

RELAZIONE GENERALE P.F.T.E.

SOMMARIO

INTRODUZIONE – RISULTANZE DOCFAP	- 3 -
OBIETTIVI DELL'INTERVENTO	- 3 -
ALTERNATIVE PROGETTUALI	- 3 -
ESITO E MOTIVAZIONI DELLE SCELTE OPERATE	- 4 -
OGGETTO DELL'INTERVENTO	- 5 -
LOCALIZZAZIONE E INQUADRAMENTO	- 5 -
L'INSERIMENTO NEL CONTESTO URBANO E PAESISTICO	- 5 -
ESTRATTI DA STRUMENTI URBANISTICI (PGT)	- 5 -
CLASSIFICAZIONE IN AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI	- 6 -
VINCOLI INFRASTRUTTURALI E VINCOLI PAESISTICI/AMBIENTALI	- 7 -
CARTA DEL PAESAGGIO E DELLA SENSIBILITÀ PAESISTICA	- 8 -
DESCRIZIONE SOMMARIA DELL'OPERA	- 9 -
L'OPERA E I SUOI SEGMENTI CARATTERISTICI	- 9 -
TRATTO A SUD DELL'OLONA.....	- 9 -
SCAVALCO DELL'OLONA E TRATTO FINO AL PONTE VOLTURNO	- 9 -
SCAVALCO DELLA FERROVIA SUL PONTE VOLTURNO.....	- 10 -
BARRIERA ACUSTICA TRATTO NORD (LATO EST)	- 10 -
OSSERVAZIONI PRELIMINARI SUL PARTICELLARE	- 10 -
GESTIONE DELLE INTERFERENZE.....	- 11 -
CORSI D'ACQUA TOMBATI.....	- 11 -
RETI FOGNARIE E ACQUEDOTTO	- 12 -
RETE RACCOLTA ACQUE METEORICHE.....	- 14 -
RETI PER ENERGIA E TELECOMUNICAZIONI	- 14 -
RETE DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA	- 14 -
OSSERVAZIONI SULLA SICUREZZA STRADALE	- 14 -
CONTESTO D'INTERVENTO E VINCOLI	- 14 -
RICALIBRATURA DELLE CORSIE STRADALI	- 14 -
ACCESSI E ATTRAVERSAMENTI.....	- 15 -
CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'OPERA.....	- 16 -
SOMMARIO INTERVENTI NEI DIVERSI TRATTI DELL'OPERA.....	- 16 -

TRATTO A SUD DELLA ROTATORIA PRESSO OLONA.....	- 16 -
MODIFICA DELLA ROTATORIA PRESSO OLONA	- 16 -
SCAVALCO DELL'OLONA E TRATTO FINO AL PONTE VOLTURNO	- 17 -
INTERVENTI SUL PONTE VOLTURNO – PIANO STRADALE.....	- 17 -
INTERVENTI SUL PONTE ROSSO – OPERE MANUTENTIVE.....	- 17 -
SOMMARIO INTERVENTI SULLE OPERE A RETE	- 18 -
RETE RACCOLTA ACQUE METEORICHE.....	- 18 -
IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA	- 18 -
OPERE DI COMPLETAMENTO	- 18 -
<u>PRIME INDICAZIONI SULLA SICUREZZA CANTIERE.....</u>	<u>- 19 -</u>
<u>RILIEVO FOTOGRAFICO.....</u>	<u>- 20 -</u>
SOMMARIO DELLE IMMAGINI ALLEGATE	- 20 -
TRATTO VIA MAGENTA SUD.....	- 20 -
TRATTO ROTATORIA OLONA E PONTE.....	- 20 -
TRATTO FRA LE DUE ROTATORIE	- 20 -
CONTESTO SCAVALCO FERROVIA	- 20 -
PONTE VOLTURNO PERCORSO OVEST	- 20 -
PONTE VOLTURNO PERCORSO EST	- 20 -
STRUTTURA PONTE DA SUD.....	- 20 -
STRUTTURA PONTE VISTE GENERALI	- 20 -
STRUTTURA PONTE IMPALCATO	- 20 -
<u>ALLEGATI: ESTRATTI CATASTALI.....</u>	<u>- 21 -</u>

Introduzione – Risultanze DocFAP

OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

Il progetto si inquadra nello << *Intervento 1 – Al di là della stazione – Azione 04 del progetto “Costruire Strategie di Sviluppo Urbano Sostenibile”* >> ed è finalizzato all’attuazione di una strategia di sviluppo urbano sostenibile attraverso processi di rigenerazione urbana, quali l’insieme coordinato di interventi urbanistici (opere infrastrutturali) e di iniziativa sociale (di tipo immateriale).

Esso è focalizzato a livello progettuale e ingegneristico su un intervento complesso che prevede la creazione di un percorso ciclabile in sede propria che – attraverso lo scavalco della stessa infrastruttura ferroviaria – unisca le aree dello Square di Lucernate con il centro cittadino, attestandosi allo “Steccone” (magazzino ex stabilimento Muggiani), quale nodo di accesso alle zone più centrali della città.

