



MODULISTICA		
P23	MD04	Rev. 2 del 07/03/07

## PROGETTO N. 10: VARIANTE VIA MONZESE

**Importo quadro economico € 3.130.000,00**

### PROGETTO PRELIMINARE

1. RELAZIONE ILLUSTRATIVA
2. RELAZIONE TECNICA
3. STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE
4. CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA
5. CAPITOLATO PRESTAZIONALE
6. GIUDIZIO DI FATTIBILITA'

Ente certificato:



Iso 9001:2008

Palazzo Comunale  
via I Maggio 20090 - Segrate  
**Telefono** 02/26.902.1 **Fax** 02/21.33.751  
**C.F.** 83503670156 - **P.I.** 01703890150



## 1. RELAZIONE ILLUSTRATIVA

### 1.1. Descrizione generale

Durante gli ultimi anni è stato dato corso ad un programma che ha interessato tutte le strade pubbliche di proprietà comunale, intervenendo per lotti funzionali e zone omogenee.

Nel proseguire tale programma, attraverso il presente progetto si intende intervenire sulla via Monzese con una variante: tale opera sarà eseguita direttamente dall'operatore quale scomputo oneri, dovuti per l'approvazione di un Piano Integrato d'Intervento, come da relativa convenzione stipulata.

La necessità di tale intervento è determinata dalla situazione ormai cronica di disagio e difficoltà dovuti al notevole traffico di attraversamento nord-sud che giornalmente interessa il quartiere di Rovagnasco: infatti ad oggi la via Monzese, unica strada che consente il suddetto itinerario dalla Strada Provinciale Padana Superiore alla Cassanese, non è in grado di assorbire il flusso veicolare relativo.

Inoltre, soprattutto all'interno del centro abitato, la strada esistente ha un andamento tortuoso ed articolato ed è interessata giornalmente dal passaggio di pedoni e mezzi pubblici che obbligatoriamente transitano per raggiungere edifici pubblici oltre che la zona commerciale.

Viene quindi prevista la costruzione di una bretella che, a partire dal tratto più a nord della via prima dell'ingresso nel quartiere in direzione ovest dalla stessa, confluisca verso la zona industriale Marconi e quindi da questa sulla via Cassanese, evitando quindi al traffico di solo passaggio, l'immissione all'interno del centro abitato.

l'opera è prevista dallo strumento urbanistico vigente e, nello specifico, è contemplata dal P.G.T. nel PIANO DEI SERVIZI - TAV. 04 - Servizi Strategici (vedi stralcio planimetrico del PGT allegato) come INTERVENTO LINEARE n. 6 (vedasi RELAZIONE del PIANO DEI SERVIZI).

Il tracciato della nuova viabilità differisce (vedi stralcio planimetrico allegato con particelle), anche se in minima parte, rispetto a quanto indicato dal PGT (come da TAV. 04 sopra indicata) e precisamente per la parte a nord che non ricade più all'interno del P.I.I. 48 (VECCHIA OLGHIA) ma nell'area a SERVIZI e che, comunque, a termini della normativa vigente, così come anche ribadito nelle Norme di Attuazione del Piano dei Servizi del PGT vigente, è consentito realizzare interventi per viabilità e strade su aree a servizi (e viceversa);

Le aree necessarie alla realizzazione dell'opera di cui sopra ricadono in gran parte all'interno di ambiti di trasformazione (TR1 - TR2) e in minima parte in aree a SERVIZI. Tali aree saranno acquisite dal Comune di Segrate mediante procedimento espropriativo/cessione bonaria da parte dei soggetti proprietari.



### **1.1.1. Soluzione prescelta in relazione ai bisogni da soddisfare**

Il progetto risulta mirato al miglioramento della sicurezza degli utenti della strada e all'eliminazione del traffico passante.

### **1.1.2. Analisi della fattibilità generale dell'intervento**

L'esecuzione delle opere predette non comporta alcuna problematica operativa.

### **1.1.3. Disponibilità delle aree e situazione dei pubblici servizi**

Strade ed aree già di proprietà dell'Ente o da acquisire mediante accordo bonario o esproprio.

### **1.1.4. Tempistica di esecuzione dei lavori**

I tempi massimi di svolgimento delle varie attività saranno:

Progettazione Preliminare	40 gg.
Progettazione Definitiva	25 gg.
Progettazione Esecutiva	45 gg.
Approvazione Progettazioni	20 gg.
Gara e affidamento	60 gg.
Esecuzione	180 gg.
Collaudi	180 gg.
Consegna dell'opera al servizio competente	10 gg.
<b><u>Totale</u></b>	<b><u>560gg.</u></b>

### **1.1.5. Accessibilità, utilizzo e manutenzione delle opere dei servizi ed impianti esistenti**

Non si evidenziano particolari problematiche.

