

Piano di Recupero n°2

RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA

Comune di
Montebello della Battaglia

SAINT MARTIN INC. S.A.
B.P. 1246
L-1012 LUXEMBOURG



INDICE

| | |
|---|----|
| 1) Premessa | 3 |
| 2) Inquadramento catastale | 3 |
| 3) Elaborati di progetto | 4 |
| 4) L'ambito di intervento | 4 |
| 5) Descrizione dell'intervento: funzioni e accesso all'area | 4 |
| 6) Dimensionamento degli standard urbanistici | 6 |
| 7) Convenzione | 7 |
| 8) Norme Tecniche di Attuazione | 8 |
| 9) Sostenibilità ambientale | 10 |
| 10) Descrizione dell'intervento progettuale | 14 |
| 11) Opere di Urbanizzazione | 18 |

IL PROGETTISTA:

Arch. Matteo Blandino della Società eMind srl
Via Cagnola 12 - MI

Urbanista

Dott. Stefano Gallo

Referente Ambientale

Filippo Bernini

Referente Viabilità

Studio TAU Ing.

1) Premessa

Il presente piano di recupero riguarda la riqualificazione di un area dismessa a destinazione commerciale inserita in un complesso commerciale più ampio denominato "Ambito Commerciale di Montebello della Battaglia".

2) Inquadramento catastale

La porzione di territorio interessata dal P.di R. è censita al Catasto del Comune di Montebello della Battaglia

Nuovo catasto edilizio urbano

Foglio 8 – mappale 52

Foglio 8 – mappale 53

Foglio 8 – mappale 147

Complessivamente l'ambito territoriale di intervento risulta catastalmente con superficie pari a 9.966m².

3) Elaborati di progetto

Il Piano di Recupero è composto dai seguenti elaborati:

- Tav.01 Inquadramento territoriale
- Tav.02 Inquadramento urbanistico
- Tav.03 Stralcio Mappa Catastale
- Tav.04a Planimetria Generale stato di fatto 1:1000
- Tav.04b Planimetria Generale Stato di fatto 1:500
- Tav.05a Planimetria generale 1:1000
- Tav.05b Planimetria Progetto 1:500
- Tav.05c Prospetti 1:200
- Tav.06 Sovrapposizione Stato di Fatto e Progetto
- Tav.07a Verifiche di Progetto PGT
- Tav.07b Verifiche di Progetto Dotazioni Standard e distanze
- Tav.08 O.O. U.U. esterne all'ambito di P.R.
- Tav.9a Dimostrazione aree - Piano delle Regole e PGT
- Tav.9b Dimostrazione aree - Verde di rispetto
- Tav.9c Dimostrazione aree Standard Edificio A
- Tav.9d Dimostrazione aree Standard Edificio B
- Doc.10 Relazione tecnico illustrativa
- Doc.11 Relazione Paesaggistico ambientale
- Doc.12 Relazione Acustica
- Tav.A Previsione viabilità futura
- Doc.13 Bozza di Convenzione

4) L'ambito di intervento

L'ambito di intervento è compreso tra via Mirabella a nord, via per Lungavilla a est, la ex Strada Statale n°10 a sud, e area di terzi a ovest.

I confini catastali sono:

a nord Foglio 8 Mappali 319, 318, B2

a est Foglio 8 Mappale 307, F

a sud Ex Strada statale n°10

a ovest Foglio 8 Mappale 416

5) Descrizione dell'intervento: funzioni e accesso all'area

Il presente Piano prevede la riqualificazione degli edifici esistenti tramite ristrutturazione o nel caso di demolizione e ricostruzione. Attualmente sono presenti due corpi di fabbrica distinti per complessivi 2362 mq di SLP così suddivisi:

Corpo di fabbrica A 1740mq

Corpo di fabbrica B 622mq

Il Progetto prevede l'ampliamento dei due corpi di fabbrica per complessivi 1.138mq di SLP in ampliamento.

Il progetto prevede infatti le seguenti superfici:

Corpo di fabbrica A 2.300mq di SLP totale

Corpo di fabbrica B 1.200mq di SLP totale

Entrambi gli edifici saranno autonomi sotto il profilo delle utenze e degli standard previsti.

Il corpo di fabbrica A avrà forma ad L su un unico livello con un'altezza massima di 5m.

Il corpo di fabbrica B sarà a forma rettangolare su due livelli con un'altezza massima di 8m.

L'area avrà un accesso da Via per Lungavilla e un accesso da Via Mirabella. I due corpi di fabbrica divideranno in due l'area, una verso il centro commerciale e l'altra verso la Ex S.S. n°10. La prima sarà caratterizzata da un parcheggio omogeneo con i parcheggi esistenti del Centro Commerciale, raccordando i marciapiedi all'intorno sia sotto il profilo dimensionale che materico.

La seconda area avrà un'impronta di verde predominante con un arredo di qualità a servizio del complesso commerciale. A riprova di questo il verde privato sarà attrezzato con un deore per la sosta dei cittadini. Si prevede un camminamento per l'arrivo alla fermata dell'autobus.

6) Dimensionamento degli standard urbanistici

Qui di seguito sono esplicitati i calcoli generali per le verifiche sugli indici di edificabilità e la dotazione minima di standard prevista per il Piano di Recupero.

