

Descrizione dell'intervento da realizzare.

L'intervento afferisce opere di riqualificazione della viabilità pedonale e veicolare esistente, nonché modesti interventi di estensione della rete pedonale e ciclopedonale, quali infrastrutture di urbanizzazione primaria del territorio comunale.

Illustrazione delle ragioni della soluzione prescelta sotto il profilo localizzativo e funzionale, nonché delle problematiche connesse alla prefattibilità ambientale, alle preesistenze archeologiche e alla situazione complessiva della zona, in relazione alle caratteristiche e alle finalità dell'intervento, anche con riferimento ad altre possibili soluzioni.

Dal profilo localizzativo e funzionale la scelta maturata, è discendente dalla necessità di procedere alla riqualificazione della viabilità del territorio comunale, intesa sia come intervento sulle infrastrutture esistenti, sia come completamento seppur di modesta entità, di infrastrutture viabilistiche pedonali e ciclopedonali preesistenti, che non presuppone la necessità di procedere ad apportare variazioni urbanistiche degli strumenti in essere, essendo già previste dagli strumenti vigenti.

Non si intravedono problematiche connesse a preesistenze archeologiche o situazioni di tale genere rilevabili complessivamente negli ambiti di intervento, trattandosi di una zona antropizzata, nonché di interventi da realizzarsi su strutture esistenti e che non presuppongono la realizzazione di scavi superiori ad un metro di profondità.

Circa le possibili soluzioni attuabili, sono stati individuati gli interventi presso le viabilità poi risultate iscritte in progetto, quali oggettive e prioritarie necessità tra la complessità viabilistica del patrimonio esistente.

Le valutazioni che hanno indotto alla scelta progettuale rappresentata di seguito, con la relativa numerazione riferita agli elaborati grafici progettuali, risultano così sintetizzabili:

1. VIA PORTA angolo strada privata – MARCIAPIEDE
2. VIA DEI MILLE tratto via Bixio/via Rosselli lato case – MARCIAPIEDE
3. VIA N.BIXIO tratto via dei Mille/via Gorky lato case – MARCIAPIEDE
4. VIA N. GOGOL lato scuola – MARCIAPIEDE
5. VIA DELLA PACE incrocio via Cechov – STRADA
6. VIA DELLA LIBERAZIONE tratto via Tecchione/ confine Comunale – STRADA

7. VIA TOSCANA tratto via Romagna/via Volturmo lato civ. pari – MARCIAPIEDE
8. VIA VOLTURNO tratto via Toscana/marciapiede esistente – MARCIAPIEDE
9. VIA EMILIA tratto via Risorgimento/via delle Crociate – STRADA
10. VIA DELLA RESISTENZA tratto via Trieste/civ 12 – STRADA
10A. VIA DELLA RESISTENZA tratto via Trieste/civ 12 – MARCIAPIEDE
11. VIA DELLE BRIGATE PARTIGIANE tratto via Emilia/rotatoria – STRADA
11A. VIA DELLE BRIGATE PARTIGIANE parcheggio cimitero – STRADA
12. VIA MANARA tratto via T. Speri/via T. Speri – STRADA
13. VIA MILANO parcheggio incrocio via Colombo – PARCHEGGIO
14. VIA MARSALA tratto via Basilicata via Bezzecca ambo i lati – MARCIAPIEDI
15. VIA PEDRIANO tratto via dei Pioppi fine marciapiede lato ovest (area Verde) – MARCIAPIEDI
16. VIA CAMPOVERDE parcheggio incrocio via Nisoli – PARCHEGGIO
16A. VIA CAMPOVERDE incrocio via Nisoli marciapiedi parcheggio – MARCIAPIEDI
17. VIA MANZONI angolo via Monti parcheggio – PARCHEGGIO
17A. VIA MANZONI angolo via Monti – MARCIAPIEDE
18. VIA XI FEBBRAIO tratto via Cavour via f.lli Bandiera – STRADA
19. VIA VOLTURNO tratto rotatoria via Pò – ROTATORIA
20. VIA PO' fronte ikea / f.c. outlet – STRADA
21. VIA NISOLI – PARCHEGGIO

Per gli interventi previsti sulla viabilità esistente, come anzidetto, la scelta è ricaduta in base alle condizioni riscontrate, per la scelta dei materiali da utilizzare, si è optato per la conferma di quanto preesistente, trattandosi di materiale in conglomerato bituminoso, confacente all'ordinario rapporto qualità\costi.

