stati riveduti e corretti.

STATO DI FATTO

Inquadramento progettuale

L'area oggetto d'intervento si colloca all'interno di Via Col Moschin, situata nel Comune di Milano a sud, nell'estremità settentrionale della Zona 5.

La via dell'intervento è delimitata da Via Giovenale e Via Col di Lana, con un'estensione del suddetto in Via Col Bricon e Col Del Rosso.

La via si presenta come un asse viabilistico senza particolare qualità urbana; molte zone sono caratterizzate dalla presenza di macchine che sostano in parcheggi non autorizzati.

Risultano quasi totalmente assenti l'arredo urbano e sistemi di verde a servizio dei cittadini.

Come evidenziato nella *Tav.01- stralcio strumento urbanistico generale*, nel sottosuolo sono presenti:

- Un reticolo idrografico il Ticinello. Negli elaborati grafici, allegati alla presente relazione, viene dunque rappresentato il percorso del manufatto del Ticinello e la relativa fascia di rispetto.
- Un reticolo idrico minore demaniale, la Roggia Vettabbia Alta che viene riportata anch'essa negli elaborati con la sua fascia di rispetto

Per una comprensione completa dello stato di fatto si rimanda all'elaborato *Tav.03 -Stato di fatto e rilievo fotografico*.



○ Area d'intervento

Piano del governo del territorio

Come indicato graficamente nell'elaborato grafico Tavola 01, di seguito si riportano gli articoli dello strumento attuativo vigente e la descrizione dei rispettivi ambiti.

P.G.T. - DOCUMENTO DI PIANO - CARTA DI SENSIBILITA' DEL PAESAGGIO (TAV.D02-3)

Nuclei di antica formazione

- Nuclei di antica formazione
 - Nucleo centrale di antica formazione

Ambiti di prevalenza del paesaggio urbano

- Ambiti contraddistinti da un disegno urbano riconoscibile
 - Ambito del Piano Beruto

P.G.T. - PIANO DELLE REGOLE – AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI E FATTIBILITA' GEOLOGICA (TAV. R01/3A)

TUC Tessuto Urbano Consolidato (Art. 2.1.a)

- Nuclei di antica formazione
- Tessuto urbano di recente formazione

Fattibilità geologica

- Classi di fattibilità (art. 20.6)
 - o F2 – fattibilità con modeste limitazioni (art. 20.6.A)

Acque superficiali

- Reticolo idrografico tombinato (Art. 22)

CAPO IV – RETICOLO IDROGRAFICO art. 22.

- 1. Il Reticolo Idrografico, sia a cielo aperto che tombinato, è assoggettato a tutela specifica prevalentemente idraulica e ambientale.
- 2. In particolare l'edificazione ed i movimenti di terra sono vietati nelle fasce di rispetto che vengono definite nella seguente tabella, in funzione della classificazione del corpo idrico e della specificità delle aree attraversate.
- 3. Nel caso di fontanili e risorgive, compresi nei Parchi Regionali, valgono le specifiche norme previste dai P.T.C. dei Parchi Regionali e dal P.T.C.P. della Provincia di Milano.
- 4. Sono consentiti adeguamenti di carattere idraulico/funzionale dei tracciati dei corsi d'acqua, purchè vengano conservate le caratteristiche degli stessi, attraverso opportune verifiche di studio idraulico.
- 5. In presenza di R.I.P. o di R.I.M. tombinati, si assume una fascia di ricognizione di 20 metri dalla mezzeria del corpo idrico per la verifica della esatta dimensione geometrica del manufatto e della conseguente fascia di rispetto. Tale verifica è da eseguirsi a cura dell'operatore dell'attività edilizia in collaborazione con l'Ente Gestore.
- 6. Nelle fasce di rispetto non sono consentite edificazioni di alcun genere, sono ammessi verde privato e attrezzature ad esso connesse comunque rimovibili.
- 7. Le aree comprese nelle fasce di rispetto sono assoggettate alla disciplina perequativa e pertanto possono essere oggetto di trasferimento dei diritti edificatori attribuiti con le presenti norme. All'atto del trasferimento dei diritti le aree devono essere contestualmente cedute al comune o asservite all'uso pubblico perpetuo. In tale ultimo caso è fatto obbligo al proprietario di mantenere le aree

medesime.