| Analisi indici di Edificabilità | | | | | | | | | | |
|---|-------------------|---------|------------------|-------|--------------------|-------|------------------|-------|----|-----|
| Sf [mq] | SLP massimo | | SLP Progetto | | Rc massimo | | Rc Progetto | | | |
| | [mq] | [%] | [mq] | [%] | [mq] | [%] | [mq] | [%] | | |
| 9.403 | 7.522 | 80% | 3.500 | 37% | 5.642 | 60% | 2.900 | 31% | | |
| Pensilina [mq] | | | | | | | | | | |
| 0 | | | | | | | | | | |
| Analisi Verde di Rispetto | | | | | | | | | | |
| Destinazioni d'uso PGT: Superficie VdR [mq] | S Verde richiesta | | S Verde Progetto | | cui V. autobloccat | | S Parch. massimo | | | |
| | [mq] | [%] | [mq] | [%] | [mq] | [%] | [mq] | [%] | | |
| 2.463 | 1232 | 50% | 1525 | 62% | 584 | 24% | 1232 | 50% | | |
| Totale Verde interno alla proprietà | | | | | | | | | | |
| S Verde | interno al VdR | | interno al P.R. | | esterno al P.R. | | | | | |
| | [mq] | [%] | [mq] | [%] | [mq] | [%] | | | | |
| 2.571 | 1525 | 59% | 853 | 33% | 193 | 8% | | | | |
| S Verde interno al VdR [mq] | VdR1 | VdR1a | VdR2 | VdR3 | VdR4 | Vdr2a | VdR3a | | | |
| 1.525 | 364 | 448 | 17 | 240 | 320 | 111 | 25 | | | |
| S Verde interno al P.R. [mq] | V1 | V2 | V3 | V4 | V5 | V6 | V7 | V8 | V9 | V10 |
| 853 | 57 | 90 | 201 | 181 | 30 | 25 | 10 | 110 | 62 | 87 |
| S Verde esterno al P.R. [mq] | Ve1 | Ve2 | Ve3 | | | | | | | |
| 193 | 32 | 25 | 136 | | | | | | | |
| Analisi Dotazioni Standard Parcheggi (Fabbricati A+B) | | | | | | | | | | |
| SLP progetto [mq] | S1 richiesta | | S1 Progetto | | | | | | | |
| | [mq] | [%] | [mq] | [%] | | | | | | |
| 3.500 | 1.750 | 50% | 1.899 | 54% | | | | | | |
| S1 [mq] | S1 a1 | S1 a2 | S1 b1 | S1 b2 | S1 b3 | S1 b4 | S1b5 | S1 b6 | | |
| 1.899 | 669 | 630 | 150 | 50 | 125 | 125 | 125 | 25 | | |
| Analisi Superficie a Parcheggi privata | | | | | | | | | | |
| Volume costruzione [mc] | SPp richiesta | | SPp Progetto | | | | | | | |
| | [mq] | [%] | [mq] | [%] | | | | | | |
| 15.710 | 1.571 | 10% | 1.634 | 10,4% | | | | | | |
| Volume costruzione [mc] | Fabbr.A | Fabbr.B | | | | | | | | |
| 15.710 | 10.580 | 5.130 | | | | | | | | |

7) Convenzione

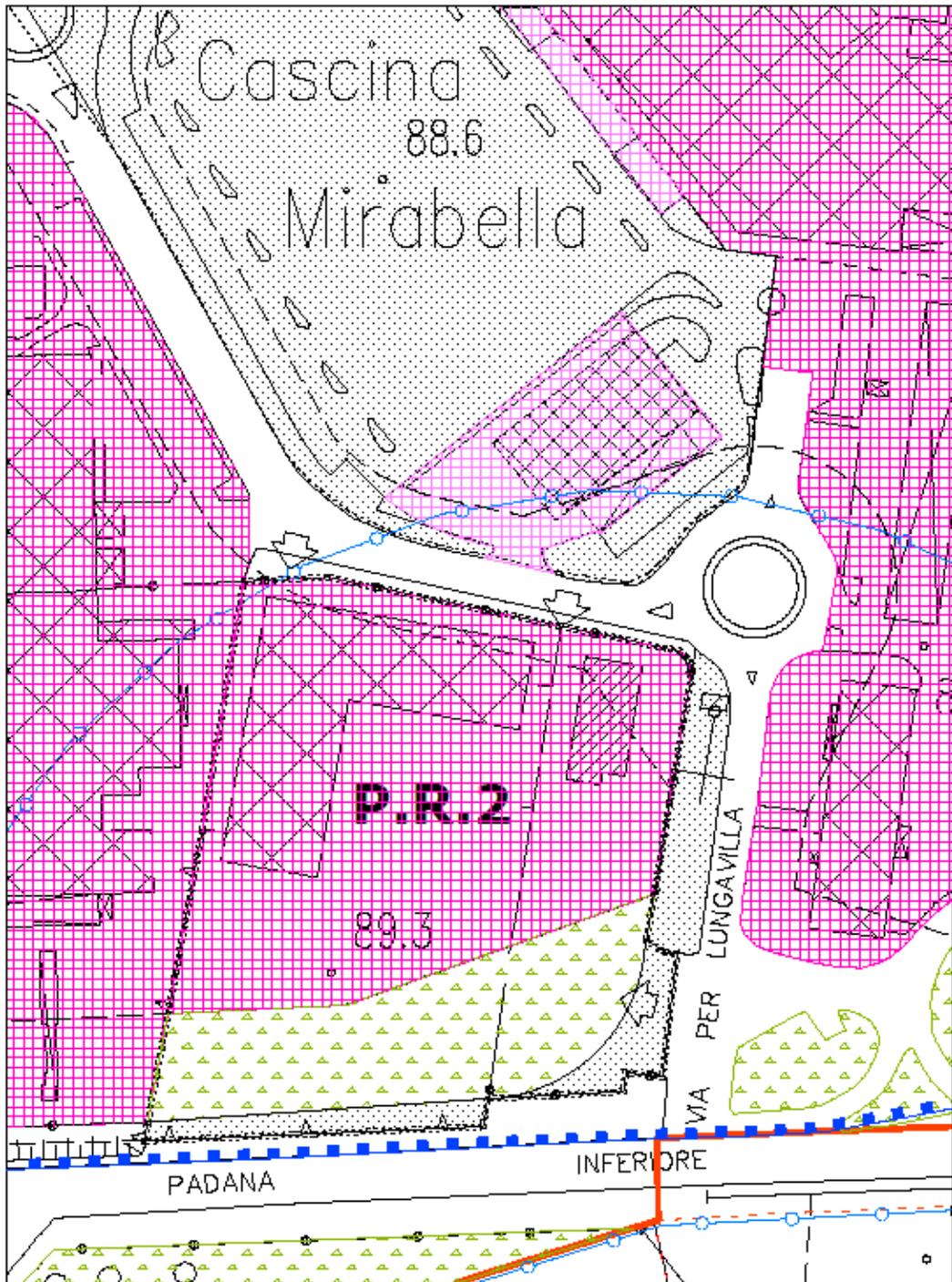
Lo schema di convenzione è proposto nell'allegato Doc14 del progetto e redatto in base al disposto dell'art. 19 della L.R. 11/2004.

