

Comune di
Nerviano

Città metropolitana di Milano

progetto

Riqualificazione di Piazza Italia e zone limitrofe
CUP: I33D24000080002

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

oggetto

Relazione generale e tecnica

documento

PFa

emissione

luglio 2026

progettista

arch. Alessandro Trevisan

direttore dei lavori

arch. Alessandro Trevisan

collaboratori

dott. Riccardo Paleari, dott. Giancarlo Cesareo

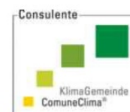
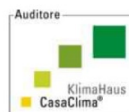
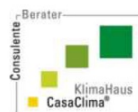
impresa esecutrice

committente

Comune di Nerviano (MI)

Piani e progetti architetti

via Bistolfi, 49 | 20134 Milano | tel 02 5516487 | info@pianieprogetti.it



Comune di Nerviano
(Città metropolitana di Milano)

Riqualificazione di Piazza Italia e zone limitrofe

CUP: I33D24000080002

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

Relazione generale e tecnica

Luglio 2026

GRUPPO DI LAVORO
arch. Alessandro Trevisan (responsabile della commessa)
dott. Riccardo Paleari
dott. Giancarlo Cesareo

INDICE

1	Premessa	5
2	Analisi dello stato di fatto.....	6
2.1.	Inquadramento generale	6
2.2.	L'ambito di intervento	7
3	Inquadramento urbanistico.....	16
3.1.	Piano di Governo del Territorio.....	16
3.2.	Soglie storiche	18
4	Descrizione del progetto.....	21
4.1.	Le ragioni di progetto	21
4.2.	Le scelte di progetto	21
4.3.	Riassetto della viabilità – Via Brera	23
4.4.	Le scelte materiche	25
4.5.	Sistema di smaltimento delle acque meteoriche.....	26
4.6.	Simulazioni di progetto.	26

1 Premessa

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 171 del 09/11/2023 l'Amministrazione ha approvato il *Piano Particolareggiato del Traffico* nell'area del nucleo storico di Nerviano" redatto dalla Società di Ingegneria Polinomia Srl di Milano.

Gli interventi proposti nel suddetto studio avevano lo scopo di ridurre il traffico e limitare la velocità dei veicoli in transito sul territorio comunale, di migliorare la fluidità della circolazione, di ridurre la possibilità di una condotta scorretta da parte degli automobilisti in transito. In corrispondenza di Piazza Italia, il piano prevedeva una riorganizzazione funzionale dei tracciati con transito dei veicoli in centro area a vantaggio di un allargamento dei marciapiedi esistenti.

Successivamente, con approvazione del *Documento di Fattibilità delle alternative Progettuali*, redatto a firma del Responsabile dell'Area Servizi tecnici 2 Arch. Francesca Ughi e del Funzionario Tecnico Arch. Valeria D'Ippolito, nell'ottobre del 2024 l'Amministrazione di Nerviano ha confermato tali previsioni.

Con inquadramento dei luoghi per i quali si afferma che *"Piazza Italia costituisce il centro del nucleo storico del Comune di Nerviano ma al momento ha una forma che non la identifica come tale. La piazza si presenta oggi più come una strada di larghe dimensioni che non ne consente uno uso diverso"*, il DocFAP specifica che *"l'Amministrazione Comunale intende dare alla piazza una nuova configurazione per rispondere alla richiesta della cittadinanza di avere luoghi di incontro e di aggregazione aumentando la superficie di spazi riservata ai pedoni. Si intende inoltre creare un'area polivalente che all'occorrenza possa trasformarsi per ospitare manifestazioni cittadine, eventi e mercati tematici. L'obiettivo è quello di creare uno spazio piacevole, accogliente e funzionale che possa dare nuova vita al centro storico del paese"*.

Gli obiettivi espressi dallo studio, pertanto, si possono riassumere nel:

- ampliare le zone riservate ai pedoni a discapito delle zone destinate al traffico veicolare ma conservando la possibilità di passaggio di auto e mezzi in generale;
- istituire su tutta la piazza una zona a velocità ridotta (30 Km/h);
- mantenere il doppio senso di marcia per la circolazione dei veicoli nella piazza;
- istituire via Brera a senso unico da via Roma a Piazza Italia al fine di poter realizzare nuovi marciapiedi a norma per persone con ridotta capacità motoria e nuovi stalli per la sosta in sostituzione di quelli eliminati sulla piazza;
- invertire il senso di marcia di via S. Giovanni Bosco in modo da permettere la sosta nel parcheggio di piazza Santo Stefano, consentendo l'accesso a tutti i veicoli.

2 Analisi dello stato di fatto

2.1. Inquadramento generale

Nerviano è un comune della Lombardia di circa 17.000 abitanti situato nella Città Metropolitana di Milano, lungo l'asse del fiume Olona, ai margini nord-occidentali dell'area metropolitana milanese. Il territorio comunale si colloca a circa 25 chilometri dal centro di Milano ed è attraversato dalla Strada Statale del Sempione (SS33), principale infrastruttura di collegamento tra Milano e l'Alto Milanese, che connette il centro abitato con i comuni limitrofi. Il comune comprende le frazioni di Garbatola, Sant'Ilario Milanese, Cantone e Villanova.

L'ambito di intervento, collocato nello spazio identificato in Piazza Italia ed esteso a via Brera e parte delle vie Rondanini e della Croce, si dispone all'interno del nucleo storico della città di Nerviano e svolge il ruolo di nodo di connessione tra le principali direttrici urbane verso Parabiago e Sant'Ilario.



Fig. 1 – Rilievo aereo-fotografico del comune di Nerviano - Fonte: Google Earth, 2025, elaborazione Piani e progetti architetti, Milano