ALTERNATIVE PROGETTUALI

In fase di DocFAP vennero considerate alcune alternative qui riepilogate:

- Soluzione “A” – Alternativa basata sulla manutenzione ponte esistente:
- Soluzione “B” – Alternativa basata sulla trasformazione ponte esistente:
 - Alternativa B0) Ristrutturazione del ponte esistente con pista mantenuta a Ovest;
 - Alternativa B1) Ristrutturazione del ponte esistente con pista traslata su lato Est;
 - Alternativa B2) Ristrutturazione ponte con pista traslata a Est nuova torre di risalita;
- Soluzione “C” – Alternativa basata sulla realizzazione di un nuovo cavalcaferrovia:
 - Alternativa C1) Nuovo ponte dedicato su RFI con percorsi circostanti come sol. “B”;
 - Alternativa C2) Nuovo ponte dedicato su RFI con percorsi circostanti modificati.

Tutte le alternative comprendevano, a margine dell’intervento di realizzazione del nuovo percorso ciclabile, i seguenti interventi sul ponte esistente, già occorrenti in base a valutazioni indipendenti dal quadro esigenziale relativo alla ciclovía in progetto:

- Opere manutentive sul ponte esistente in base alle risultanze monitoraggio periodico;
- Introduzione di barriera acustica lato Est, estremità verso via Bixio.

A seguito di ampio confronto con l’Amministrazione Comunale, venne acquisita indicazione per procedere con la Soluzione A), i cui contenuti essenziali sono i seguenti:

- Formazione del nuovo percorso a lato della via Magenta, occupando la banchina disponibile;

- Modifica della rotatoria a Sud dell'Olona, con nuovo percorso anulare ciclabile;
- Realizzazione di nuovo ponte ciclopedonale sull'Olona dedicato a pista ciclabile;
- Riqualificazione del percorso sul ponte Volturno, **mediante opere di natura manutentiva**;
- Percorso nel quartiere a Nord della linea ferroviaria sino allo "Steccone".

ESITO E MOTIVAZIONI DELLE SCELTE OPERATE

L'alternativa prescelta permette di realizzare il percorso ciclabile atteso, senza intervenire in modo sostanziale sul ponte esistente, così da contenere al massimo i costi.

Consente peraltro la realizzazione contenendo l'impatto dato dalla chiusura al traffico del ponte esistente, mediante la riduzione dei tempi d'intervento rispetto a soluzioni più complesse.

Le possibilità d'intervento sul ponte esistente sono infatti fortemente limitate dall'impossibilità di modificare le condizioni di carico sul ponte stesso e dalla limitata geometria attuale, specie nel tratto di viadotto curvilineo, privo di vie di fuga laterali.

La soluzione prescelta si limita, sul ponte esistente, a mantenere la ciclovía attuale, introducendo alcuni interventi migliorativi, per concertarsi sull'intorno: in tale ottica, il risparmio economico di interventi sul ponte esistente consente intervento più esteso all'intorno, affidando un carattere di iconicità non alla realizzazione di una nuovo manufatto di grande impatto, bensì a un'opera a rete, maggiormente curata nei dettagli e in grado di indurre la trasformazione di quelle che erano nate come strade provinciali in vere vie urbane.

In quest'ottica, l'opera ambisce a promuovere la riqualificazione del territorio conformando infrastrutture in grado di guardare oltre alla loro mera funzionalità, ossia di diventare spazi di relazione e di comunicazione.

Oggetto dell'intervento

LOCALIZZAZIONE E INQUADRAMENTO

L'intervento si colloca al margine Sud-Sud/Ovest del centro cittadino, in un ambito già caratterizzato dal fascio binari RFI, a Ovest della stazione ferroviaria, nei pressi della biforcazione fra le linee di Gallarate/Varese e di Novara/Torino, nonché da insediamenti industriali.

Più oltre tuttavia si ha la presenza della frazione di Lucernate, tuttora leggibile come entità cittadina provvista di propri temi urbani che ne rendono leggibile un'identità di nucleo urbano a sé stante, seppure ora circondato da realtà abitative di dimensioni maggiori rispetto all'abitato di formazione remota.

L'INSERIMENTO NEL CONTESTO URBANO E PAESISTICO

In tale contesto, l'asse stradale oggetto d'intervento si configurava come percorso extraurbano di attraversamento, alternativo al passaggio nella via principale della frazione, condizione in parte confermata dalla realizzazione del ponte Volturmo più a Nord, che ha una connotazione piuttosto ibrida fra ponte urbano e ponte puramente stradale.

L'intervento si colloca quindi in un'ottica di recupero alla città dell'asse stradale in esame, conferendogli la connotazione di via urbana, con limitazione dell'impatto del traffico di scorrimento e recupero di spazi per il pedone e la mobilità dolce, con contestuale riassetto dei margini stradali attualmente irrisolti.