La convenzione riguarderà esclusivamente i rapporti tra la società proprietaria delle aree del Piano di Recupero e il Comune di Montebello della Battaglia.

8) Norme Tecniche di Attuazione

Le norme di attuazione fanno riferimento a quelle del progetto di Piano di Recupero n° 2 come da scheda allegata:

| | | |
|---|---|---|
| PIANO DI RECUPERO n.2 | : | Area ex-Scania all'interno dell'Ambito Commerciale Montebello |
| AMBITO DEL P.d.R. | : | Aree commerciali esistenti e di completamento |
| DESTINAZIONI D'USO AMMESSE | : | Sono ammesse le destinazioni previste nell'art. PR7.3 |
| UTILIZZAZIONE FONDIARIA | : | massimo consentito 0,8 mq./mq. di Sf |
| RAPPORTO DI COPERTURA | : | massimo consentito 60% della Sf |
| ALTEZZA MASSIMA CONSENTITA | : | pari a quella degli edifici esistenti, esclusi volumi tecnici |
| DISTANZA DAI CONFINI | : | H/2 con un minimo di m.5 |
| DISTANZA DALLE STRADE | : | Limite di rispetto stradale |
| ELABORATI DEL P.R. | : | quelli prescritti dall'art. 6 comma I°, L.R. 14/'84 e succ. mod. e int. |
| CONTENUTI DELLA CONVENZIONE | : | convenzione ai sensi dell'art. 46 della L.R. 12/2005 e dell'art.14 delle N.T.A. del P.G.T. con l'obbligo di cessione gratuita delle aree per urbanizzazione primaria e secondaria nella misura minima sotto indicata. |
| DOTAZIONE MINIMA DI AREE AD USO PUBBLICO | : | all'interno del comparto dovrà essere garantita una dotazione minima di spazi da destinare ad uso pubblico prescritta dalle normative vigenti in materia, dalle N.T.A. e dal Piano dei Servizi, con la conferma delle aree puntualmente indicate nella allegata planimetria, in fregio all'intersezione stradale sud-est. |
| ALTRE PRESCRIZIONI | : | gli accessi dovranno preferibilmente essere realizzati dalla strada interna al comparto, salvo diverse valutazioni viabilistiche in funzione dell'effettivo traffico generato dal nuovo insediamento. |
| NB.: Le retinature sono riferite alla Legenda per la scala 1:2000 | | |



9) Sostenibilità ambientale

Il progetto proposto tiene conto dei principali aspetti del costruire sostenibile al fine di conseguire benefici ambientali, economici e sociali locali e globali con ovvie ricadute su tutti gli utenti degli edifici in progetto. Gli aspetti su cui maggiormente si è focalizzata l'attenzione per l'ambiente e la sostenibilità sono:

- la gestione delle acque, la gestione del risparmio energetico,
- la scelta di materiali ad alta prestazione energetica con una spiccata attenzione al territorio locale.

Materie prime prodotte a distanza limitata e rapidamente rinnovabili.

L'intervento prevede un miglioramento delle dotazioni di verde permeabile e attrezzato rispetto all'esistente. Infatti si passa da 753mq di superficie drenante a 2.801mq pari con un aumento del 372% rispetto all'esistente.

Saranno previste inoltre n° 50 di essenze arboree a medio e/o alto fusto sui fronti sud, est e ovest.

Considerate le caratteristiche del progetto e valutati gli impatti da questo esercitati sulla componente paesaggio, si è prevista la realizzazione di misure di mitigazione, al fine di ridurre l'incidenza diretta dell'opera in oggetto.

In particolare è stata prevista la realizzazione di una serie di interventi a verde, così come evidenziato nelle Tavole 5° e 5b., aventi sia funzioni paesaggistiche che di riequilibrio ecologico.

Le aree permeabili sono rappresentate prevalentemente collocate lungo il perimetro del comparto, ed andranno ad aumentare in modo significativo il verde presente attualmente.

Sono state individuate delle fasce di mitigazione a verde nei confronti dell'adiacente tessuto agricolo, posto a sud dell'area di intervento (oltre la ex SS10), nonché di ricucitura e di valorizzazione della cappella posta in una piccola aiuola tra l'area di progetto ed il centro commerciale "IPER di Montebello".

Il verde proposto sarà caratterizzato dalla messa a dimora a guisa di filare o di macchie alberate di essenze arboree ed arbustive principalmente autoctone.

Sulla scorta dei risultati delle valutazioni precedenti:

- Classe di sensibilità paesistica bassa (cfr. TAV. DdP 3.1 – Carta di Sensibilità del Paesaggio. PGT vigente);
- Grado di incidenza del progetto media (“Linee guida per l'esame paesistico dei progetti”, di cui alla DGR 8 novembre 2002 n. 7/11045)

ed evidenziando come il progetto vada a riqualificare un'area industriale dismessa da diversi anni, aumentando significativamente le superfici a verde, si può affermare che il progetto in esame sia accettabile sotto il profilo paesistico.

Relazione Acustica

Stralcio della Relazione acustica allegata al Piano di Recupero

La stima dei livelli di rumore è stata effettuata per il periodo diurno (06:00-22:00) in entrambi gli scenari considerati. Con l'ausilio del modello di simulazione sono stati stimati i livelli di rumore mediante due differenti modalità di calcolo: la mappa orizzontale e il calcolo in corrispondenza di recettori puntuali.