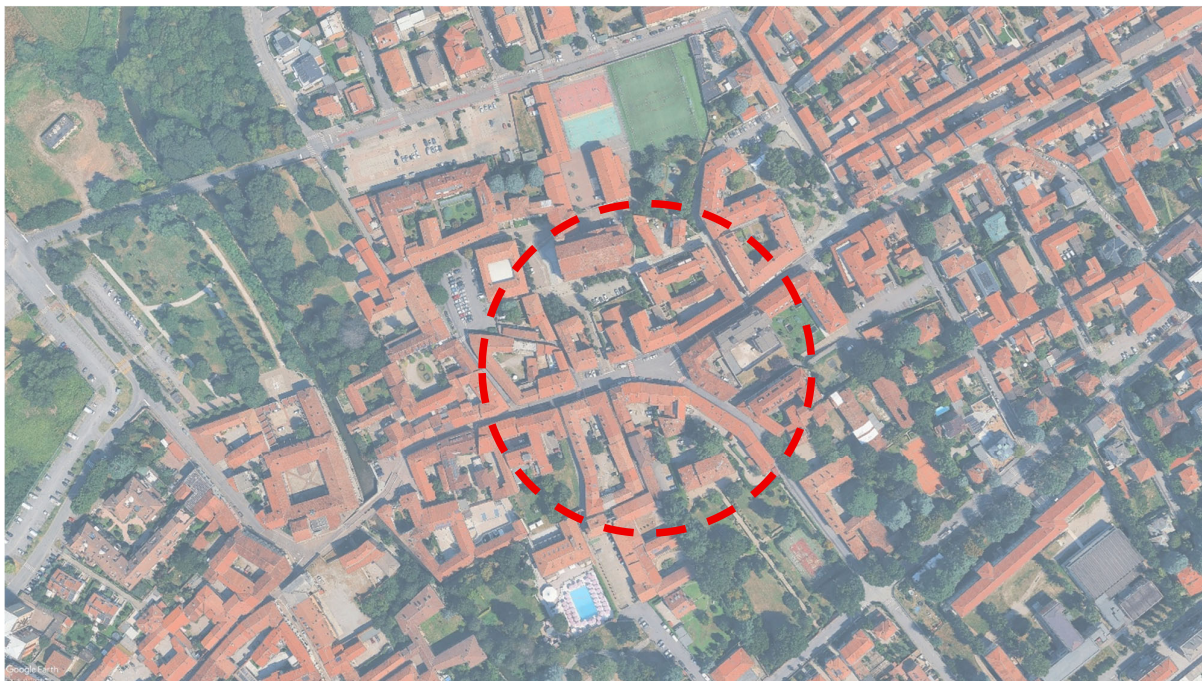


Fig. 2 – Rilievo aereo-fotografico dell'ambito di intervento - Fonte: Google Earth, 2025, elaborazione Piani e progetti architetti, Milano

2.2. L'ambito di intervento

Nello stato di fatto, la piazza è caratterizzata da una prevalenza di superfici destinate alla circolazione e alla sosta dei veicoli, che limitano la continuità degli spazi pedonali e la qualità della permanenza. Pur mantenendo un ruolo centrale per le attività commerciali e i servizi presenti lungo il perimetro, la piazza esprime un potenziale urbano solo parzialmente valorizzato, evidenziando la necessità di una riorganizzazione degli spazi a favore della mobilità lenta e della qualità dell'ambiente pubblico.



Fig. 3 – via E. Rondanini - Fonte: Google Earth Street View, 2025

L'area di intervento ha inizio in Via Rondanini, a partire dal termine della pavimentazione stradale in cubetti di porfido disposti a coda di pavone. In questo tratto la sezione stradale, pari a circa 9,10 m, è costituita da una carreggiata a doppio senso di marcia larga circa 6,20 m, affiancata da due marciapiedi, di circa 0,90 m sul lato sinistro e 2,00 m sul lato destro. Sul fronte destro si affaccia il bar "L'Antico Caffè" e un passo carrabile che consente l'accesso a una corte interna nella quale si affacciano piccole attività commerciali.



Fig. 4 – via Offredi - Fonte: Google Earth Street View, 2025

Via Offredi costituisce una piccola diramazione tangente a Via Rondanini e si configura come una strada locale a servizio del tessuto urbano circostante. L'asse viario presenta una carreggiata carrabile a doppio senso di marcia con una sezione ridotta di circa 3,50 m. Lungo il fronte stradale sono presenti accessi pedonali diretti agli edifici, senza una netta separazione tra spazio carrabile e spazio di relazione.



Fig. 5 – Piazza Italia - Fonte: Google Earth Street View, 2025

Piazza Italia presenta una sezione trasversale complessiva di circa 18,00 m. Procedendo da sinistra verso destra, è composta da un marciapiede pedonale di circa 1,80 m, una fascia di parcheggio di circa 5,00 m, una carreggiata stradale a doppio senso di marcia di circa 7,20 m, una seconda fascia destinata alla sosta della Polizia Locale di circa 2,40 m e un marciapiede finale di circa 1,60 m. Il fronte urbano presenta attività commerciali e servizi di vicinato. Sul margine sinistro della piazza si intravede inoltre Via San Giovanni Bosco, direttrice pedonale e viaria che conduce verso il Centro Parrocchiale Santo Stefano.



Fig. 6 – via Colorina - Fonte: Google Earth Street View, 2025

Via Colorina si configura come una strada locale a servizio del centro urbano, con funzione prevalentemente di accesso e distribuzione interna. La sezione stradale è interamente destinata alla componente carrabile e presenta un senso unico di marcia in direzione di Piazza Italia. La strada collega Piazza Crivelli, caratterizzata principalmente dalla presenza di aree di sosta a parcheggio, con il sistema viario di Piazza Italia.



Fig. 7 – via Pace - Fonte: Google Earth Street View, 2025

Via Pace presenta caratteristiche assimilabili a Via Offredi, configurandosi come una strada locale di accesso diretto a Piazza Italia. La sezione stradale è costituita da una carreggiata di circa 4,00 m, destinata al doppio senso di marcia, con dimensioni ridotte rispetto alla viabilità principale e funzionali prevalentemente al traffico locale e agli accessi alle proprietà.



Fig. 8 – via S. Giovanni Bosco - Fonte: Google Earth Street View, 2025

Via San Giovanni Bosco costituisce un importante collegamento pedonale e viario tra il centro parrocchiale, la Chiesa di San Stefano e Piazza Italia, mettendo in relazione alcune aree del centro storico di Nerviano. La sezione stradale complessiva è caratterizzata da un marciapiede di circa 2,70 m, una carreggiata carrabile a senso unico verso Piazza Italia di circa 2,70 m e una fascia laterale di circa 2,40 m destinata ad aiuola con filare alberato, per una larghezza totale di circa 7,80 m. La pavimentazione della strada e del marciapiede è realizzata in cubetti di porfido con posa a coda di pavone, con leggere variazioni cromatiche tra i due ambiti, separati da un cordolo a raso di circa 40 cm e da elementi di arredo con vasi fioriti. Il percorso termina in corrispondenza dell'incrocio con Piazza Italia, dove sono presenti uno stop e un attraversamento pedonale.



Fig. 9 – via della Croce - Fonte: Google Earth Street View, 2025

Via della Croce costituisce uno degli accessi principali a Piazza Italia, connettendo quest'ultima con la SS33 del Sempione. La sezione stradale complessiva è di circa 12,50 m ed è composta, procedendo da sinistra verso destra, da un porticato di circa 2,50 m, un marciapiede di 1,50 m, una carreggiata carrabile a doppio senso di marcia di 7,50 m e un marciapiede laterale di 1,00 m. Su entrambi i fronti sono presenti attività commerciali, e sulla destra è presente una fascia di parcheggi disposti in linea, che caratterizzano il margine urbano della strada. In prossimità dell'intersezione con Piazza Italia è presente un attraversamento pedonale. In prossimità della fine del porticato ed in corrispondenza di vicolo Giuseppe Piazzi, termina l'ambito di intervento.



Fig. 10 – via Brera- Fonte: Google Earth Street View, 2025

Via Brera costituisce l'accesso da sud a Piazza Italia, collegando il sistema viario locale con lo spazio centrale. La sezione stradale complessiva è di circa 9,60 m ed è composta, procedendo da sinistra verso destra, da un fronte edilizio con accessi carrabili e pedonali diretti sulla strada, una carreggiata carrabile a doppio senso di marcia di circa 6,00 m, un marciapiede di 1,00 m e un porticato di 2,60 m sul lato destro, caratterizzato dalla presenza di attività commerciali. In prossimità dell'intersezione con Piazza Italia è presente un attraversamento pedonale che garantisce la continuità dei percorsi verso lo spazio pubblico centrale. Si segnala inoltre la presenza di bocche di lupo lungo il marciapiede, elemento da considerare nella fase progettuale per la riorganizzazione delle superfici e degli spazi di percorrenza.