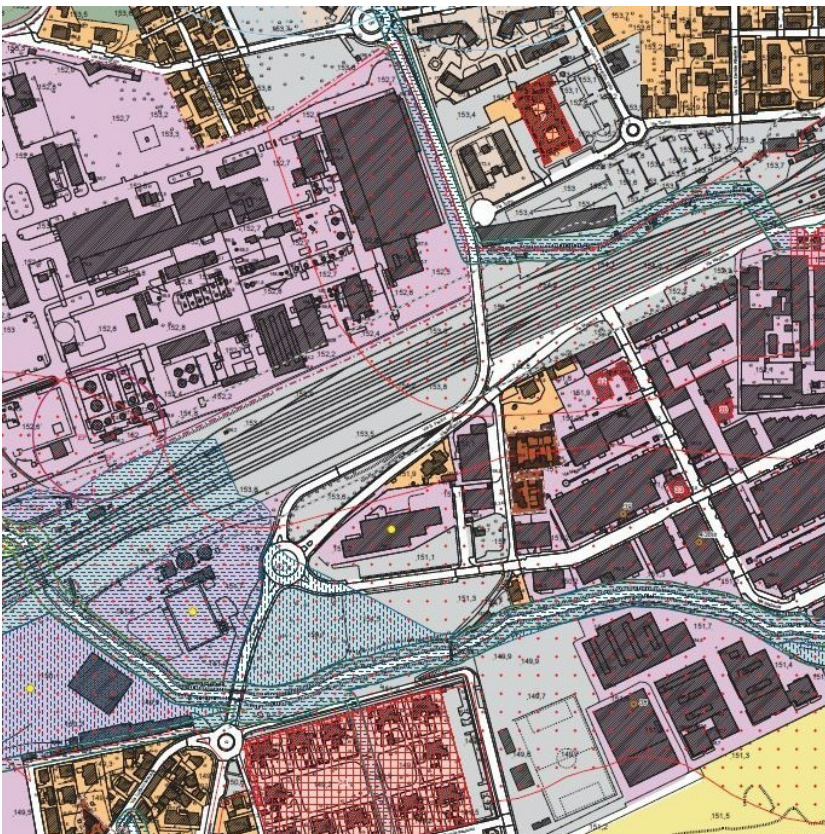
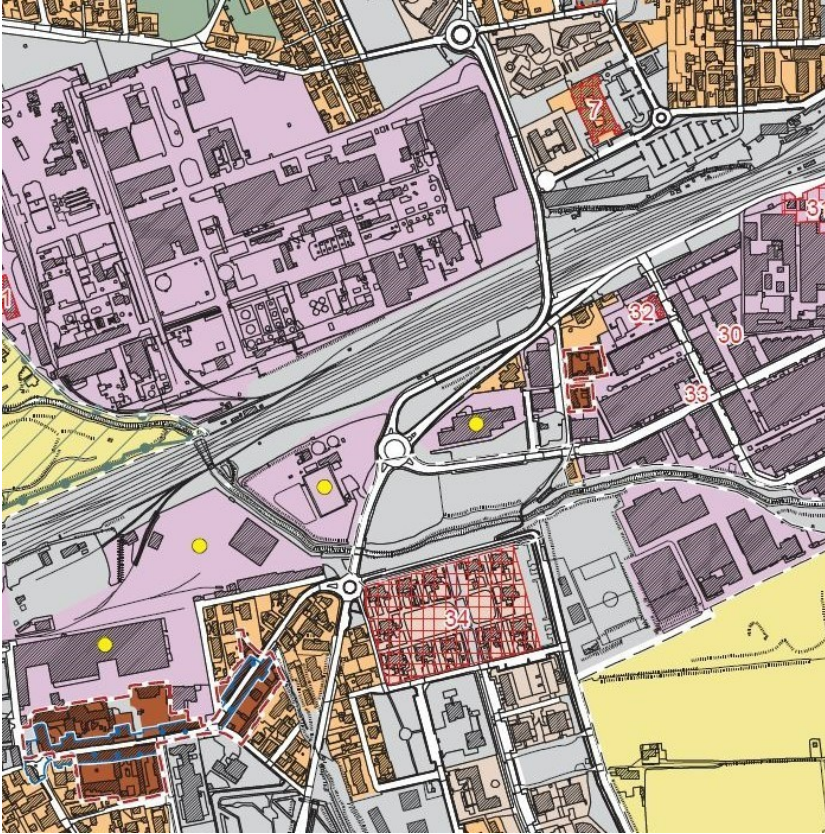
L'opportunità è altresì quella di riqualificare l'accesso all'abitato più denso del centro della frazione e di ricomporre l'abitato ai due lati della via Magenta.

Per quanto attiene al ponte Volturmo, i suoi limiti geometrici e strutturali intrinseci impediscono la formazione di un percorso di più ampia fruibilità, consentono tuttavia la formazione di un percorso più curato nel dettaglio, più confortevole e separato dallo scorrimento veicolare.