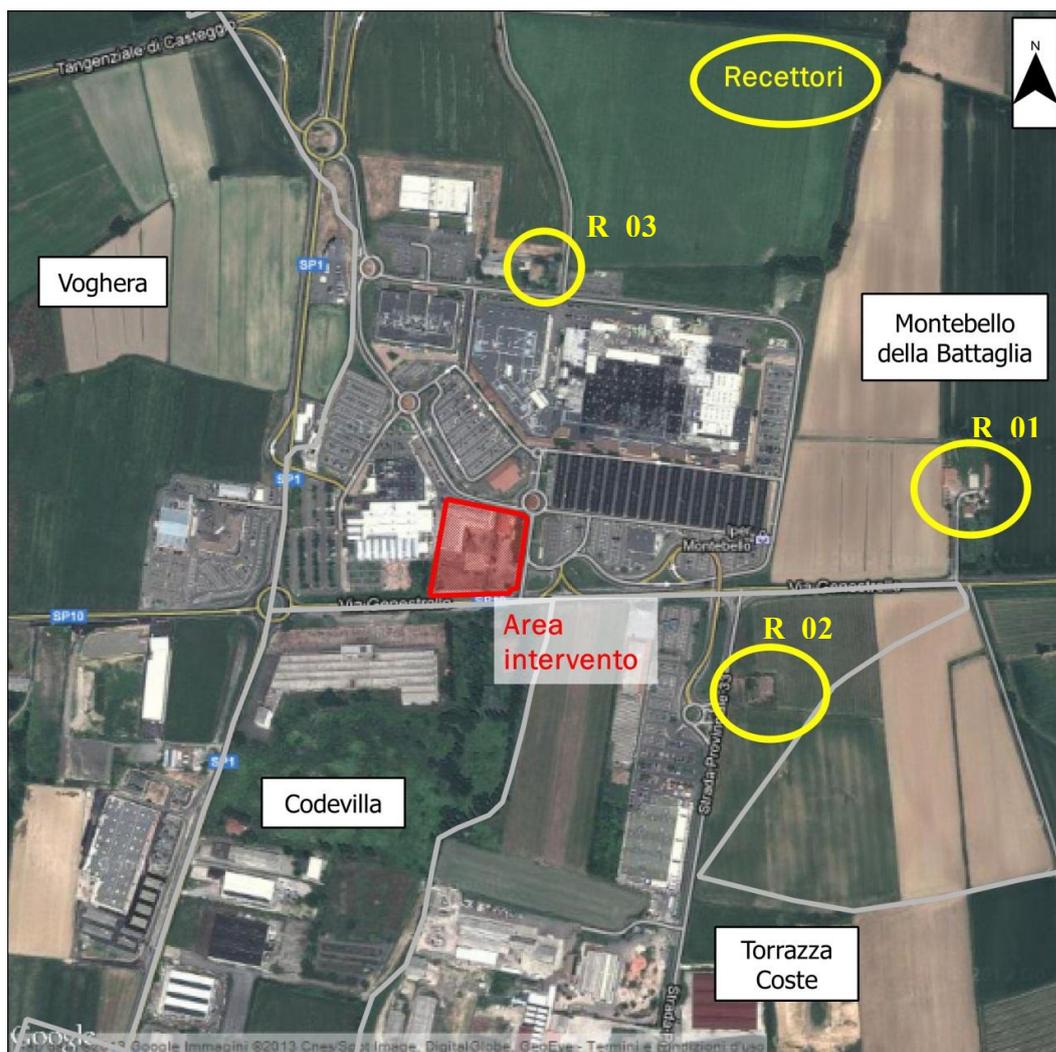
In particolare le stime relative allo scenario di intervento sono riferite a tre casi diversi sulla base dell'attivazione o meno delle differenti tipologie di sorgenti nella sessione di calcolo:

Caso 1: attivazione di tutte le sorgenti (traffico stradale, impianti in copertura e parcheggi)

Caso 2: attivazione della sorgente traffico stradale

Caso 3: attivazione delle sorgenti "fisse" (impianti in copertura e parcheggi)

La distinzione nei tre casi differenti si rende necessaria poiché, (criterio del valore limite assoluto – immissione ed emissione – e criterio del valore limite differenziale), i limiti stabiliti dalla legge variano in funzione della tipologia di sorgente considerata.



Localizzazione dei recettori puntuali in corrispondenza degli edifici residenziali.

Verifica del rispetto del limite assoluto di immissione

Alla luce dei risultati emerge che i livelli di rumore stimati sono conformi ai valori limite di legge sia nella situazione attuale sia nella situazione prevista a intervento realizzato.

Si osserva che per i recettori R_01 e R_02 andrebbero considerati valori limite ancora più elevati (70 dBA) in quanto sono compresi nella fascia di pertinenza acustica A della SP 10.

Verifica del rispetto del limite di emissione

La verifica del rispetto del valore limite di emissione è stata svolta in via del tutto cautelativa considerando come sorgente da valutare l'insieme delle sorgenti fisse rappresentate dall'U.T.A. in copertura e dal parcheggio a servizio del nuovo insediamento commerciale. In base ai risultati riportati si può affermare che il valore limite di emissione (60 dB(A), periodo diurno, Classe IV) non viene superato presso nessun recettore. Dalle stime effettuate si evince che il valore limite di emissione verrà ampiamente rispettato nel caso in cui vengano installate tipologie di impianti con livelli di potenza sonora paragonabili a quelli ipotizzati.

Verifica del rispetto del criterio differenziale

La verifica del criterio differenziale consiste nel valutare la differenza tra il rumore ambientale (rumore della sorgente disturbante + rumore in sua assenza) e il rumore residuo (rumore in assenza della sorgente disturbante); tale differenza non deve essere superiore a 5 dB(A) per il periodo di riferimento diurno. Nel caso in esame si è considerato come rumore ambientale quello dovuto alla totalità delle sorgenti previste per lo Scenario 1 e come rumore residuo quello prodotto dalle sole infrastrutture di trasporto nello Scenario 0. Poiché la differenza massima tra il rumore ambientale e il rumore residuo prevista è pari a 0,5 dB si può affermare che anche il criterio differenziale viene ampiamente rispettato dall'intervento in progetto. Si osservi inoltre che per verificare il rispetto del criterio differenziale non andrebbe considerato il traffico indotto in quanto tale valore limite non si applica alle infrastrutture di trasporto; nonostante sia stata fatta questa approssimazione, in linea con un criterio di valutazione cautelativo, si stima che la situazione in seguito alla realizzazione dell'insediamento commerciale non comporti il superamento del limite differenziale.