- 8. La fascia di rispetto di 4 metri prevista nel Tessuto Urbano Consolidato e nei provvedimenti in itinere: P.I.I., Piani Attuativi approvati e nei casi di cui all'art. 34 del Piano delle Regole, è ridotta rispettivamente, qualora sia necessario, ai fini del rispetto della morfologia urbana, alla continuità dei fronti edificati e gli allineamenti delle progettazioni esecutive approvate.
- 9. Per la Roggia Vettabbia alta, ancorché compresa nel Tessuto Urbano Consolidato, si applica una fascia di rispetto di 10 metri.
- 10. Per i corsi d'acqua di competenza dei Consorzi valgono le distanze stabilite dagli stessi.
- 11. I corsi d'acqua presenti sul territorio comunale e/o rilevabili dalle cartografie catastali o carte tecniche comunali, non compresi nel Reticolo Idrografico di cui alla tavola R.05 - Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo - non sono sottoposti alla disciplina delle presenti norme; eventuali adeguamenti di carattere idraulico/funzionale degli stessi, sono consentiti previo opportuno studio di carattere idraulico.
- 12. Per quanto non riportato nelle presenti norme si rimanda al Regolamento di Polizia Idraulica (Allegato 8 - Regolamento in materia di Polizia Idraulica del Reticolo Idrografico).

P.G.T. - PIANO DELLE REGOLE – RETICOLO IDROGRAFICO E FASCE DI RISPETTO (TAV.R.09/3A)

Reticolo idrografico (Capo IV)

- Minore demaniale (art.21.1.b.i)
- Fasce di rispetto (Art. 22.2)

TITOLO IV – RETICOLO IDROGRAFICO art. 21.

1. Il reticolo idrografico è costituito da

- a. R.I.P. reticolo idrico principale, ossia i corsi d'acqua di competenza regionale;
- b. R.I.M. reticolo idrico minore, ossia i corsi d'acqua di competenza comunale, i corsi d'acqua di competenza dei Consorzi di Bonifica ed i corsi d'acqua di carattere privato che per caratteristiche funzionali idrauliche presentano: acque proprie, connessione idraulica

all'origine (sorgente o derivazione) e/o alla fine con il reticolo idrografico.

2. Il Reticolo Idrografico è individuato e classificato, secondo la ripartizione indicata al comma 1, nella tavola R.05 - Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo.

PROGETTO

Obiettivi generali

Il progetto prevede la realizzazione di alcuni interventi puntuali atti a migliorare:

- **viabilità:** regolarizzando l'assetto stradale e ridisegnando la viabilità ciclopedonale;
- **sosta:** regolarizzando la sosta degli autoveicoli, aumentando la sicurezza e scoraggiando i parcheggi non regolamentati;
- **qualità urbana:** allargando i marciapiedi pedonali con l'inserimento di nuovi arredi urbani ed elementi verdi.

Le opere previste consistono nella riconfigurazione spaziale di alcune porzioni della via mediante il ridisegno dell'area. Gli interventi previsti, in coerenza con i vincoli imposti dalla presenza della roggia del Ticinello, non comportano azioni invasive nel sottosuolo ma solamente cambiamenti superficiali stradali.

Di seguito vengono esposti puntualmente gli interventi previsti:

Viabilità e stalli di sosta

In riferimento alla riunione del comitato Intersettoriale per i trasporti e la mobilità dell'08/09/2020, sono stati inseriti i musoni richiesti a protezione delle soste previste in Via Col. Bricon e Via Col. Del Rosso. Nella TAV 09 e 10, invece, abbiamo specificato le modifiche relative alla segnaletica, orizzontale e non, riportando dettagliatamente tutte le questioni relative a questa materia.

Lungo tutto il lato ovest verranno realizzati stalli a 45 ° inserendo parcheggi in linea anche nel tratto est compreso tra Via Col Bricon e Col Del rosso, e tra quello di Col di Lana e Col Del rosso.

Si fa riferimento agli elaborati *Tav.03 Stato di Fatto* e *Tav.04 stato di progetto*.

Il bilancio della sosta prevista da progetto, ulteriormente specificato nelle tavole, come richiesto, (vedi schema TAV 4, stato di progetto) è leggermente diminuito rispetto allo stato di fatto, in seguito ad una regolarizzazione della strada stessa, migliorandone la qualità urbana; i posti auto saranno realizzati con strisce gialle e saranno ad uso dei residenti.

Verranno inseriti 7 posti per motocicli, rastrelliere per biciclette in tre punti strategici della strada e verrà mantenuta la postazione bike mi ricollocandola in base al nuovo layout di progetto.

La configurazione dei nuovi parcheggi è stata realizzata, valutando le differenti ipotesi di disposizione degli stalli, ricercando il disegno più congruo che permettesse di consentire spazi di manovra adeguati nel rispetto della viabilità e delle normative del codice della strada.

Tutti gli stalli di sosta di progetto a 45 ° avranno una larghezza di 2,30 m, con un offset di 4,80 m dal ciglio stradale, mentre i parcheggi in linea 5,00x2,00m.