Circa l'intervento di ampliamento della viabilità pedonale esistente, si sono scelti quegli interventi che maggiormente rivestivano carattere di priorità \ urgenza ravvisate dall'Amministrazione Comunale; per la scelta dei materiali, anche in questo caso, si è optato per il mantenimento di quelli già utilizzati negli ambiti contigui, in modo da rendere omogeneo l'intervento progettato;

Circa l'intervento di ampliamento della viabilità ciclopedonale esistente, che si riconnette a quello presente nei pressi della rotatoria, si sono adottate necessariamente le tipologie di materiale già in essere, nonché lo sfruttamento dei sedimi disponibili.

Esposizione della fattibilità dell'intervento, documentata attraverso lo studio di prefattibilità ambientale, dell'esito delle indagini geologiche, geotecniche, idrologiche, idrauliche e sismiche di prima approssimazione delle aree interessate e dell'esito degli accertamenti in ordine agli eventuali vincoli di natura storica, artistica, archeologica, paesaggistica o di qualsiasi altra natura interferenti sulle aree o sugli immobili interessati.

L'intervento risulta fattibile, sia alla luce delle considerazioni sopra esposte circa la prefattibilità ambientale, nonché in ragione delle caratteristiche dell'intervento stesso, il quale non presuppone lo svolgimento di alcuna indagine idrologica, idraulica e sismica, come si rileva l'insussistenza di vincoli di natura storica, artistica, archeologica, paesaggistica o di qualsiasi altra natura interferenti sulle aree oggetto di intervento. Anche dal punto di vista geologico e geotecnico, non è stata rilevata incidenza degna di approfondimento dei siti e luoghi interessati.

Accertamento in ordine alla disponibilità delle aree o immobili da utilizzare, alle relative modalità di acquisizione, ai prevedibili oneri e alla situazione dei pubblici servizi.

Le aree oggetto di intervento risultano di proprietà del Comune di San Giuliano Milanese.

A titolo di servizi pubblici la progettazione prevede la realizzazione di limitati interventi per la raccolta e la canalizzazione delle acque meteoriche, con conferimento presso le esistenti reti pubbliche.

Indirizzi per la redazione del progetto anche in relazione alle esigenze di gestione e manutenzione.

La scelta del contraente sarà effettuata in modo puntuale nella fase progettuale definitiva, al momento si intravede di optare per l'appalto integrato, in modo da responsabilizzare il contraente circa la progettazione ed esecuzione delle opere, sia in ordine alla quantità e qualità delle prestazioni, sorvegliando la riuscita degli stessi, per mezzo di un professionista incaricato che esegua il collaudo tecnico-amministrativo in corso d'opera dei lavori.

Circa la gestione e la manutenzione, l'intervento sulla pavimentazione determinerà minime esigenze manutentive, che potranno essere inglobate nell'ordinaria manutenzione posta in essere per gli analoghi ambiti comunali.

Cronoprogramma delle fasi attuative con l'indicazione dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività di progettazione, approvazione, affidamento, esecuzione e collaudo.

Il cronoprogramma delle fasi attuative, si articola in modalità esecutiva annuale, ed ha la composizione che segue:

Fase	data inizio	data fine	durata
Redazione Studio di fattibilità tecnico economica	22/10/2018	06/11/2018	15
Procedure di approvazione Progetto Preliminare	06/11/2018	13/11/2018	7
Redazione Progetto Definitivo/esecutivo	13/11/2018	04/12/2018	21
Procedure di approvazione Definitivo/esecutivo	04/12/2018	11/12/2018	7
Procedure di redazione e approvazione del bando di gara dell'appalto integrato	04/12/2018	11/12/2018	7
Procedure di gara per la scelta del contraente e di stipula del contratto	11/12/2018	11/01/2019	30
Esecuzione delle opere di competenza anno 2019	--/05/2019	--/08/2019	90
Procedure di approvazione del collaudo tecnico-amministrativo finale delle opere.	06/09/2019	05/10/2019	30

Indicazioni necessarie per garantire l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere, degli impianti e dei servizi esistenti.