CONCLUSIONI

Oggetto della presente relazione è la previsione dell'impatto acustico generato dalla realizzazione di un retail park per medie strutture di vendita nel contesto commerciale Montebello nel comune di Montebello della Battaglia (PV).

La valutazione di compatibilità ambientale è basata sulla valutazione previsionale di impatto acustico come richiesto dall'articolo 8, comma 4 della Legge Quadro 447 del 26/10/1995 e dalla Legge Regionale n. 13 del 10/8/2002 "Norme in materia di inquinamento acustico". Le modalità e i criteri di

redazione della documentazione si sono basati sulla D.G.R. n. 7/8313 del 8/3/2002 “Modalità e criteri di redazione della documentazione di impatto acustico e di valutazione previsionale del clima acustico”. Per stimare la significatività dell’impatto acustico generato dall’opera si è fatto riferimento anche alla DDG n. 102 del 11/01/2013 “Indicazioni relative ai criteri e ai parametri di valutazione della compatibilità e della sostenibilità delle grandi strutture di vendita ai sensi della D.G.R. 4 luglio 2007, n. 8/5054 e s.m.i.”.

Lo studio è stato svolto considerando le emissioni rumorose connesse alle infrastrutture di trasporto (strade), agli impianti tecnici che verranno eventualmente installati sulla copertura delle due strutture e al parcheggio di pertinenza. Le valutazioni, effettuate con l’ausilio di un modello di simulazione acustica e sulla base di rilevazioni fonometriche, sono riferite a due scenari che tengono conto dell’evoluzione dell’area in esame: la situazione riscontrabile nello stato di fatto (Scenario 0), e la situazione prevista in seguito alla realizzazione dell’intervento (Scenario 1), in cui si considerano le differenti tipologie di sorgenti di rumore generate dal nuovo insediamento. Le indagini hanno interessato unicamente il periodo di riferimento diurno (06:00-22:00) in quanto non sono previsti orari di esercizio della struttura di vendita al di fuori di questo intervallo temporale.

Lo studio è stato svolto seguendo criteri cautelativi quali l’utilizzo di dati di traffico indotto determinati a partire dai volumi di traffico generati nelle ore di punta del venerdì e del sabato.

Dalle stime fornite dal modello di simulazione acustica è emersa una situazione di conformità sia nello stato di fatto che nello scenario di progetto.

La verifica del rispetto dei valori limite assoluti (immissione ed emissione) non ha evidenziato superamenti dei limiti di legge vigenti a causa della realizzazione del nuovo insediamento commerciale. Anche il limite del criterio differenziale viene rispettato.

Sulla base delle stime svolte si può dunque affermare che l’intervento in esame risulta essere compatibile dal punto di vista dei livelli di rumore introdotti.

Disposizioni illuminotecniche

E’ intenzione della proprietà definire in sede di permesso di costruire un progetto degli impianti illuminotecnici in coerenza con l’esistente limitrofo Saranno garantite tutte le disposizioni vigenti normative ed in particolare:

- 1) Il progetto illuminotecnico sarà conforme alle disposizioni previste dalla L.R. 17/2000 Dichiarazione Di Progetto A Regola D’arte.
- 2) Risponderà alla normativa tecnica applicabile all’impiego e nello specifico la norma UNI 10439 / rev. 2001 e quindi di avere realizzato un progetto a “regola d’arte”.

Disposizioni idrauliche

Considerazioni idrauliche per la futura regimentazione delle acque superficiali interne all’area del Piano di Recupero.

Il presente capitolo ha lo scopo di definire la regimazione delle acque superficiali derivanti dalle precipitazioni meteoriche interessanti l'area del piano di Recupero.

E' utile sottolineare che il progetto architettonico preliminare previsto nel piano attuativo risulta sotto il profilo idraulico migliorativo rispetto allo stato di fatto dei luoghi.

Infatti oggi l'area risulta occupata da due immobili con una superficie coperta pari a mq 2.043 e un piazzale (non drenante) di mq 7.170 per complessivi mq 9.213 di superficie non drenante rispetto a una superficie fondiaria pari a mq. 9.966.

In termini percentuali la superficie non drenante risulta del 92%.

Il Progetto previsto nel Piano di Recupero prevede una Superficie coperta di mq 2.900 ed una superficie a parcheggi o marciapiedi non drenanti di mq 3.891 pari ad una superficie complessiva non drenante di 6.791mq.

In termini percentuali la superficie non drenante risulta del 68%

Si passa da una superficie drenante nello stato di fatto di mq. 753 ad una superficie drenante del progetto di mq. 3.175 con un incremento percentuale del 420%.

In quest'ottica sarà valutato e determinato il progetto per il dimensionamento delle acque di prima pioggia con particolare riguardo anche alla verifica e dimensionamento delle vasche volano.

Le acque di prima pioggia e le acque di lavaggio, che siano da recapitare in corpo d'acqua superficiale ovvero sul suolo o negli strati superficiali del sottosuolo, saranno avviate ad apposite vasche di raccolta a perfetta tenuta, dimensionate in modo da trattenerne complessivamente i mc di acqua di prima pioggia.

Alle acque meteoriche di dilavamento sarà prevista una apposita rete di raccolta e convogliamento, munita di un sistema di alimentazione delle vasche di prima pioggia che le escluda automaticamente a riempimento avvenuto; la rete sarà dimensionata sulla base degli eventi meteorici di breve durata e di elevata intensità caratteristici di ogni zona, e del suo contesto urbano.

Il progetto sarà conforme al D.lgs 152/2006 ed al R.R. 4/2006 dando sin d'ora la disponibilità a valutare eventuali esigenze esterne al comparto.

Si riporta qui di seguito una sintesi normativa ai sensi del R.R. 4/2006 in ottemperanza al D.lgs 152/2006.