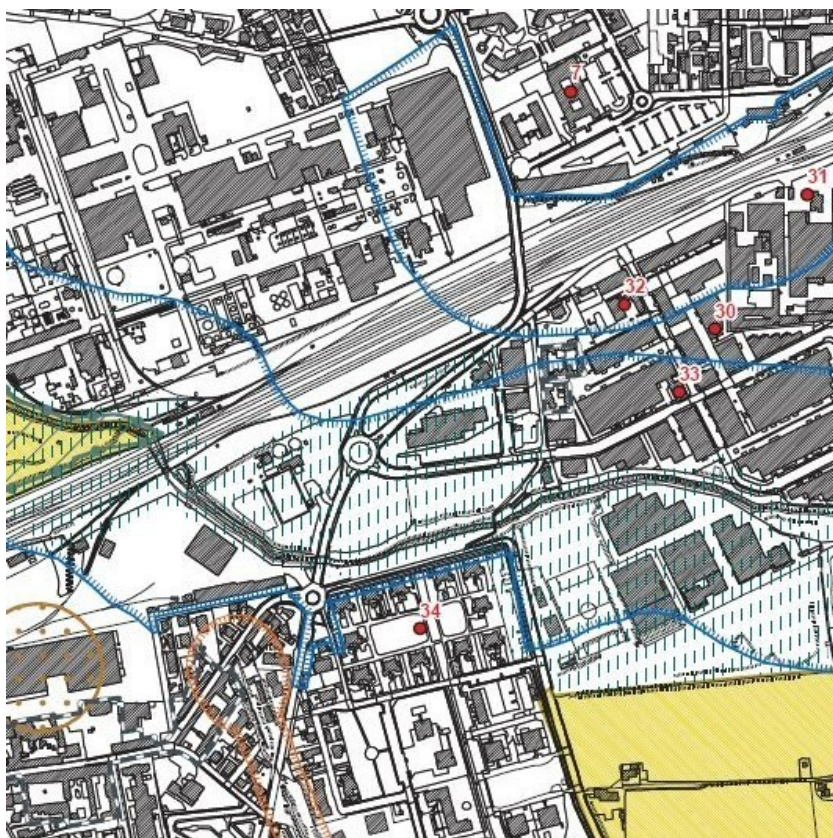
L'insieme dell'opera risulta perciò coerente con un principio di densificazione del contesto urbano e quindi di contestuale riappropriazione degli spazi aperti da parte della città.

ESTRATTI DA STRUMENTI URBANISTICI (PGT)

Classificazione in ambiti territoriali omogenei



Vincoli infrastrutturali e vincoli paesistici/ambientali



Carta del paesaggio e della sensibilità paesistica



Descrizione sommaria dell'opera

Nei paragrafi seguenti vengono definiti gli aspetti progettuali affrontati più problematici, nonché le soluzioni tecniche adottate, anche con riguardo alle due principali criticità:

- Opzioni per lo scavalco dell'Olona
- Lo scavalco della rete ferroviaria

L'OPERA E I SUOI SEGMENTI CARATTERISTICI

Tratto a Sud dell'Olona

In questo tratto il percorso ciclopedonale si affianca alla carreggiata stradale di via Magenta, non oggetto d'intervento: la pista rimane rialzata ad altezza cordolo e distanziata dalla sede stradale tramite una fascia verde.

Sul lato opposto viene razionalizzata la linearità del margine, con realizzazione, ove occorrente, di un muro di contenimento per gestire il dislivello con l'intorno e ricostruire le recinzioni verso le proprietà private. È altresì prevista la razionalizzazione e ricostruzione degli accessi.

In corrispondenza del fontanile Venini, già incanalato in proprio manufatto idraulico, si rende necessaria la formazione di un manufatto fondato su pali per contenere il tratto di pista in corrispondenza dello scavalco.

Scavalco dell'Olona e tratto fino al ponte Volturno

La rotatoria presso l'Olona è oggetto di un completo ridisegno, atto a ricollocare la nuova pista in modo da consentirne la continuità Sud/Nord (percorso in progetto) ed Est/Ovest (da pista esistente lungo l'Olona al centro di Lucernate).

Viene altresì agevolata la circolazione stradale e razionalizzati gli accessi.

Lo scavalco dell'Olona avrebbe suggerito la realizzazione di un nuovo ponte ciclopedonale, che infatti risulta presente in progetto ma solo come opzione: esso infatti sconta il vincolo delle quote imposte dalle regolamentazioni idrauliche, che imporrebbero un notevole innalzamento di quota non gestibile nelle ristrettezze del contesto.

Poiché il tema potrebbe in futuro coinvolgere anche il ponte stradale esistente, si rimanda a fase successiva l'approfondimento con gli Enti preposti.

La soluzione prioritaria in progetto prevede perciò la collocazione della pista sul ponte stradale esistente, con leggera ricalibratura della sede stradale, seppur nel rispetto del vincolo di corsie di larghezza minima m 3,50 per il transito di mezzi di trasporto pubblico.