Fig. 11 – Piazza Italia, via Brera, via della Croce - Fonte: Google Earth Street View, 2025

In corrispondenza dell'intersezione tra Via Brera, Via della Croce e Piazza Italia, lo spazio stradale raggiunge una larghezza complessiva di circa 27,00 m, determinata dall'ampliamento della sezione viaria rispetto ai tratti precedenti. La configurazione è caratterizzata dalla presenza di marciapiedi laterali di circa 2,50 m per lato e fasce di parcheggio in linea di circa 2,00 m su entrambi i margini della carreggiata. Tale configurazione genera un'area di maggiore apertura all'interno del sistema urbano, fungendo da spazio di raccordo tra le diverse direttrici viarie e l'accesso alla Piazza Italia. La presenza di ampie superfici dedicate alla mobilità veicolare e alla sosta evidenzia la prevalenza dell'uso carrabile rispetto alla fruizione pedonale dello spazio pubblico.



Fig. 12 – Piazza Italia, via Brera - Fonte: Google Earth Street View, 2025

L'ambito di intervento termina in corrispondenza dell'incrocio tra Via Brera e Via Roma, dove si evidenzia un cambiamento della pavimentazione stradale attraverso la presenza di un dosso realizzato con lastre in pietra e di un attraversamento pedonale. In questo tratto Via Brera presenta una sezione complessiva di circa 9,10 m, composta da due marciapiedi laterali di 1,50 m ciascuno e da una carreggiata centrale a doppio senso di marcia di 6,10 m.

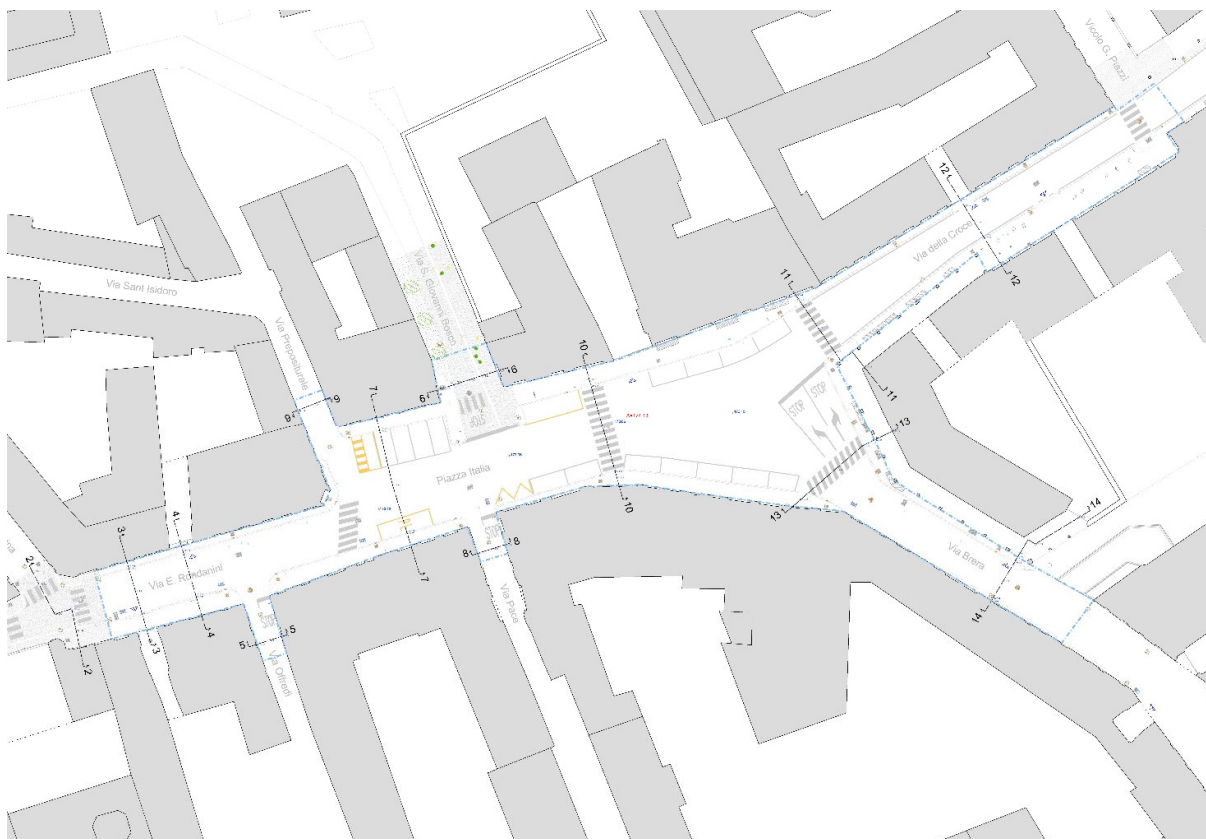


Fig. 13 – Piazza Italia, stato di fatto - Fonte: Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano

L'analisi dello stato di fatto evidenzia come Piazza Italia rappresenti il principale spazio pubblico del centro storico di Nerviano e un nodo strategico di connessione tra il sistema viario, le attività commerciali, i servizi e i principali luoghi di interesse del paese. Nonostante la posizione centrale e l'elevato valore urbano, l'ambito risulta oggi fortemente condizionato dalla prevalenza della mobilità veicolare e dalla presenza diffusa di aree destinate alla sosta, che frammentano lo spazio pubblico e limitano la continuità dei percorsi pedonali. La ridotta qualità degli spazi di permanenza, la scarsa presenza di elementi vegetali e l'eterogeneità delle pavimentazioni compromettono la percezione unitaria della piazza e ne riducono il ruolo di luogo di aggregazione.

Allo stesso tempo, la presenza di un tessuto commerciale attivo, la vicinanza alla Chiesa di San Stefano, al centro parrocchiale e ai principali servizi urbani, insieme alla convergenza delle direttrici storiche del centro, conferiscono all'area un elevato potenziale di riqualificazione. Tali caratteristiche rendono Piazza Italia un ambito strategico per la valorizzazione dello spazio pubblico, capace di ricucire le relazioni tra i diversi sistemi urbani e di restituire centralità alla dimensione pedonale, rafforzando il ruolo identitario della piazza all'interno del tessuto storico di Nerviano.