In particolare si riportano i casi soggetti ad autorizzazione così come previsto dall'art.3 del Regolamento Regionale 24 marzo 2006 n.4 per la regimentazione delle acque di prima pioggia e di lavaggio provenienti da superfici scolanti:

a) di aree di estensione superiore a 2.000 m² calcolata escludendo le coperture e le aree a verde; aree di edifici ed installazioni in cui si svolgono attività quali quelle dell'industria petrolifera, delle industrie chimiche, del trattamento e rivestimento dei metalli, della concia e tintura delle pelli e del cuoio, della produzione della pasta carta, della carta e del cartone, della produzione di pneumatici

delle aziende tessili che eseguono stampa, tintura e fissaggio di fibre tessili, della produzione di calcestruzzo e di aree intermodali legate alla logistica ed allo stoccaggio;

b) di edifici e strutture in cui sono svolte le attività di deposito di rifiuti, centro di raccolta e/o trasformazione degli stessi, deposito rottami e deposito di veicoli destinati alla demolizione;

c) di aree destinate al carico ed alla distribuzione dei carburanti ed operazioni connesse e complementari nei punti di vendita delle stazioni di servizio per autoveicoli;

d) di aree specificamente o saltuariamente destinate al deposito, al carico, allo scarico, al travaso ed alla movimentazione in genere di sostanze pericolose (elencate nelle tabelle 3/A e 5 Allegato 5 D.Lgs 152/2006).

Per acque di prima pioggia si intendono i primi 5 mm di ogni evento di pioggia indipendente, uniformemente distribuiti sull'intera superficie scolante servita dalla rete di raccolta delle acque meteoriche.

La Regione Lombardia il 24 marzo 2006 ha emesso il Regolamento regionale n. 4 "Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne". Il Regolamento in particolare prevede che debbano obbligatoriamente essere autorizzare le aziende che rientrano nei criteri di cui sopra.

In relazione a quanto previsto dall'art. 113 del D.Lgs. 152/06 e dal Regolamento Regionale n.4/06 e richiamato quanto stabilito dall'art. 7 del Regolamento medesimo riguardo l'ordine preferenziale dei recapiti; le acque di prima pioggia e di lavaggio provenienti da superfici scolanti, gli scarichi di acque meteoriche provenienti da aree di parcheggio, soggette al normale transito veicolare, non rientrando nell'elenco di cui all'art. 3 del R.R. n. 4/06 non sono di norma soggetti ad autorizzazione. Anche nel caso in cui le acque di 1^ pioggia e di lavaggio siano smaltite come rifiuto e la frazione eccedente la 1^ pioggia abbia recapito sul suolo o negli strati superficiali del sottosuolo, non si procederà, di norma, al rilascio dell'autorizzazione allo scarico della frazione eccedente le acque di 1^ pioggia.

10) Descrizione dell'intervento progettuale

Il centro commerciale Montebello, e quindi l'area oggetto di intervento, sono a ridosso della S.S. 10 e, della S.P.1 che collega la zona commerciale alla tangenziale nord di Voghera, che proseguendo in direzione Casteggio, si ricongiunge successivamente alla S.S. 35, che porta a Pavia.



Figura: accessibilità dell'area (area vasta)

L'accesso al parco commerciale è garantito da 3 ingressi:

- Uno a nord della zona commerciale che di fatto è prevalentemente in funzione di chi proviene dalla tangenziale nord;
- Un secondo posto sulla S.S. 10, che permette l'accesso diretto;
- Ed un terzo, sempre dalla S.S. 10, mediante cavalcavia, che unisce il parco commerciale al Leroy Merlin.

L'accesso 2 è perfettamente tangente il lotto ex Scania.

Allo stato attuale l'accesso ai lotti A e B è consentito principalmente mediante l'accesso dalla S.S. 10 (Freccia Rossa), al quale è collegato un passo carraio diretto (Freccia Verde) che permette di accedere ad entrambi i comparti che costituiscono la proprietà.

Nello stato di progetto, l'accesso, verrà potenziato da un secondo accesso (Freccia Gialla) che permetterà inoltre la diversificazione di accessi tra il comparto A ed il comparto B.

Va evidenziato che il sistema di accessi al Parco commerciale è ampiamente collaudato data la sua quarantennale esistenza. Si evidenzia come comunque vi siano allo studio alcune proposte che permetteranno una ulteriore razionalizzazione della viabilità esistente.