Scavalco della ferrovia sul ponte Volturno

Il ponte nasce come infrastruttura stradale con due percorsi laterali, l'uno solo pedonale (lato Est), l'altro ciclabile (lato Ovest). Il percorso pedonale a Est, già troppo stretto alla luce delle normative attuali, non può essere oggetto d'intervento, ma viene mantenuto in quanto servito da due scale a Sud e a Nord del ponte.

Il percorso ciclabile a Ovest è oggetto di riqualificazione, seppure nei limiti imposti dalle geometrie della struttura del ponte e da quelle stradali.

Su tale lato è prevista la rimozione delle barriere metalliche esistenti, una leggera ricalibratura della strada, la formazione di un cordolo in c.a. ancorato alla soletta del ponte, la posa di una barriera new-jersey asimmetrica "bordo ponte" di prestazione adeguata alla circostanza

Ciò consentire l'individuazione di una pista con protezione laterale non pericolosa per il ciclista, come invece è attualmente, di cui è prevista altresì la regolarizzazione e ripavimentazione.

La ricalibratura della strada, vincolata dal minimo di corsie di larghezza m 3,50, prevede la riduzione della banchina oltre la line bianca laterale, a favore della pista ciclabile, nonché il leggero allargamento della corsia interna presso le due curve, in modo da migliorare l'attuale ristrettezza data dall'assenza di un allargamento volto a garantire un miglior raggio di curvatura per i mezzi del trasporto pubblico.

Barriera acustica tratto Nord (lato Est)

Nel tratto in viadotto più a Nord, sul lato Est, è già presente una barriera acustica, che tuttavia non presenta le caratteristiche adeguate alla situazione.

A seguito di specifica verifica analitica, il progetto prevede la realizzazione di una barriera estesa per tutta la lunghezza interessata dalla criticità, con altezza pari a m 4,00.

Per evitare di costituire un ulteriore restringimento delle sedi già molto limitate, l'opera è prevista con ancoraggio impostato esternamente rispetto alla soletta del ponte, mantenendo invariate le barriere stradali, fino a dove sono presenti, e il muretto laterale, presente nella parte più bassa del viadotto, dove non vi sono più le suddette barriere.

OSSERVAZIONI PRELIMINARI SUL PARTICELLARE

Ai fini della redazione del piano particellare, oggetto di successiva fase di progettazione, si segnalano alcuni punti critici emersi in questa fase.

In concomitanza con l'opera sul fronte del negozio di ferramenta, poiché la pista presenta un attraversamento per consentire il parcheggio su area privata, sarà necessario un intervento di adeguamento di tali posti auto privati, al fine di migliorarne accessibilità e fruibilità.

L'adeguamento della rotatoria a Sud dell'Olonza necessiterà di un complessivo riordino catastale, in quanto la mappa nel suo complesso non è aggiornata, tuttavia, rispetto allo stato di fatto, sono solo due situazioni oggetto di specifica attenzione.

La particella fg. 29 mapp. 267, a Est della rotatoria, data la presenza di un muro di recinzione con salto di quota dalla strada verso il basso, nonché la presenza di un grosso albero ad alto da fusto

che s'intende conservare, impone alla pista una strozzatura che può essere o mantenuta in essere, oppure risolta con una lieve rettifica del confine e ricostruzione del muro di contenimento, con sostanziale compensazione fra superfici acquisite e cedute.

Sul lato Ovest della rotatoria, è necessaria una riconfigurazione di accesso e spazi di manovra nell'area frontistante all'ingresso al comparto industriale esterna alla recinzione.

Il tratto fra l'Olonà e la base del ponte Volturò insiste su porzione di mappali già esterni alla recinzione e oggetto di sistemazione a verde pubblico, ma non frazionati, mentre solo nell'estremità più a Nord occorre una rettifica della recinzione per conseguire la larghezza della pista definita nel progetto.

GESTIONE DELLE INTERFERENZE

Tale aspetto dovrà essere approfondito in fasi successive della progettazione. Allo stato attuale è stato possibile osservare alcuni aspetti, mentre per altri sarà necessario adire agli Enti competenti per le diverse infrastrutture in questione.

Corsi d'acqua tombati

Fontanile Venini: presenta una rilevante manufatto sottostante la strada e sporgente rispetto al percorso in progetto. Non viene interessato da variazioni di condizioni di carico significative, ma si introduce un manufatto in c.a. autonomamente fondato su pali per il contenimento del terreno della nuova pista, attualmente in parte interessato da scarpata.



Fontanile Venini

Secondario Villorosi: corso parallelo all'Olonà risultante su mappe catastali, di cui non è stato possibile acquisire informazione. Interessato dal riordino della rotatoria in superficie, senza che ne vengano modificate le caratteristiche attuali come carichi e sottoservizi.

Torrente Bozzente: corso parzialmente coperto e poi tombato parallelo al tratto Nord del ponte Volturò, sul lato Est. Interferisce con l'intervento solo per eventuali esigenze di cantiere per la realizzazione della barriera acustica. Si ritiene tuttavia di poter operare rimanendo sul piano stradale, la questione sarà comunque oggetto di approfondimento in sede di PSC.