È prevista la realizzazione di n° 2 posti disabili ed il mantenimento dell'area di scarico presente lungo la via.

La modifica principale relativa all'aspetto viabilistico di questa versione è l'introduzione di due castellane, una all'inizio e una alla fine della strada, che oltre a collegare i due marciapiedi, ponendosi allo stesso livello di quota, contribuiranno a facilitare la trasformazione in "zona 30 km/h" suggerita dal Comitato nel verbale della suddetta riunione. La finitura di queste due castellane sarà coerente con la nuova finitura relativa ai marciapiedi, delle rampe di finitura bituminosa, invece, collegheranno la strada con il marciapiede, mantenendo una cordatura a delimitare l'inizio e la fine delle due pavimentazioni differenti.

La carreggiata verrà pertanto ridotta a 4 m di larghezza sino all'intersezione con Via Col del Rosso (per la quale si prevede la trasformazione in senso unico con provenienza da Via Col Moschin), dove, in seguito, raggiungerà i 6 metri fino alla divisione nei due sensi di svolta.

Gli interventi sul lato Ovest avverranno senza andare a modificare l'impronta del marciapiede esistente, si aggiungeranno delle porzioni per favorire l'innesto con le castellane all'inizio e alla fine della via. I parcheggi si troveranno alla quota del marciapiede, verrà prevista la posa di uno scivolo profondo 50 cm che verrà posato a sostituzione del precedente cordolo, dove verranno previsti i parcheggi, che si alterneranno alle aiuole lungo tutto il lato ovest.

Sono stati rimossi gli stalli di sosta in corrispondenza delle intersezioni viarie.

Lungo il lato est si mantiene la logica dell'intervento in aggiunta, aggiungendo porzioni di marciapiede che contribuiscono ad aumentare lo spazio pubblico e al contempo a regolarizzare l'andamento stradale. Lungo questo lato, a parte il primo isolato venendo da Via Castelbarco, che presenterà i già citati stalli a 45°, si prediligeranno gli stalli per le soste in linea.

Per tutte le superfici che si troveranno a svolgere la funzione di marciapiede, sia esistente che di nuova costruzione, è previsto un cambio di finitura, dall'asfalto grezzo attuale a cubetti cementizi simil porfido che miglioreranno la qualità urbana e saranno presenti anche sulla parte piana delle castellane, in un taglio più grande. Per questo intervento verrà effettuato uno scavo studiato sulle pendenze attuali, in modo tale da ridurre al minimo l'impatto dell'intervento e raggiungere esattamente la stessa quota finita, dove non serva migliorare la pendenza attuale.

Tutte le cordature relative ai marciapiedi e alle castellane, come da specifiche richieste, non presenteranno spigoli vivi.

Tutti i passi carrai vengono portati a misura minima secondo regolamento, 4,50 m.

Pista ciclabile e spazio pedonale

La situazione attuale, in prossimità del nuovo studentato, è caratterizzata dalla presenza di un controviale carrabile che conduce ad alcuni stalli di sosta; il controviale riduce notevolmente lo spazio dedicato ai pedoni ed alla pista ciclabile.

L'eliminazione del "controviale" permetterà un nuovo spazio dedicato ai pedoni ed alla mobilità lenta arricchendo la fruibilità dello spazio per i cittadini ed aumentando la qualità urbana.

La pista ciclabile verrà riconfigurata seguendo quelle che sono le attuali direttive del P.U.M.S., lungo quella che è segnalata come una nuova direttrice ciclabile, seguendo l'andamento longitudinale della via e presentando un unico senso di marcia.

La pista ciclabile sarà realizzata con un getto di asfalto colorato, il tradizionale rosso delle piste ciclabili, con segnaletica bianca ai lati ed in mezzzeria. A delimitazione della stessa, verranno posizionati dei cordoli di larghezza 10 cm, a segnalare il cambio di pavimentazione.

La mobilità ciclabile verrà inoltre leggermente spostata, separando così le aree di influenza della mobilità dolce e della mobilità pedonale da quella carrabile.

La nuova organizzazione degli spazi per la mobilità dolce ha l'intento di realizzare un unico spazio pedonabile e ciclabile alla medesima quota che renderà maggiormente fruibile la via sotto tutti gli aspetti viabilistici.

Lungo la ciclabile stessa verranno riposizionate le rastrelliere Verona presenti, seguendo le prescrizioni delle distanze necessarie, fornite dall'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

Il sistema del verde ed arredo urbano

Il progetto è stato rivisto in seguito al PG 0064636/2020 che prevedeva l'inserimento di aiuole verdi con lievi movimenti di terra ed eventuale cordolo in cemento decorativo.