3 Inquadramento urbanistico

3.1. Piano di Governo del Territorio

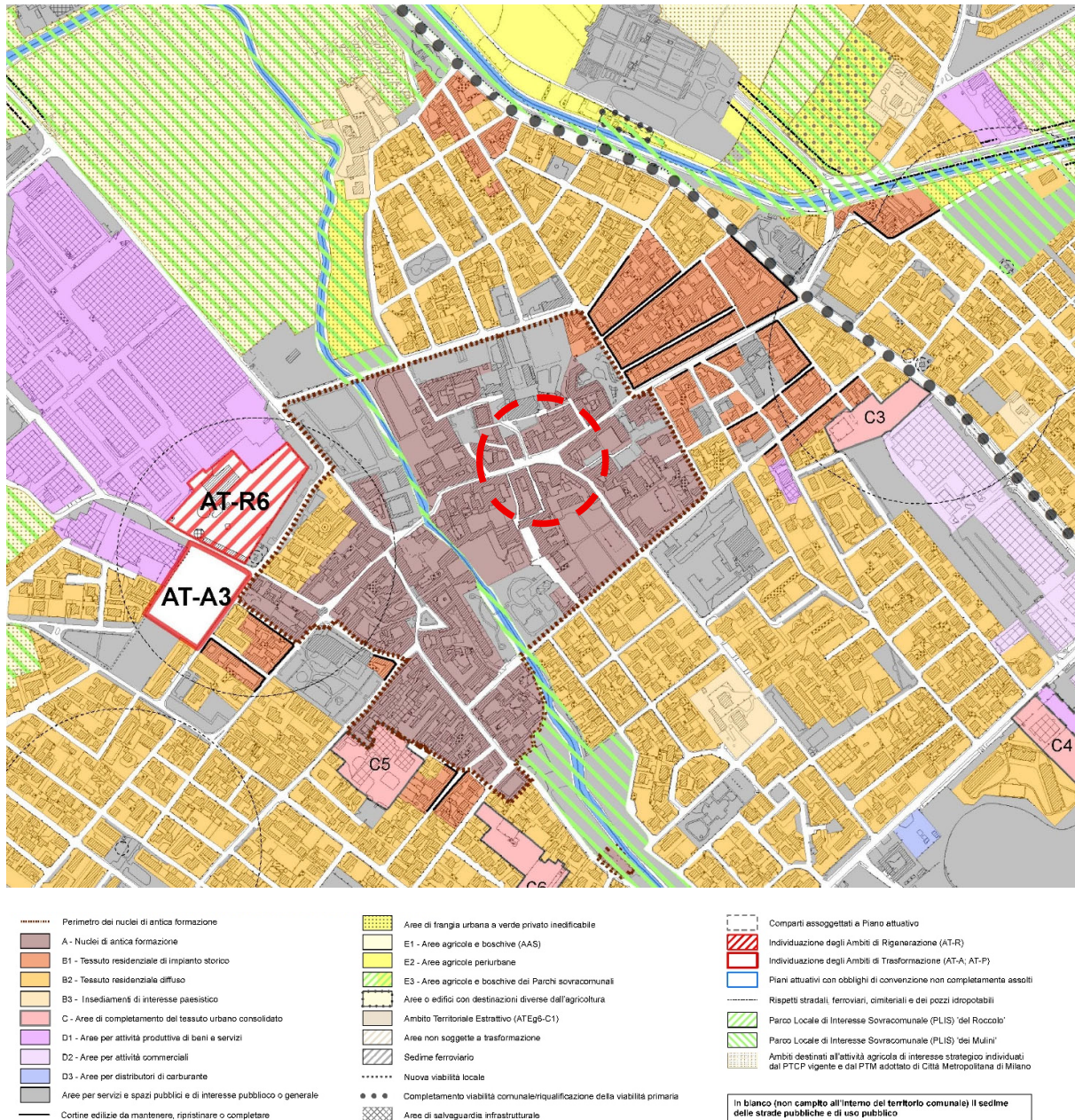
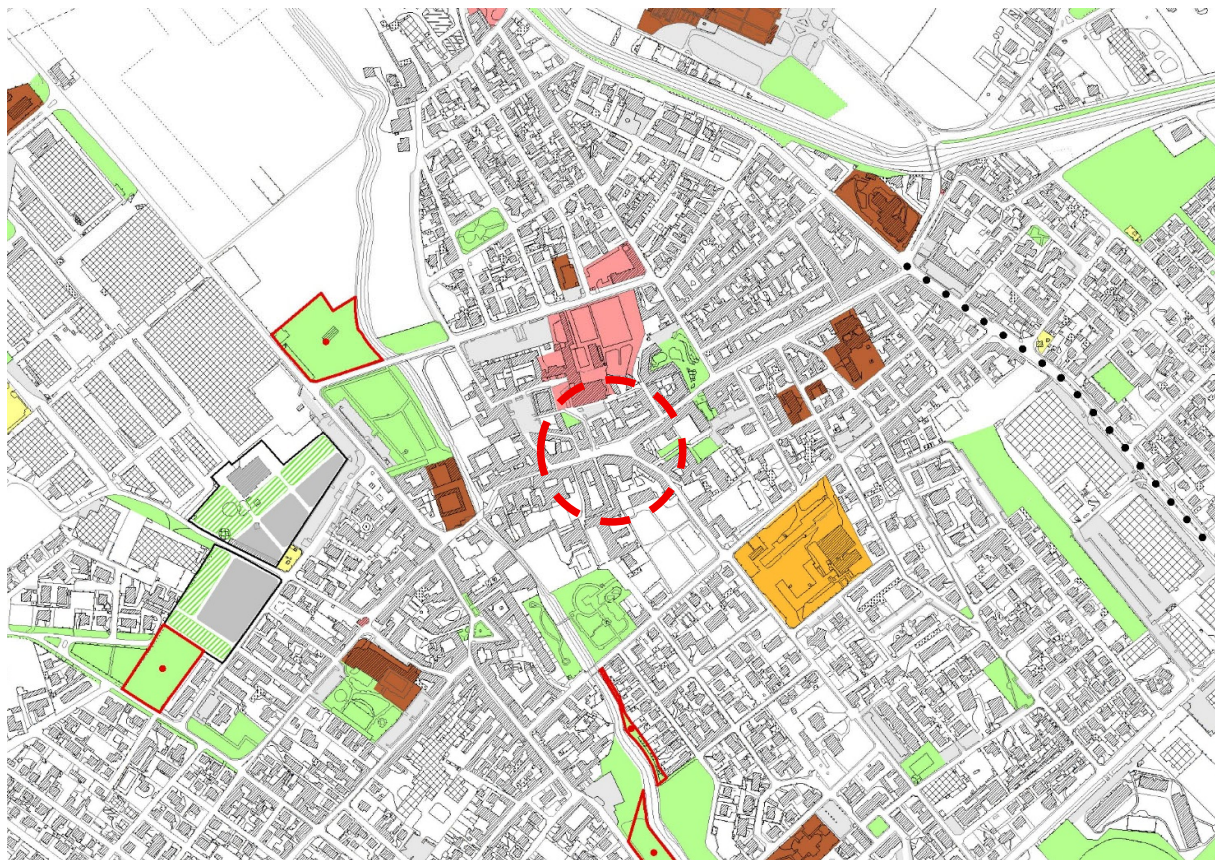


Fig. 14 – PGT vigente (2021) - Piano delle Regole - Tav. RP.01: Carta della disciplina delle aree – Fonte: Comune di Nerviano

Dal *PGT vigente (2021) - Piano delle Regole - Tav. RP.01: Carta della disciplina delle aree* si evince, in primo luogo, che l'ambito di intervento è circoscritto da aree classificate come Nuclei di Antica Formazione, confermando la rilevanza storico-insediativa del contesto e la necessità di interventi coerenti con i caratteri morfologici e identitari del centro storico.

**Servizi e spazi pubblici esistenti**

- Istruzione
- Attrezzature civiche e socioassistenziali
- Attrezzature religiose
- Verde pubblico e orti familiari
- Attrezzature sportive pubbliche e (*) private
- Parcheggi
- Impianti tecnologici di interesse pubblico
- Vasche di laminazione del torrente Bozzente

Nuove aree per servizi e spazi pubblici o di uso pubblico

- Nuove aree per servizi e spazi pubblici o di uso pubblico
- Aree da acquisire alla proprietà comunale

- Individuazione degli Ambiti di Trasformazione e delle relative aree di cessione

Viabilità

- Tracciato della nuova viabilità
- Viabilità da riqualificare

Fig. 15 – PGT vigente (2021) - Piano dei Servizi - Tav. SP.01: Carta del Piano dei Servizi – Fonte: Comune di Nerviano

Dal *PGT vigente (2021) - Piano dei Servizi - Tav. SP.01: Carta del Piano dei Servizi* si evince, in primo luogo, che l'ambito di intervento è circoscritto da aree classificate come Nuclei di Antica Formazione, confermando la rilevanza storico-insediativa del contesto e la necessità di interventi coerenti con i caratteri morfologici e identitari del centro storico.