Tratto lungo il ponte Volturno

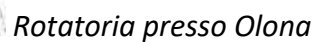
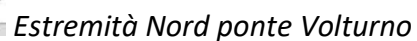


Tratto alle spalle dello Steccone

Reti fognarie e acquedotto

Tali reti sono presenti come sottoservizi delle vie interessate, ma le opere in progetto – a un primo esame, condotto in base alla documentazione fornita dalla Stazione Appaltante – non interferiscono con le stesse.

Si segnala tuttavia la necessità di un approfondimento con il gestore dell'acquedotto per la riconfigurazione degli accessi alle particelle fg. 29 mapp. 30/31



Rete raccolta acque meteoriche

Tali reti sono oggetto d'intervento solo per quanto riguarda il riordino dei punti di raccolta esistenti sul piano stradale.

Reti per energia e telecomunicazioni

Tali reti dovranno essere oggetto di maggiore approfondimento con gli Enti gestore coinvolti: in sede di prima ispezione visiva non sono tuttavia emersi cause ostative al progetto.

È segnalata la presenza di un oleodotto in parallelismo con il fiume Olona, la cui presenza tuttavia non dovrebbe interferire con le opere in progetto, stante la loro natura di intervento superficiale: le caratteristiche del manufatto dovranno tuttavia essere oggetto di approfondimento con l'Ente gestore interessato.

Rete di illuminazione pubblica

Tale rete è oggetto di intervento per la realizzazione dell'impianto IP della nuova pista, alimentato da quadri esistenti opportunamente adeguati. Vi sono interferenze di modesta entità di cui è prevista la soluzione negli elaborati del progetto specialistico.

OSSERVAZIONI SULLA SICUREZZA STRADALE

Contesto d'intervento e vincoli

Il contesto d'intervento è quello della viabilità urbana, con l'espresso intendimento di ricondurre le strade attuali a vie urbane, con limiti per velocità consentite e tipologie di veicoli ammessi a circolare coerenti con tale condizione.

La pista ciclopeditone in progetto è stata impostata su una larghezza di progetto pari a m 3,30, in quanto larghezza vincolata in tutto il tratto Sud senza intervenire sulla sede stradale carrabile.

Tale larghezza è stata confermata anche negli altri tratti, salvo deroga per un tratto molto breve, corrispondente all'affiancamento alla sede stradale lungo il ponte esistente di scavalco dell'Olona, nell'ipotesi che non sia possibile introdurre in fase successiva il nuovo ponte ciclopeditone, già prefigurato nel presente come opzione all'interno del presente progetto.

Inoltre la larghezza è vincolata alla situazione preesistente lungo tutto lo sviluppo del ponte Volturmo: in tal caso l'intervento si limita al solo lieve allargamento possibile.

Ricalibratura delle corsie stradali

L'impatto dell'intervento sulle corsie stradali si limita ai seguenti casi.

- Ridisegno della rotatoria presso l'Olona;
- Ricalibratura del breve tratto stradale fra le due rotatorie;

- Lieve ricalibratura della corsia Ovest sul ponte Volturno.

La rotatoria presso l'Olona è stata ridisegnata in coerenza con la preesistente, ma con un miglioramento e regolarizzazione degli innesti, disegnati in modo da favorire la visibilità, mediante allontanamento dai manufatti emergenti esistenti.

Il tratto stradale fra le due rotatorie è stato ricalibrato in modo da consentire la realizzazione della nuova pista sul ponte stradale esistente, mantenendo le corsie a larghezza m 3,50.

La corsia Ovest sul ponte Volturno è stata ricalibrata coerentemente con l'introduzione del nuovo tipo di barriera stradale a demarcazione della pista in progetto: è stato rispettato il vincolo della larghezza di corsia a m 3,50, con introduzione di allargamento a m 3,75 all'interno delle due curve, attualmente piuttosto penalizzate.

Accessi e attraversamenti

Gli accessi a proprietà private sono tutti stati oggetti di specifica attenzione, confermandone l'ubicazione e migliorandone le condizioni di utilizzo.

Gli attraversamenti sono stati ubicati confermando sostanzialmente la posizione degli esistenti, con introduzione di nuovi attraversamenti in posizione coerente le esigenze del progetto, con attenzione per il miglioramento delle condizioni di visibilità.

Caratteristiche tecniche dell'opera

SOMMARIO INTERVENTI NEI DIVERSI TRATTI DELL'OPERA

Tratto a Sud della rotatoria presso Olona

- Scavo in banchina e relativi smaltimenti
- Caditoie con bocche di lupo ispezionabili allacciate a esistente
- Separatore a verde con cordolo sui due lati
- Pista ciclopedonale così formata:
 - Cuscino sottofondo drenante protetto da TNT
 - Stabilizzato con misto granulare
 - Pavimentazione CLS drenante
- Muro di contenimento in C.A. (ove occorrente)
- Nuova recinzione metallica (ove occorrente)
- Solettone di scavalco e contenimento (fontanile Venini):
 - Fondazione profonda su pali
 - Manufatto in c.a.