Gli interventi previsti nella progettazione risultano i seguenti:

- riqualificazione viabilità pedonale e veicolare esistente
- realizzazione di nuovo tratto di viabilità ciclopedonale in estensione a preesistenze
- realizzazione di nuovo tratto di viabilità pedonale in estensione a preesistenze.

Le parti realizzate data la loro natura, risulteranno sempre accessibili, gli interventi manutentivi di modesta entità, potranno essere eseguiti direttamente in amministrazione diretta da personale dell'amministrazione comunale, per interventi più complessi, si farà ricorso a ditte specializzate nel settore stradale.

Descrizione dell'intervento da realizzare.

L'intervento afferisce opere di riqualificazione della viabilità pedonale e veicolare esistente, nonché modesti interventi di estensione della rete pedonale e ciclopedonale, quali infrastrutture di urbanizzazione primaria del territorio comunale.

La categoria prevalente ed unica delle opere progettate, che sarà oggetto di necessaria qualificazione dei concorrenti, per la scelta del contraente, è individuata nella OG3: "STRADE, AUTOSTRADE, PONTI, VIADOTTI, FERROVIE, LINEE TRANVIARIE, METROPOLITANE, FUNICOLARI, E PISTE AEROPORTUALI, E RELATIVE OPERE COMPLEMENTARI" e riguarda la costruzione, la manutenzione o la ristrutturazione di interventi a rete che siano necessari per consentire la mobilità su "gomma", "ferro" e "aerea", qualsiasi sia il loro grado di importanza, completi di ogni opera connessa, complementare o accessoria anche di tipo puntuale, del relativo armamento ferroviario, nonché di tutti gli impianti automatici, elettromeccanici, elettrici, telefonici, elettronici e per la trazione elettrica necessari a fornire un buon servizio all'utente in termini di uso, informazione, sicurezza e assistenza. Comprende in via esemplificativa le strade, qualsiasi sia il loro grado di importanza, le autostrade, le superstrade, inclusi gli interventi puntuali quali le pavimentazioni speciali, le gallerie artificiali, gli svincoli a raso o in sopraelevata, i parcheggi a raso, le opere di sostegno dei pendii, i rilevati, le ferrovie di interesse nazionale e locale, le metropolitane, le funicolari e le linee tranviarie di qualsiasi caratteristica tecnica, le piste di decollo aerei ed i piazzali di servizio di eliporti, le stazioni, le pavimentazioni realizzate con materiali particolari, naturali ed artificiali, nonché i ponti, anche di complesse caratteristiche tecniche, in ferro, cemento armato semplice o precompresso, prefabbricati o gettati in opera.

Relativamente alle scelte materiche, si andranno a reiterare le soluzioni già adottate nella realizzazione delle opere stradali già in essere e/o attigue, ovvero in particolare si prevedono:

1. il rifacimento del tappeto di usura previa fresatura e smaltimento dei materiali di risulta, con un manto in conglomerato bituminoso di 30 mm compressi;

2. la risagomatura del sottofondo stradale mediante impiego di binder in conglomerato bituminoso;
3. l'impiego ove occorrente di tout-venant bitumato per fondazione stradale, spessore cm 8 compressi;
4. il rifacimento del sottofondo dei marciapiedi, ove occorrente, con massetto in calcestruzzo da 10 cm;
5. la fornitura di cordoli in cemento vibrocompresso 12/15x25x100, con sottofondo e rinfiango in cls;
6. emulsione bituminosa di ancoraggio;
7. fornitura e posa di guard-rail, ove previsto, aventi le stesse caratteristiche tipologiche di quelli preesistenti;
8. fornitura e posa di chiusini e griglie in ghisa sferoidale;
9. segnaletica orizzontale con strisce in vernice bianca o gialla.