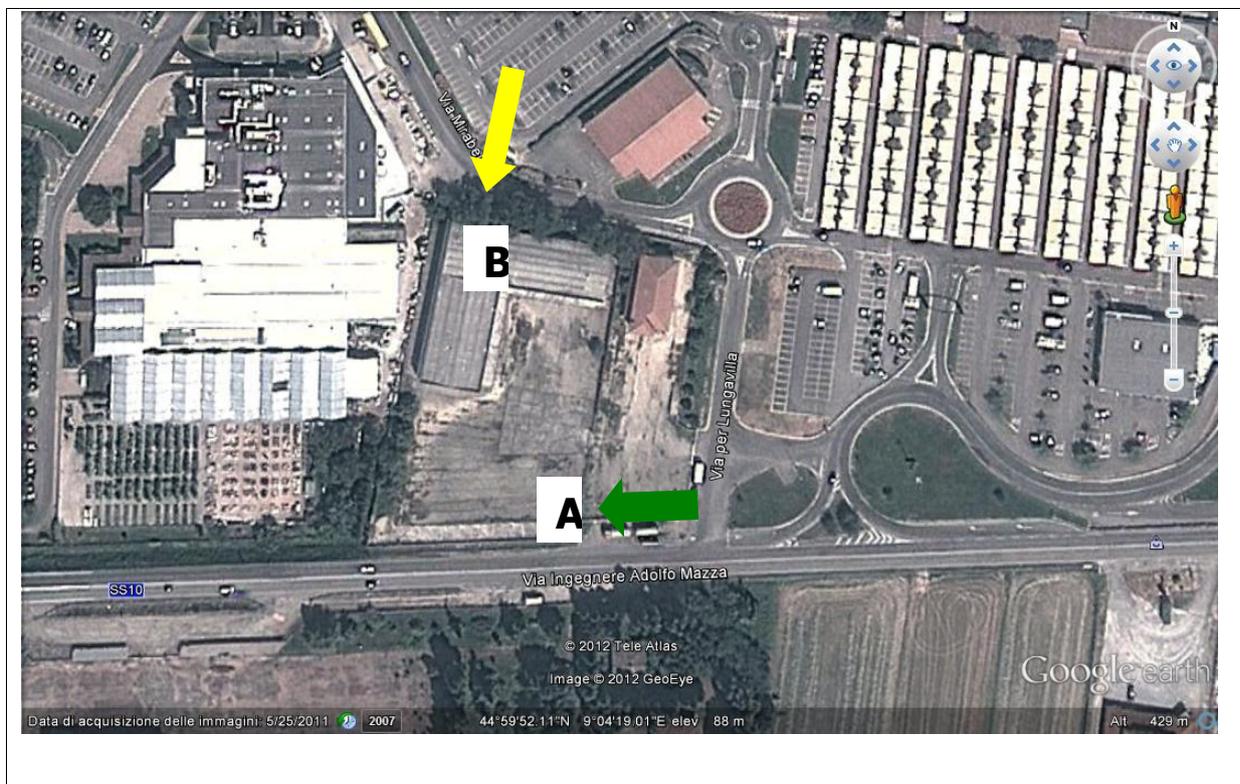


Figura -1: accessibilità dell'area (area di sito)

Progetto

Il progetto in esame risponde a quanto previsto e definito all'interno del Piano di recupero n°2, così come previsto dal P.delle R. del P.G.T. vigente.

L'intervento di riqualificazione di un'area ormai dismessa da più di un decennio prevede la ricostruzione e ampliamento dei due corpi di fabbrica esistenti.

La loro destinazione sarà commerciale con la previsione della media struttura di vendita. Le destinazioni commerciali saranno non alimentari e di somministrazione.

Il progetto ha come obiettivo l'integrazione architettonica e funzionale al complesso commerciale esistente "IPER di Montebello" cercando di prevedere funzioni complementari e di servizio.

Viene enfatizzato il rapporto con il sistema verde verso il fronte sulla ex S.S. n° 10 migliorando la percezione visiva e di fruizione dello stesso. Il verde sarà gestito anche come fruizione per i clienti delle attività di somministrazione previste nel progetto con la realizzazione di un'isola di qualità per i servizi di somministrazione all'esterno.

La volontà della proprietà è di ampliare la dotazione di servizi del complesso commerciale “IPER di Montebello” portando attività che favoriscano una sempre più migliore percezione di benessere e di sicurezza del ambito urbano anche nella ore serali.

Il Piano di Recupero prevede la riqualificazione tramite ristrutturazione o ricostruzione dei due corpi di fabbrica esistenti.

Corpo di Fabbrica A esistente

Il corpo di fabbrica esistente pari a una superficie coperta di 1740mq sarà demolito e ricostruito in parte con nuova sagoma per complessivi 2.300mq di Superficie coperta.

Attualmente l'edificio si appoggia su un piazzale non permeabile in asfalto misto a magrone. L'unica parte permeabile (drenante) di circa 600mq si colloca a nord del fabbricato. L'edificio ha una struttura portante in prefabbricazione, tamponamenti in vetro e laterizi fatto salvo per gli ingressi composti da serrande in ferro. La copertura è piana. L'altezza estradosso dell'edificio è di circa 7m.

Corpo di Fabbrica A di progetto

Il corpo di fabbrica sarà realizzato con la parte strutturale in prefabbricazione, avrà una superficie coperta di 2.300mq pari a circa 2.300mq di SLP. L'edificio sarà ad L su un livello solo.

I tamponamenti saranno parte i prefabbricazione con pannelli verticali di 2,5m per 7,0m di H rivestiti in graniglia di marmo. Saranno adeguatamente isolati per rispondere alla esigenze di risparmio energetico.

La parte restante dei tamponamenti sarà quella trasparente per le vetrine. Si realizzerà un telaio in metallo sui cui verranno ancorati i pannelli vetrati con camera d'aria di dimensioni 1,0m per 3,0m H.

La vetrata sarà studiata per dare il miglior apporto di visibilità senza compromettere le performance del risparmio energetico.

La copertura sarà piana con tegoli a sezione costante opportunamente coibentati e isolati.

Corpo di Fabbrica B esistente

Il corpo di fabbrica esistente pari a una superficie coperta di 307mq per una SLP complessiva di 622mq sarà demolito e ricostruito in parte con nuova sagoma per complessivi 600mq di superficie coperta e una SLP complessiva di 1.200mq.

Attualmente l'edificio si appoggia su un piazzale non permeabile in asfalto misto a magrone. L'unica parte permeabile (drenante) di circa 142mq si colloca a nord del fabbricato. L'edificio ha una struttura portante in c.a., tamponamenti in laterizio e finestre in legno. La copertura a 4 falde. L'altezza massima dell'edificio è di 8m.

Corpo di Fabbrica B di progetto

Il corpo di fabbrica sarà realizzato con la parte strutturale in prefabbricazione, avrà una superficie coperta di 600mq pari a circa 1.200mq di SLP. L'edificio sarà ad forma rettangolare su due livelli fuori terra.

I tamponamenti saranno parte i prefabbricazione con pannelli verticali di 2,5m per 7,0m di H rivestiti con cemento liscio colorato bianco. Saranno adeguatamente isolati per rispondere alla esigenze di risparmio energetico.

La parte restante dei tamponamenti sarà quella trasparente per le vetrine. Si realizzerà un telaio in metallo sui cui verranno ancorati i pannelli vetrati con camera d'aria di dimensioni 1,0m per 3,0m H.

La vetrata sarà studiata per dare il miglior apporto di visibilità senza compromettere le performance del risparmio energetico.

La copertura sarà piana con tegoli a sezione costante opportunamente coibentati e isolati.