Modifica della rotatoria presso Olona

- Ricostruzione di rotatoria stradale, con aree verdi circostanti
- Lavorazioni sulla parte stradale (oltre alla nuova pista)
 - Demolizione, scavo e smaltimento
 - Adeguamento sistema raccolta acque esistente
 - Intervento sulla quota di area stradale asfaltata:
 - Formazione sottofondo stradale
 - Cordolatura
 - Asfalti: tout venant, binder, tappetino
 - Intervento sulla quota di area a verde:
 - Preparazione del terreno
 - Rinterro

- Opere a verde

Scavalco dell'Olona e tratto fino al ponte Volturmo

- Demolizione marciapiede esistente (un lato)
- Nuova cordolatura stradale (un lato)
- Scarifica e nuovi asfalti (tappetino)
- Nuova pista su area già a verde
- Scavi, con risagomatura in loco del terreno escavato
- Formazione nuova pista come sopra

Il progetto prevede l'alternativa dalla costruzione di un nuovo ponte ciclopedonale sull'Olona, la cui opportunità e realizzabilità, dati i vincoli idraulici, sarà esaminata in fase successiva.

Interventi sul ponte Volturmo – piano stradale

- Scarifica e smaltimenti
- Sostituzione caditoie con segmenti di canaletta (due lati)
- Rimozione e smaltimento barriere stradale metallica H4
- Formazione cordolo in c.a. ancorato a soletta ponte
- Posa di new-jersey asimmetrico con accessorio bordo ponte
- Messa in quota pista e pavimentazione con tappetino
- Rimozione e smaltimento di barriera acustica h 2,50m
- Cordolo in c.a. per ancoraggio barriera acustica
- Barriere acustica h 4m (struttura HEA 180 passo 200)

Interventi sul Ponte Rosso – opere manutentive

- Interventi di ripristino spalle per effetti di umidità passiva ed attiva
 - Intervento di ripristino corticale
 - Riparazione lesioni sugli elementi in c.a.
- Interventi di ripristino soletta e effetti di umidità intradossale
 - Rottura lastre
 - Potenziale anomalia statica
 - Difettosità di appoggi

- Difettosità strutture metalliche d'impalcato e arco
- Mancanza pluviali e intasamento gronde

SOMMARIO INTERVENTI SULLE OPERE A RETE

Rete raccolta acque meteoriche

L'intervento di riordino dei punti di raccolta sul piano stradale, consistono in:

- Tratto a Sud del ponte Volturno: trasformazione delle caditoie in banchina in bocche di lupo ispezionabili, con separazione delle acque stradali da quelle della nuova pista;
- Tratto sopra al ponte Volturno: sostituzione delle caditoie attuali con canalette più allungate, meglio compatibili con la conformazione della banchina;
- La nuova pista non prevede raccolta di acque meteoriche, bensì una pavimentazione permeabile, poggiante su cuscino di drenaggio appositamente dimensionato.

Impianto di illuminazione pubblica

La nuova pista è dotata di impianto di illuminazione pubblica, oggetto della presente progettazione comprensiva di verifiche illuminotecniche.

L'opera, alimentata da quadri esistenti opportunamente adeguati, comprende quattro situazioni:

- Tratti illuminati con corpi illuminanti su palo dedicato;
- Brevi tratti in cui il corpo è montato su diramazione del palo IP stradale esistente;
- Tratto sul "ponte Rosso" dotato di sistema a raso integrato nella nuova barriera;
- Riattivazione della illuminazione d'effetto iconico del ponte Volturno.

Opere di completamento

- Segnaletica specifica per la ciclovia:
 - Formazione segnaletica orizzontale
 - Formazione segnaletica verticale
 - Segnaletica specifica per attraversamenti
- Adeguamento della segnaletica stradale nei tratti oggetto di modifica

Prime indicazioni sulla sicurezza cantiere

Nel tratto Sud, il cantiere si svilupperà interamente negli spazi della banchina stradale, che dovranno essere demarcati verso la sede stradale, con restringimento temporaneo della stessa.

Sul lato opposto, il cantiere in parte risulta protetto da murature di recinzione esistenti e in parte dovrà estendersi all'interno delle proprietà private, dove è prevista la ricostruzione della recinzione o la ridefinizione degli accessi.

Il piazzale frontistante il negozio di ferramenta sarà oggetto di completa ricostruzione, per cui occorrerà formare accessi provvisori all'attività, con riallocazione temporanea dei parcheggi.

La rotatoria oggetto di riconfigurazione dovrà essere oggetto d'intervento in due semi-sedi separate, per consentire il transito alternativamente sui due lati.

Il tratto sul ponte Olona e fra le due rotatorie, comportando la ricalibratura della strada su un lato, comporterà per un breve periodo la formazione di un senso unico alternato.