3.2. Soglie storiche

L'analisi delle soglie storiche consente di ricostruire l'evoluzione morfologica e funzionale dell'ambito di intervento, evidenziando le principali trasformazioni che hanno interessato il tessuto urbano nel corso del tempo. Il confronto tra le diverse fasi di sviluppo permette di comprendere la formazione dell'attuale assetto di Piazza Italia e del sistema viario circostante, individuando permanenze, modifiche e processi di crescita che hanno contribuito a definirne la morfologia urbana.



Fig. 16 – Nerviano, Catasto Lombardo Veneto – Fonte: Ministero della Cultura, Archivio di Stato di Milano, Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano

Il Catasto Teresiano del 1722 documenta un impianto insediativo fortemente concentrato nel nucleo storico di Nerviano, all'interno del quale è già riconoscibile l'area dell'attuale Piazza Italia. Il tessuto edificato risulta compatto e circondato da un ampio paesaggio agricolo, organizzato attraverso una maglia di campi e percorsi rurali. Un elemento distintivo della cartografia è l'andamento prevalentemente diagonale sia della rete viaria sia della suddivisione dei campi, che definisce una struttura territoriale orientata secondo le direttrici storiche di collegamento tra il borgo e i comuni limitrofi.

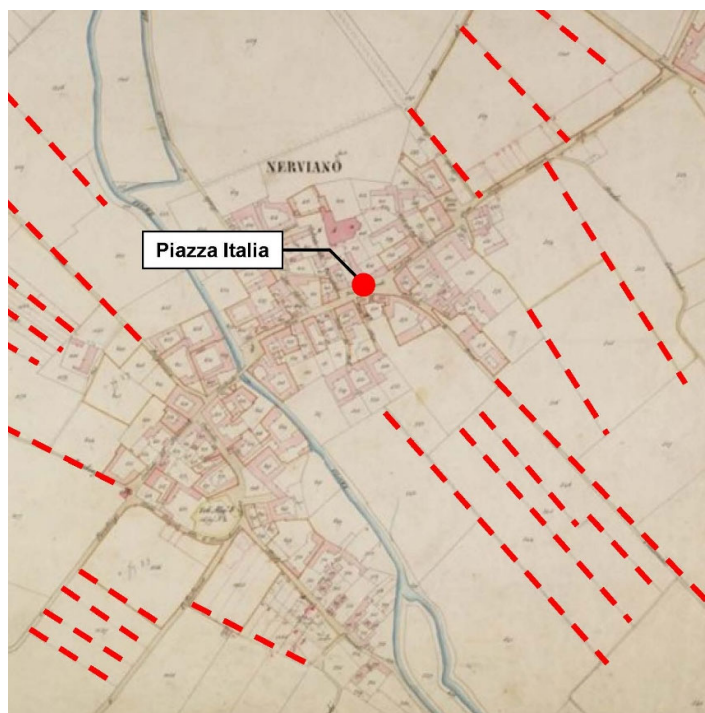


Fig. 17 – Nerviano, Catasto Lombardo Veneto 1857-1873 – Fonte: Ministero della Cultura, Archivio di Stato di Milano, Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano

Il Catasto Lombardo-Veneto (1857–1873) evidenzia una prima fase di espansione del nucleo storico di Nerviano rispetto alla situazione documentata dal Catasto Teresiano. Il tessuto edificato si amplia progressivamente lungo le principali direttrici viarie, mentre la rete stradale assume una configurazione più articolata, con nuovi percorsi e segni che infittiscono la maglia urbana.

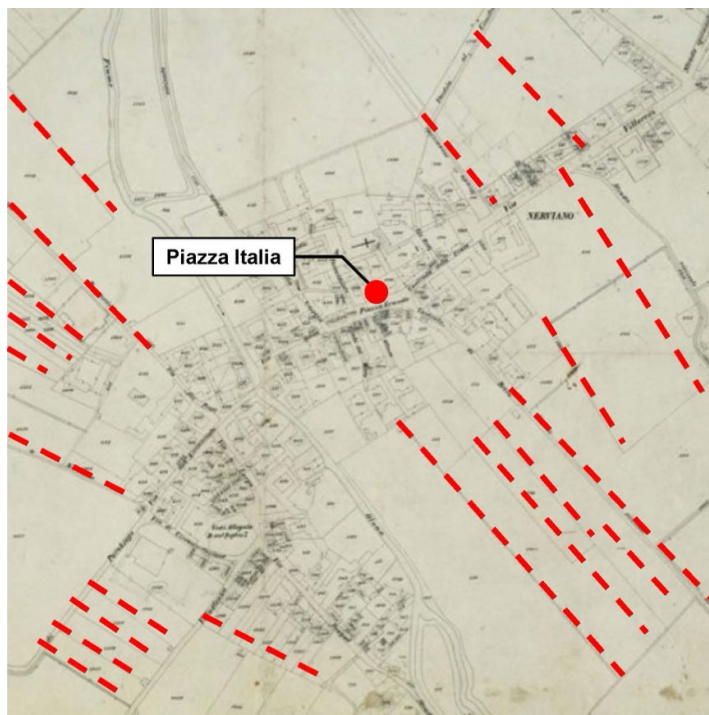


Fig. 18 – Nerviano, Nuovo catasto terreni 1897-1902 – Fonte: Ministero della Cultura, Archivio di Stato di Milano, Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano

Pur mantenendo l'impianto originario e l'orientamento storico del sistema viario e della trama agricola, si osserva una maggiore densità dell'edificato e una progressiva strutturazione del centro abitato, anticipando i successivi processi di sviluppo urbano.

Il Nuovo Catasto Terreni (1897–1902) conferma il processo di consolidamento del centro storico già evidenziato nella cartografia precedente. L'impianto urbano mantiene la propria struttura originaria, mentre l'edificato continua a svilupparsi lungo le principali direttrici viarie, determinando un progressivo infittimento della maglia insediativa. La rete stradale e la trama agraria conservano l'orientamento storico, evidenziando una sostanziale continuità morfologica del territorio e una crescita graduale, priva di trasformazioni radicali.