### **1.2. Eventuali circostanze che non risultassero dai disegni**

Non rilevabili.

### **1.3. Aspetti funzionali ed interrelazionali dei diversi elementi del progetto, calcoli sommari giustificativi della spesa e profilo architettonico**

#### **1.3.1. Aspetti funzionali ed interrelazionali dei diversi elementi del progetto**

Inesistenti.



### **1.3.2. Calcoli sommari giustificativi della spesa**

Da un primo esame dell'intervento, in base alle superfici ed ai costi correnti, si può presumere un costo complessivo di **€ 3.130.000,00**.

### **1.3.3. Profilo architettonico**

Irrilevante.

### **1.4. Sintesi delle forme e delle fonti di finanziamento**

Finanziamento da Privati.

## **2. RELAZIONE TECNICA**

### **2.1. Opere stradali**

Il progetto sarà realizzato con gli opportuni sterri e riporti rispetto agli esistenti piani di campagna ed alla successiva formazione del cassonetto stradale costituito da un sottofondo in mistone di cava o fiume, per uno spessore di cm 50, e quindi la massicciata bituminosa in tout-venant di cm 10/12 con relativo tappeto d'usura a finire per cm 3.

Marciapiedi, aiuole spartitraffico, piste ciclopedonali, saranno separate dal piano stradale da cordonature in cls. e/o pietra e la pavimentazione potrà essere sia in materiale bituminoso che autobloccanti.

A completamento si avrà l'idonea segnaletica orizzontale e verticale.

Invece sulla viabilità esistente l'intervento prevede il rifacimento della pavimentazione bituminosa, compresa della relativa segnaletica orizzontale, nonché di cordonature e pavimentazioni per marciapiedi, oltre che di manufatti quali pozzetti e tubazioni per raccolta acque piovane.

Si procederà altresì al rifacimento della illuminazione pubblica con esecuzione di nuovi cavidotti, linee elettriche, pozzetti e corpi illuminanti dedicati sia alle sedi stradali che ciclopedonali.

## **3. STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE**

### **3.1. Verifica di compatibilità con le prescrizioni del Piano Paesaggistico Regionale e del Piano di Governo del Territorio**

La natura stessa dell'intervento non costituisce possibilità per un'analisi di cui alla Legge Regionale 20/99 (V.I.A.).



### **3.2. Effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini**

La realizzazione dell'intervento eliminerà il traffico passante dall'attuale Via Monzese, portando un netto miglioramento sia per la vivibilità che per la sicurezza dei cittadini.

### **3.3. Ragioni della scelta del sito e della scelta progettuale in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale**

Il tracciato scelto risponde ad esigenze di funzionalità evitando di compromettere le presenti ambientali.

### **3.4. Misure di compensazione ambientale ed eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico, stima dei costi da inserire nei piani finanziari dei lavori**

Saranno previsti viali alberati e la salvaguardia di manufatti della tradizione agricola.

### **3.5. Norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento ed eventuali limiti posti dalla normativa di settore per l'esercizio di impianti ed indicazione dei criteri tecnici che si intendono adottare per assicurarne il rispetto**

Inesistenti.

## **4. CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA**

In assenza di costi standardizzati determinati dall'Osservatorio dei Lavori Pubblici, si applicheranno parametri di costo a mq. desunti da interventi analoghi realizzati nel territorio del Comune di SEGRATE nonché dal Bollettino Prezzi Camera di Commercio Industria ed Artigianato, bilanciati in base alle obiettive differenze tra gli interventi presi a base del parametro.

Quindi in base ai parametri adottati il costo dell'opera viene stimato in € **3.130.000,00** comprensivo di oneri di sicurezza nella misura del 3%.

## **5. CAPITOLATO PRESTAZIONALE**

### **5.1. Necessità funzionali, requisiti e prestazioni per rispondere alle esigenze dell'amministrazione e degli utenti**

Non rilevabili.



## 5.2. Specifiche delle opere generali ed opere specializzate

OG 3, OS 9, OS 10.

## 5.3. Tabelle degli elementi e sub elementi

L'intervento si può suddividere nei seguenti elementi e sub elementi:

Opere Stradali	pari al 75 %
Impianti Elettrici	pari al 15%
Impianti Idraulici e Fognatura	pari al 10%

## 6. GIUDIZIO DI FATTIBILITÀ

I parametri ricavati dai punti sopra citati sia di carattere amministrativo che tecnico prestazionali, di sostenibilità ambientale e di fattibilità economico-finanziaria propendono verso una valutazione complessiva di fattibilità. Si esprime, pertanto, un giudizio di fattibilità positivo dell'intervento in oggetto.

Segrate, lì

**Il Responsabile della Programmazione**

**Arch. Maurizio Rigamonti**