L'intervento sulla piattaforma stradale del ponte Volturmo comporterà la chiusura al traffico in una direzione durante la fase della riconfigurazione delle barriere stradali lato Ovest – in un primo momento – e successivamente anche durante la fase della realizzazione della barriera acustica lato Est, tratto a Nord dello Steccone.

L'opera manutentiva del ponte Volturmo dovrà essere oggetto di approfondimento in sede di PSC, in ragione della profondità d'intervento definita nelle fasi successive di progettazione. Si segnala altresì che l'opera sulle strutture metalliche sopra e nei pressi della rete RFI dovranno essere oggetto di specifico approfondimento con l'Ente preposto.

Rilievo fotografico

SOMMARIO DELLE IMMAGINI ALLEGATE

Tratto via Magenta Sud

Tratto rotatoria Olona e ponte

Tratto fra le due rotatorie

Contesto scavalco ferrovia

Ponte Volturmo percorso Ovest

Ponte Volturmo percorso Est

Struttura ponte da Sud

Struttura ponte viste generali

Struttura ponte impalcato

Allegati: estratti catastali

⌘ ⌘ ⌘



























































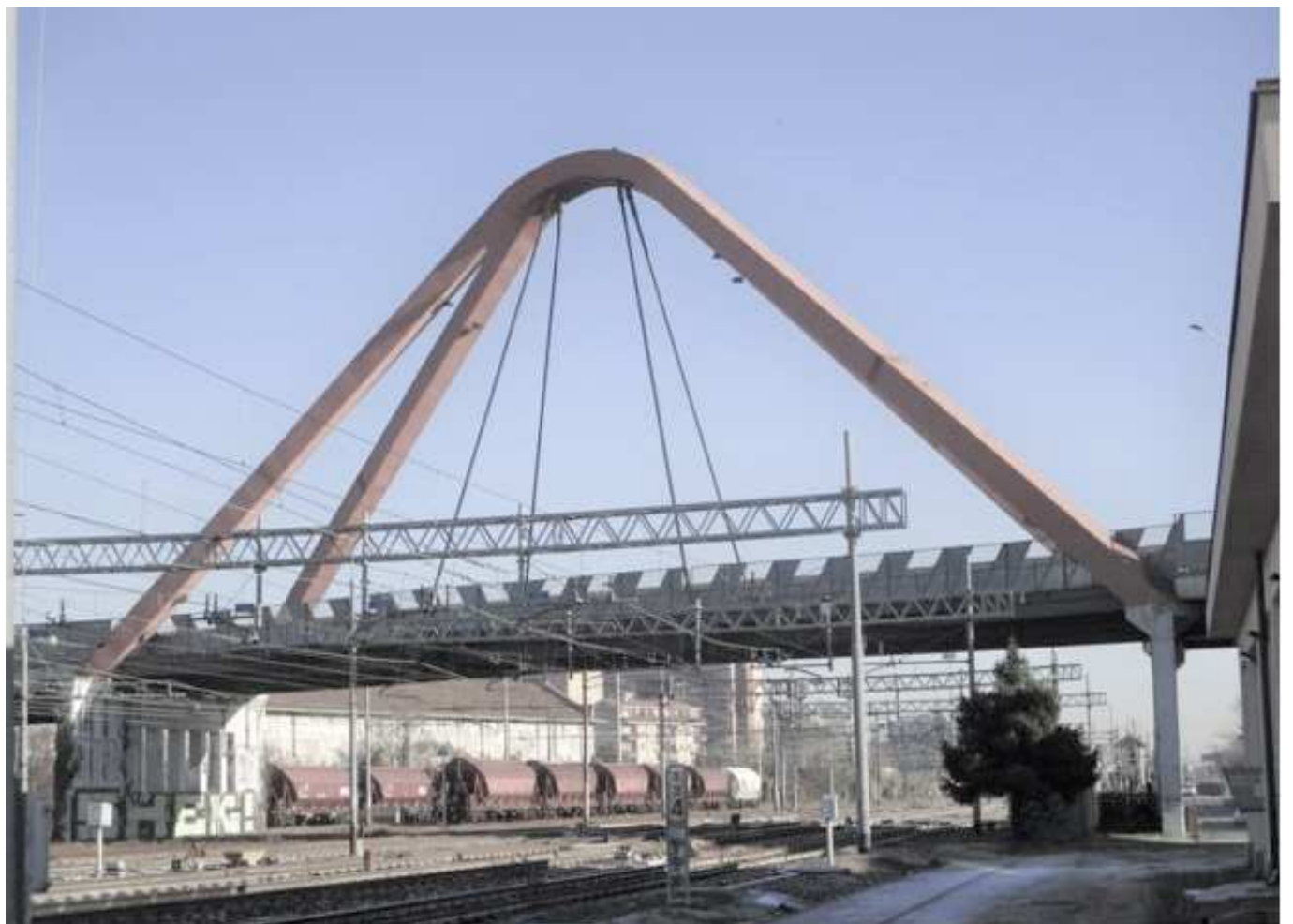






























N=5040300

E=1502500

1 Particella: 239