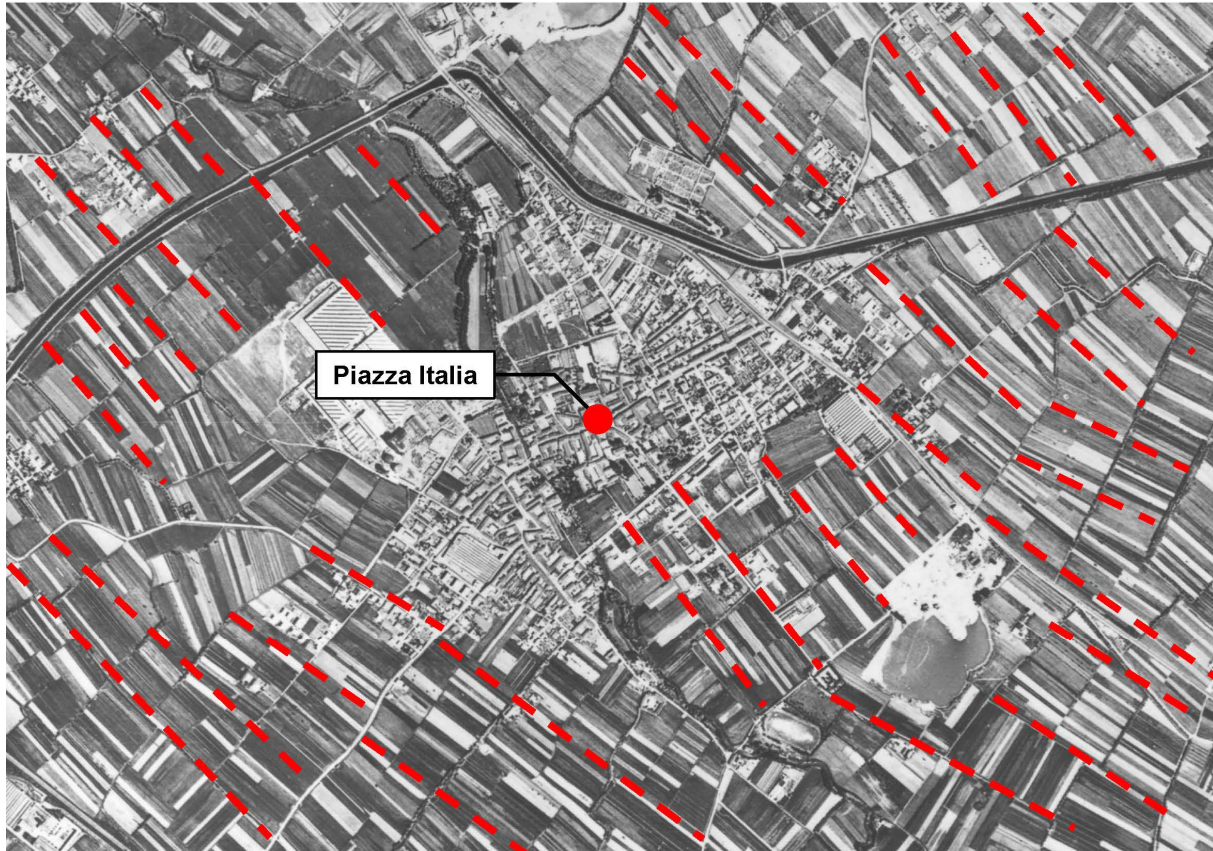


Fig. 19 – Nerviano, Ortofoto 1954 GAI (Gruppo Aereo Italiano) – Fonte: Geoportale Regione Lombardia, Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano

L'ortofoto del 1954 permette di leggere con maggiore evidenza la struttura territoriale e i caratteri morfologici consolidati del territorio di Nerviano. L'immagine mostra come il sistema dei tracciati viari e la suddivisione dei campi mantengano una prevalente direzione diagonale sud-est/nord-ovest, elemento già riconoscibile nelle cartografie storiche precedenti. Tale orientamento definisce la matrice originaria del paesaggio agricolo e continua a influenzare la disposizione dei percorsi e degli spazi aperti anche in presenza di una progressiva crescita dell'edificato. Il nucleo storico mantiene una posizione centrale all'interno di questa struttura, mentre le prime espansioni urbane si sviluppano lungo le direttrici esistenti, rafforzando il rapporto tra il centro consolidato e il territorio agricolo circostante.

La lettura dei segni morfologici e degli orientamenti storici riconoscibili nella struttura territoriale costituisce uno spunto progettuale per il disegno delle nuove pavimentazioni, reinterpretando le direttrici diagonali presenti nel paesaggio e trasformandole in elementi capaci di definire e caratterizzare lo spazio pubblico.

4 Descrizione del progetto

4.1. Le ragioni di progetto

Come anticipato nella descrizione dello stato di fatto ed evidenziato anche negli estratti dei documenti catastali del passato, l'area in esame si inserisce all'interno di un tessuto un tempo organizzato da una maglia rurale. Il concept di progetto nasce dalla volontà di recuperare la matrice morfologica-rurale quale legame storico-insediativo del contesto e principio ordinatore degli interventi materici: l'antica centuriazione del luogo impostata lungo l'asse nord-sud dell'Oloni prima e del Sempione poi, diventa trama e ordito della nuova pavimentazione di progetto. La strada, ridotta di dimensione ma pur sempre intesa quale elemento est-ovest di attraversamento, viene inserita in una alternanza di frange pedonali che ne fanno perdere la percezione a favore di una lettura maggiormente incentrata sull'estensione delle aree pedonali.

4.2. Le scelte di progetto

Il concept di progetto nasce dalla volontà di ridefinire il ruolo dello spazio pubblico attraverso una nuova configurazione urbana in grado di restituire maggiore centralità alla dimensione pedonale e migliorare la qualità complessiva della piazza. La nuova sede stradale mantiene la propria funzione di transito veicolare, ma viene caratterizzata da una pavimentazione rispetto all'esistente, contribuendo a favorire una percezione più lenta e controllata della circolazione. La variazione materica, insieme alla nuova configurazione planimetrica, rafforza il carattere urbano dell'intervento e a riduce la prevalenza carrabile nello spazio pubblico.

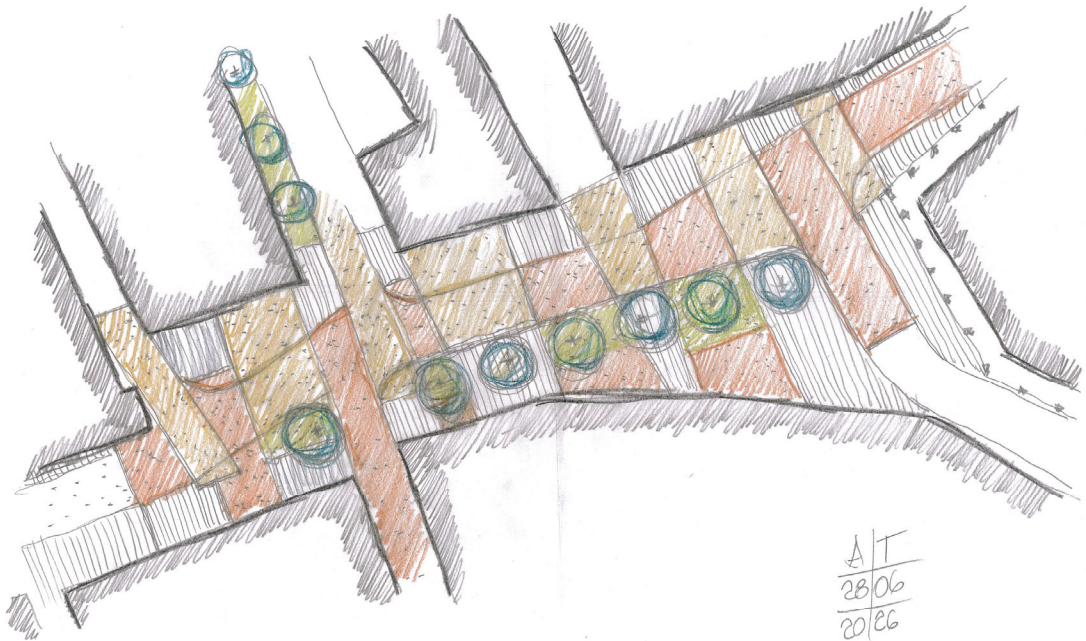


Fig. 20 – Concept di progetto – Fonte: Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano

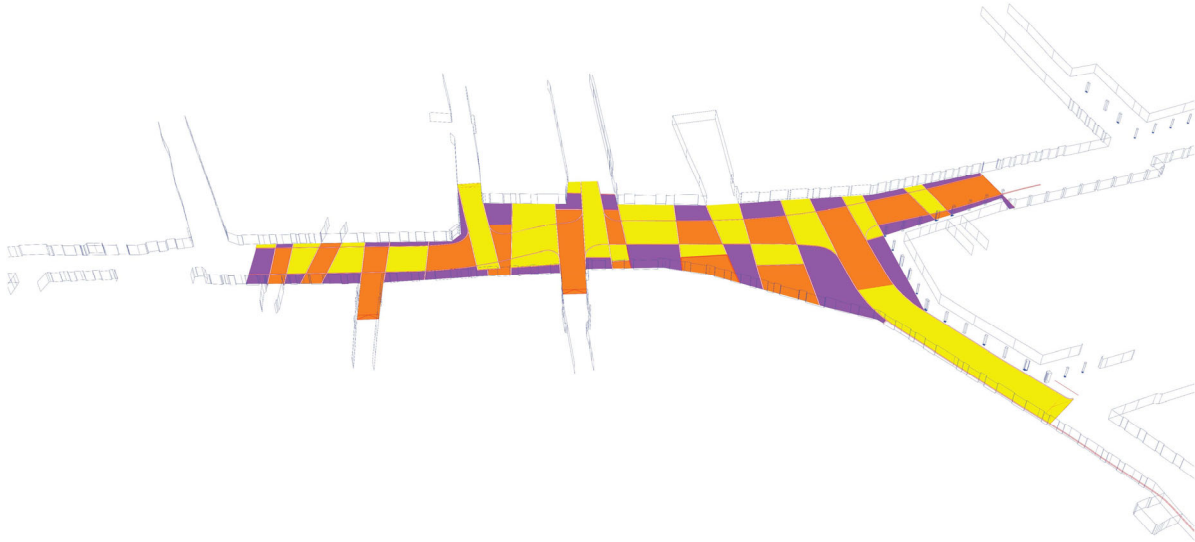


Fig. 21 – Concept di progetto: evidenziazione delle diverse pavimentazioni tese a sottolineare la composizione nord-sud a scapito dell'attraversamento carraio est-ovest – Fonte: Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano

Il disegno delle nuove pavimentazioni si sviluppa attraverso l'alternanza di tre differenti tipologie materiche, utilizzate per definire le diverse aree funzionali e conferire ordine e riconoscibilità allo spazio pubblico. Le superfici sono scandite da cordoli in granito a raso, privi di dislivello, che separano le differenti pavimentazioni mantenendo la continuità della percorrenza. Il loro andamento si adatta alla configurazione urbana esistente, riprendendo gli allineamenti generati dai vicoli, dagli androni e dagli accessi presenti lungo i fronti edilizi, oltre che il nuovo andamento della viabilità.

A livello dimensionale, la nuova sede stradale mantiene una larghezza ordinaria di 6,00 m. Tuttavia, in corrispondenza del porticato posto all'angolo tra Via della Croce e Via Brera, sono presenti alcune griglie di aerazione a servizio degli edifici esistenti, che sono state integralmente preservate e non interessate dall'intervento. Il tracciato della nuova viabilità è stato pertanto definito mantenendo le opportune distanze da tali manufatti. Di conseguenza, in questo tratto la larghezza della carreggiata può ridursi localmente rispetto ai 6,00 m previsti, garantendo comunque, sul lato opposto, un marciapiede di larghezza minima pari a 0,90 m, assicurando la continuità del percorso pedonale e il rispetto delle preesistenze senza comprometterne la funzionalità.

Un ulteriore elemento caratterizzante del progetto è l'inserimento di un nuovo filare alberato, pensato come elemento di qualificazione paesaggistica e ambientale della piazza. L'intervento è completato dall'inserimento di nuovi elementi di arredo urbano, finalizzati a favorire la sosta e la permanenza delle persone, rendendo Piazza Italia uno spazio maggiormente accogliente, inclusivo e vivibile all'interno del tessuto urbano di Nerviano.

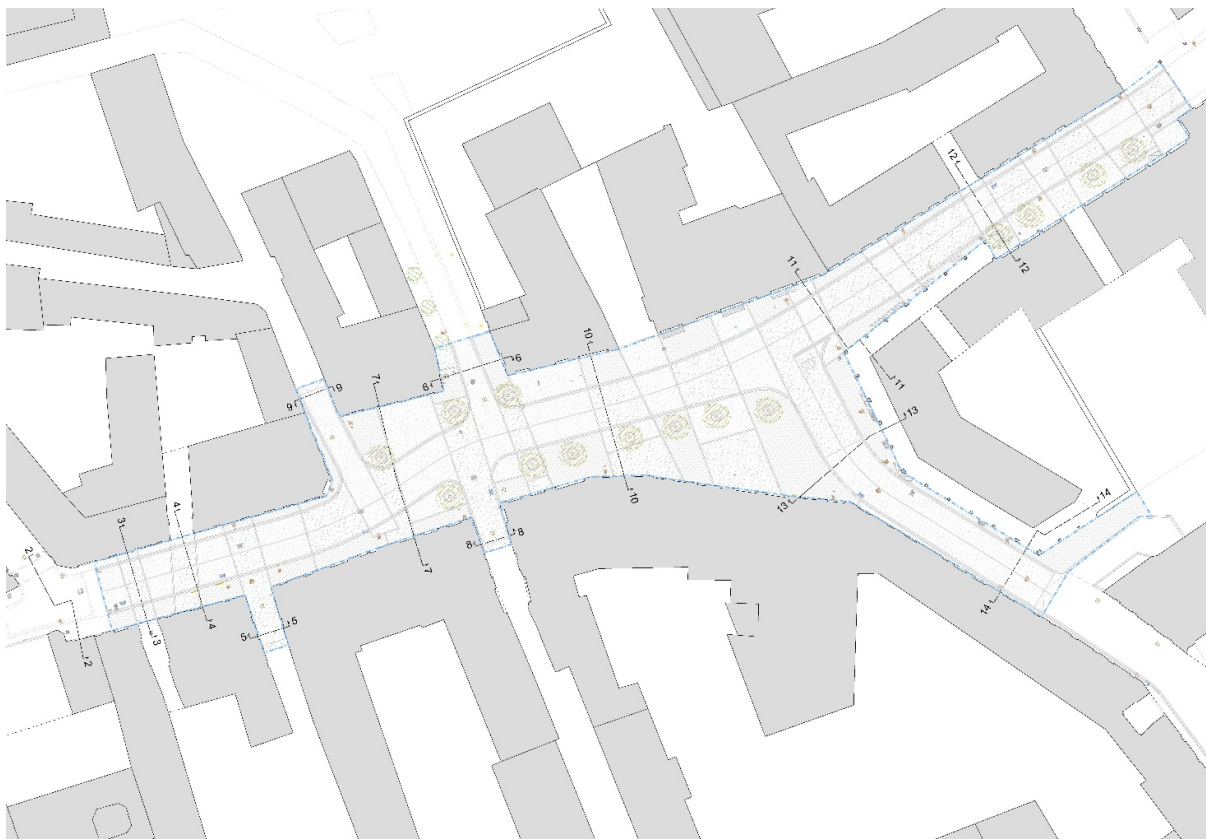


Fig. 22 – Planimetria stato di progetto – Fonte: Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano

4.3. Riassetto della viabilità – Via Brera

L'intervento prevede la riorganizzazione della viabilità di Via Brera mediante l'istituzione del senso unico di marcia a salire verso Piazza Italia dall'intersezione con via Roma fino ai primi accessi carrai. Tale soluzione consente l'inserimento di una nuova fila di parcheggi longitudinali, permettendo il recupero di tutti gli stalli eliminati nell'ambito della riqualificazione della piazza, con un incremento complessivo di due posti auto rispetto allo stato di fatto (19 nuovi posti auto a fronte degli attuali 17).