Per la presenza dei vincoli derivanti dalla presenza del Ticinello, che non permettono la piantumazione di aiuole ed alberature sopra l'area del manufatto e sulla relativa fascia di rispetto, il progetto prevede la sistemazione in aiuole con cordonatura in cemento con altezza variabile da 20 a 40 cm di alcune specie di bulbi e piante in continuità con il progetto di Verde di Via Castelbarco, del quale rispecchia la scelta delle essenze. Per quanto riguarda la stratigrafia interna, tutte le aiuole presenteranno un manto impermeabilizzante per la presenza dei corsi d'acqua interrati lungo tutta la via. Verranno aggiunti anche uno strato di tessuto non tessuto e un telo pacciamante a corredo della terra di coltivo prevista (min. 25 cm), che seguirà l'andamento dell'aiuola. Tutte le aiuole presenteranno un collegamento alle caditoie esistenti, mediante un tubo di drenaggio.

Si fa riferimento all'elaborato *Tav.08 Arredo urbano* per una visione completa delle tipologie di piantumazione previste e alla *Tav. 11* per quanto riguarda irrigazione e collegamento impianti.

Per quanto riguarda le essenze, come da suggerimento dell'Area Verde Agricoltura e Arredo urbano, abbiamo sostituito come tappezzante il *Trachelospermum asiaticum* alla *Lippia nodiflora* nelle due aiuole antistanti lo studentato. Per quanto riguarda le altre aiuole, abbiamo mantenuto la *Lippia* in quanto, non essendo prevista irrigazione, più resistente e richiedendo meno opere di manutenzione.

Le aiuole prevederanno, lungo i punti di cordonatura più alti, delle sedute, con doghe in legno doussiè, già utilizzate per le panchine dal Comune di Milano, fissate su di una struttura metallica annegata nel cordolo in calcestruzzo. L'altezza complessiva della seduta sarà di 45 cm. Le due aiuole antistanti lo studentato, prevederanno un sistema di irrigazione ad ala gocciolante al di sotto della pacciamatura, con scolo mediante un nuovo tubo di drenaggio che collegherà le aiuole con le caditoie esistenti. Tutte le cordonature non presenteranno spigoli vivi, come da prescrizione. Le aiuole prevederanno sempre lo spazio minimo necessario

per il passaggio di due metri, e avranno le sedute solamente nelle due aiuole di fronte allo studentato e in quella più a Nord, verso Via Col di Lana, come da prescrizione.

Indagine sottosuolo ed impianti

In riferimento al parere ricevuto da parte dell'Area Tecnica Infrastrutture per la Mobilità in data 24/10/2019 PG. 0476573/2019 è stata richiesta un'indagine conoscitiva dei servizi a rete in sottosuolo in via Col Moschin.

In data 27/12/2019 PG 06002203 è stata fornita l'indagine conoscitiva dei servizi e sottoservizi di Via Col Moschin. Si fa riferimento all'elaborato *Tav.09 Sottoservizi* dove sono rappresentati schematicamente tutti i sottoservizi presenti rappresentati in base al materiale fornito dall'ufficio competente.

In base alla documentazione ricevuta non è possibile conoscere l'esatta posizione e la quota dei servizi presenti nello stato attuale in via Col Moschin.

Nella soluzione progettuale non sono previsti interventi invasivi atti a modificare gli impianti esistenti in quanto, in accordo con i vincoli del Ticinello e viste le modifiche progettuali proposte, che si limitano alla modifica degli spazi superficiali, non insistono particolari necessità impiantistiche. Viene previsto il cambio di finitura per tutta la pavimentazione del marciapiede, esistente e non, che in ogni caso richiederà uno scavo non superiore ai 10 cm, in quanto si potrà mantenere il sottofondo esistente.

L'unica modifica che prevede scavi nel sottosuolo riguarderà l'adeguamento di alcune caditoie per lo smaltimento delle acque meteoriche. Senza modificare la linea di smaltimento attuale, in alcuni punti verrà prevista la sostituzione delle vecchie caditoie per rispondere ai cambiamenti di quote di progetto atte a garantire le pendenze per lo smaltimento delle acque meteoriche; si fa riferimento all'elaborato *tav.10 impianti acque reflue*.

In assenza di ulteriori dati relativi alla posizione esatta dei sottoservizi presenti, le eventuali interferenze dovranno essere valutate in corso d'opera con ispezioni puntuali.

Il Progettista

PRINCIPIOATTIVO Architecture Group S.r.l

Arch. Luca Bigliardi