11) Opere di urbanizzazione

Analisi delle opere di urbanizzazione primaria con particolare riguardo all'opere di accesso al PIANO DI RECUPERO.



Descrizione della Viabilità Esistente

Emind srl ha affidato alla società "TAU trasporti e ambiente urbano S.r.l." l'incarico di redigere il progetto preliminare della viabilità d'accesso alla nuova area commerciale nei pressi del centro commerciale IPER a Montebello (PV).

La relazione riporta lo sviluppo degli studi tecnici di prima approssimazione connessi alla tipologia e categoria dell'intervento da realizzare, con l'indicazione di massima dei requisiti e delle prestazioni che devono essere riscontrate nell'intervento.

Descrizione Stato di fatto

L'area oggetto del presente progetto è situata in Comune di Montebello della Battaglia, nell'area commerciale del centro IPER Montebello.

L'accessibilità all'area è garantita ad ovest dalla strada provinciale SP1, con andamento nord-sud, e a sud dalla strada provinciale SP10, con andamento est-ovest.

L'area oggetto di intervento è posta nella zona sud-ovest del comparto, nei pressi dell'accesso sulla SP10.

Lungo la SP10, in corrispondenza dell'intersezione tra la SP10 e la viabilità del parcheggio dell'IPER, si trovano le pensiline, una per senso di marcia, delle fermate delle linee automobilistiche extraurbane. Lungo la corsia nord (direzione Pavia) non c'è un vero e proprio golfo di fermata, al contrario della corsia sud (direzione Casteggio), dove il golfo è più ampio ed esteso.

Descrizione dell'intervento

L'intervento di progetto si propone di mantenere il più possibile inalterata la viabilità esistente, confermando lo schema di circolazione e la segnaletica attuale, intervenendo solo per migliorare l'accessibilità dei bus e consentendo le sole svolte verso destra in ingresso e in uscita dal nuovo insediamento.

In particolare si prevede di pavimentare i due golfi di fermata con uno strato di "tappetone" dello spessore di 5 cm, previo livellamento del terreno esistente. Le pensiline particolarmente ammalorate verranno rimosse e sostituite con nuove pensiline.

La sagomatura dell'accesso al nuovo insediamento sarà costituita da una nuova cordolatura in calcestruzzo e da aree a verde.

Per l'uscita a est si prevederà una svolta dedicata a destra con relativo cordolo sull'asse stradale per agevolare l'immissione e disincentivare la svolta a sinistra.

| CALCOLO ESTIMATIVO MAPPALE 1 | | | | | |
|------------------------------|---|-----------------|----------|-----------------|-------------|
| Codice | Descrizione sommaria | Unità di misura | Quantità | Prezzo unitario | Importo |
| LAVORI | | | | | |
| A | Opere stradali | | | | |
| 01:03 | Realizzazione pavimentazione golfo di fermata bus con tappetone | mq | 1.009,00 | € 10,29 | € 10.382,61 |
| 01:08 | Realizzazione cordoli in calcestruzzo | m | 13,67 | € 13,01 | € 177,85 |
| 03:01 | Segnaletica verticale e orizzontale | a corpo | 1,00 | € 683,41 | € 683,41 |
| 04:02 | Sistemazione aree a verde con formazione di prato (aiuole) | mq | 8,70 | € 22,34 | € 194,36 |
| | rimozione e posa pensilina bus | a corpo | 2,00 | € 5.000,00 | € 10.000,00 |
| A | Totale opere stradali | | | | € 21.438,22 |
| B | Oneri sicurezza e direzione lavori | a corpo | 1,00 | € 1.072,00 | € 1.072,00 |
| B | Totale sicurezza e direz. lavori | | | | € 1.072,00 |
| | TOTALE | | | | € 22.510,22 |

| | | |
|---|---|---|
|  <p>progettazione TAU TRASPORTI e AMBIENTE URBANO</p> |  |  |
| <p>TAU Trasporti e Ambiente Urbano s.r.l. p.iva e c.f. 05500190961</p> | <p>via Oslavia, 18/7 20134 Milano</p> | |
| <p>t +39 02 26417244 t +39 02 26417284 f +39 02 26417968</p> | <p>studio@t-au.com studio@pec.tau.com www.t-au.com</p> | |

Calcolo estimativo opere di urbanizzazione primaria

Gli importi riportati nella tabella di seguito sono stati determinati in riferimento al progetto preliminare della viabilità di accesso alla nuova area commerciale e alla previsione di allacciamento alla rete fognaria comunale per lo smaltimento delle acque nere.

| Calcolo estimativo Opere di Urbanizzazione | | | | | |
|--|---|-----------------|----------|-----------------|--------------------|
| Codice | Descrizione sommaria | Unità di misura | Quantità | Prezzo unitario | Importo |
| | LAVORI | | | | |
| A | Opere stradali | | | | |
| 01:03 | Realizzazione pavimentazione golfo di fermata bus con tappetone | mq | 1.009,00 | € 10,29 | € 10.382,61 |
| 01:08 | Realizzazione cordoli in calcestruzzo | m | 13,67 | € 13,01 | € 177,85 |
| 03:01 | Segnaletica verticale e orizzontale | a corpo | 1,00 | € 683,41 | € 683,41 |
| 04:02 | Sistemazione aree a verde con formazione di prato (aiuole) | mq | 8,70 | € 22,34 | € 194,36 |
| | Rimozione e posa pensilina bus | a corpo | 2,00 | € 5.000,00 | € 10.000,00 |
| A | Totale opere stradali | | | | € 21.438,23 |
| B | Oneri sicurezza e direzione lavori | a corpo | 1,00 | € 1.072,00 | € 1.072,00 |
| B | Totale sicurezza e direz. Lavori | | | | € 1.072,00 |
| C | Opere fognarie | | | | |
| | Realizzazione fognatura e ripristino suolo | a corpo | | | € 21.000,00 |
| | Pozzetti rompitratta | a corpo | 6,00 | € 1.000,00 | € 6.000,00 |
| C | Totale opere fognarie | | | | € 27.000,00 |
| TOTALE | | | | | € 49.510,23 |