Fig. 23 – Planimetria stato di progetto – Fonte: Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano

La circolazione a doppio senso viene ripristinata a partire dall'intersezione con il passo carraio esistente. La transizione tra il tratto a senso unico e quello a doppio senso è risolta mediante l'inserimento di uno spartitraffico realizzato in rizzata, progettato per canalizzare i flussi veicolari e favorire il naturale rallentamento dei veicoli.

Il nuovo assetto è completato da un'adeguata segnaletica verticale e orizzontale, conforme alla normativa vigente, finalizzata a garantire la corretta leggibilità del sistema viabilistico e ad assicurare elevati livelli di sicurezza per automobilisti e pedoni.

Inoltre, allo scopo di meglio risolvere aspetti legati alla sosta, il progetto prevede l'inserimento di cartellonistica informativa riportante l'indicazione dei posti auto liberi riferiti ai parcheggi pubblici limitrofi.

4.4. Le scelte materiche

La scelta dei materiali è stata orientata verso soluzioni caratterizzate da elevata durabilità, ridotte esigenze manutentive e coerenza con il contesto urbano, con l'obiettivo di conferire un'immagine unitaria e riconoscibile all'intervento.

Le superfici pedonali sono realizzate mediante lastre in granito fiammato di colore grigio, materiale lapideo naturale caratterizzato da elevate prestazioni meccaniche, resistenza all'usura e agli agenti atmosferici. La finitura fiammata garantisce un adeguato grado di rugosità superficiale, migliorando l'aderenza e la sicurezza della percorrenza pedonale anche in presenza di pavimentazione bagnata. Le aree di progetto sono inoltre caratterizzate da due differenti pavimentazioni in calcestruzzo architettonico, rispettivamente di colore ocra e colore beige, impiegate per definire e distinguere le diverse porzioni funzionali della piazza. Il calcestruzzo architettonico assicura continuità visiva, elevata resistenza ai carichi e agli agenti atmosferici, oltre a garantire un ridotto fabbisogno manutentivo nel tempo.

La separazione tra le diverse tipologie di pavimentazione è ottenuta mediante cordoli in granito Serizzo Bianco, posati a raso, che svolgono funzione sia tecnica sia compositiva. Oltre a delimitare le differenti superfici senza creare barriere architettoniche, i cordoli contribuiscono a definire il disegno della piazza, seguendo gli allineamenti progettuali e garantendo la continuità della fruizione pedonale.



Fig. 24 – Esempi di pavimentazioni in autobloccanti con finiture e colori diversi

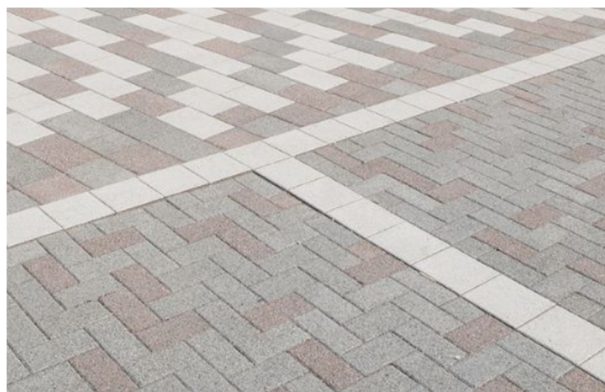


Fig. 25 – Esempi di pavimentazioni in autobloccanti con inserti di formati diversi



Fig. 26 – Esempi di pavimentazioni architettonica in seminato di cemento con inserti di formati e materiali diversi

4.5. Sistema di smaltimento delle acque meteoriche

La gestione delle acque meteoriche dell'intero intervento è stata progettata mediante un sistema di raccolta superficiale integrato con il nuovo assetto delle pavimentazioni, al fine di garantire un efficace deflusso delle acque e prevenire fenomeni di ristagno.

La soluzione prevede l'inserimento di una serie di caditoie lineari posizionate prevalentemente in mezzzeria della carreggiata, alle quali convergono sia le acque provenienti dalla sede stradale sia quelle provenienti dalle superfici pedonali laterali. Le pavimentazioni sono modellate con una pendenza trasversale pari all'1,5%, tale da garantire il corretto convogliamento delle acque verso il sistema di raccolta. Complessivamente, l'andamento della pendenza delle pavimentazioni segue quello delle quote altimetriche dello stato di fatto: scende leggermente verso est (via della Croce) e verso sud (via Brera).

Nei tratti caratterizzati da superfici pavimentate di maggiore ampiezza, dove la sola pendenza verso la mezzzeria non risulta sufficiente a garantire un adeguato smaltimento, è prevista l'integrazione del sistema mediante l'inserimento di ulteriori caditoie centrali nel tratto pedonale, in modo tale da aumentare proporzionalmente il sistema di raccolta e senza creare pavimentazioni con pendenze eccessivamente elevate rispetto alla normativa.

Il sistema di drenaggio è costituito da una rete di raccolta lineare collegata alla fognatura esistente, mantenendo il principio di smaltimento delle acque già presente nell'area e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti.

Per quanto riguarda Via Brera, la particolare configurazione dello spazio stradale ha richiesto un adattamento del sistema. La presenza di un unico marciapiede laterale e della fascia edilizia contrapposta, caratterizzata comunque dalla presenza di accessi carrabili e pedonali, non consente la realizzazione di una doppia pendenza verso la mezzzeria. Al fine di garantire il corretto raccordo con il marciapiede esistente, è stata pertanto adottata una pendenza unica trasversale verso il lato privo di marciapiede. Per tale ragione, in questo tratto le caditoie non sono collocate in mezzzeria della carreggiata, ma vengono posizionate in aderenza al fronte edilizio, mantenendo comunque una distanza di sicurezza di circa 1,00 m dagli edifici, così da assicurare il corretto funzionamento del sistema senza interferire con le preesistenze.

4.6. Simulazioni di progetto.

Allo scopo di illustrare le soluzioni di progetto adottate, di seguito si allegano alcune viste 3D interne a Piazza Italia utili a tramettere il risultato atteso.



Fig. 27 – Via Rondanini prima e dopo l'intervento di progetto – Fonte: Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano



Fig. 28 – Via della Croce prima e dopo l'intervento di progetto – Fonte: Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano



Fig. 29 – Piazza Italia prima e dopo l'intervento di progetto – Fonte: Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano



Fig. 30 – Piazza Italia in un giorno di festa: vista serale – Fonte: Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano



Fig. 31 – Piazza Italia in un giorno di festa: vista a volo d'uccello – Fonte: Elaborazione Piani e progetti architetti, Milano