

Serie Ordinaria n. 24 - Venerdì 14 giugno 2013

D.g.r. 7 giugno 2013 - n. X/242**Manifestazione di favorevole volontà d'intesa, ai sensi del d.p.r. 383/1994 - Autostrada A4 Milano - Bergamo - Brescia - Potenziamento alla quarta corsia dinamica del tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto S.Giovanni dalla progr. 1+450 alla progr. 10+750. Progetto definitivo**

LA GIUNTA REGIONALE

Preso atto che con nota n. 9965 del 23 novembre 2012 (prot. Z1.2012.0030369 del 3 dicembre 2012) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale - Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali, ha attivato il procedimento per la determinazione dell'Intesa Stato-Regione ex d.p.r. 383/94 relativamente al progetto di «Potenziamento alla quarta corsia dinamica del tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto S. Giovanni dalla progr. 1+450 alla progr. 10+750. Autostrada A4 Milano - Bergamo - Brescia»;

Vista la documentazione integrativa depositata in atti regionali con nota n. Z1.2013.0006108 del 7 marzo 2013;

Preso atto dei pareri redatti dalla:

- D.G. Infrastrutture e Mobilità, con nota n. S1.2013.0014145 del 7 marzo 2013;
- Struttura Paesaggio della D.G. Sistemi Verdi e Paesaggio, con nota n. F1.2013.0003457 del 20 febbraio 2013;
- la U.O. Progetti integrati e Paesaggio della D.G. Sistemi Verdi e Paesaggio, con nota n. F1.2013.0004039 del 27 febbraio 2013;
- Struttura Pianificazione e programmazione di Bacino e locale della D.G. Territorio e Urbanistica, con nota n. Z1.2013.0005813 del 5 marzo 2013;
- U.O. Protezione Aria e Prevenzione Inquinamenti Fisici e Industriali della Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti, con nota n. T1.2013.0004756 del 5 marzo 2013;
- Sede Territoriale di Milano con nota n. AE01.2013.0001725 del 12 marzo 2013;
- Struttura Pianificazione Acque, regolazione servizi e Garante - U.O. Risorse idriche e Programmazione - della D.G. Ambiente, energia e reti, con nota n. T1.2013.0005192 del 11 marzo 2013;

Visto il parere redatto dalla Struttura Pianificazione Territoriale della D.G. Territorio e Urbanistica, prot.n. Z1.2013.0006508 del 11 marzo 2013, nel quale, previa valutazione dei pareri sopraindicati, veniva evidenziato che non risultavano totalmente ottemperate alcune prescrizioni contenute nel decreto VIA n. 336 del 3 luglio 2012;

Considerato che Regione Lombardia, in sede di Conferenza dei Servizi (vedi relativo verbale del 12 marzo 2013 redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicato sul sito www.mit.gov.it), prendendo atto degli esiti della stessa, ha provveduto ad integrare il sopra citato parere, dichiarando nel contempo ottemperate le prescrizioni contenute nel Decreto VIA per tutte le parti non rimandate alla fase esecutiva;

Visti:

- il programma regionale di sviluppo della IX legislatura approvato con d.c.r. n. 56 del 28 settembre 2010 e la declinazione allo stesso nel PO 20 - Valorizzazione e Governance del Territorio, OS 20.1 - Governo del Territorio, come da allegato alla comunicazione del Presidente Formigoni approvata con d.g.r. 465 del 5 agosto 2010;
- il p.t.r., approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 951 nella seduta del 19 gennaio 2010;
- l'art.29 della legge 17 agosto 1942, n. 1150 - «Legge Urbanistica»;
- il d.p.r. 18 aprile 1994, n. 383, avente per oggetto «Regolamento recante la disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale»;
- le ulteriori disposizioni in materia di localizzazione delle opere dello Stato e di quelle di interesse statale contenute nel Capo II del Titolo III del d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112;
- la propria deliberazione n. VII/2464 del 1 dicembre 2000, avente per oggetto «Definizione delle modalità tecnico-operative per l'esplicazione delle procedure di localizzazione delle opere dello Stato e di Interesse Statale»;
- la legge 7 agosto 1990, n. 241 «Nuove norme sul procedimento amministrativo» e s.m.i.;

- la legge regionale 30 dicembre 1999, n. 30 «Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto d'accesso ai documenti amministrativi»;
- il Protocollo d'Intesa avente per oggetto «Criteri di razionalizzazione e di semplificazione dei procedimenti di intesa Stato-Regione per gli interventi di competenza dello Stato, di cui al d.p.r. 18 aprile 1994, n. 383», sottoscritto dalla Regione Lombardia e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche per la Lombardia in data 6 dicembre 2001;
- la propria deliberazione n. VIII/007561 del 27 giugno 2008, avente per oggetto «Determinazioni sul programma annuale delle opere di interesse statale proposte da enti pubblici, nell'ambito della procedura di localizzazione delle stesse di cui alla d.g.r. 2464/2000»;

Ad unanimità di voti, espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di manifestare favorevole volontà di Intesa, ai sensi dell'art. 3 del d.p.r. 18 aprile 1994, n. 383, in ordine al progetto di «Potenziamento alla quarta corsia dinamica del tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto S. Giovanni dalla progr. 1+450 alla progr. 10+750. Autostrada A4 Milano - Bergamo - Brescia»;
2. di considerare quale parte integrante e sostanziale del presente atto deliberativo l'Allegato A e l'elenco degli elaborati identificati nell'allegato B;
3. di dare atto che l'intervento non risulta inserito nell'elenco di cui alla deliberazione n. VIII/007561 del 27 giugno 2008, citata in premessa;
4. di integrare l'elenco di cui alla d.g.r. n. VIII/007561 del 27 giugno 2008, avente per oggetto «Determinazioni sul programma annuale delle opere di interesse statale proposte da enti pubblici, nell'ambito della procedura di localizzazione delle stesse di cui alla d.g.r. 2464/2000», con l'inserimento del progetto di cui trattasi;
5. Di disporre la pubblicazione della presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Il segretario: Marco Pilloni

----- • -----

RELAZIONE RELATIVA AL PROGETTO DI "POTENZIAMENTO ALLA QUARTA CORSIA DINAMICA DEL TRATTO AUTOSTRADALE COMPRESO TRA LO SVINCOLO DI VIALE CERTOSA E LO SVINCOLO DI SESTO S. GIOVANNI DALLA PROGR. 1+450 ALLA PROGR. 10+750. AUTOSTRADA A4 MILANO - BERGAMO - BRESCIA"

PRESO ATTO che:

- con nota n. 9965 del 23.11.2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale - Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali, ha attivato il procedimento per l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 383/94 relativamente al progetto di "Potenziamento alla quarta corsia dinamica del tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto S. Giovanni dalla progr. 1+450 alla progr. 10+750. Autostrada A4 Milano - Bergamo - Brescia";
- con nota n. Z1.2012.0032087 del 21.12.2012 la Struttura Pianificazione Territoriale della D.G. Territorio e Urbanistica, tenuto conto di quanto comunicato dalle amministrazioni comunali interessate e considerato pertanto che l'accertamento di conformità urbanistica aveva dato esito negativo, ha comunicato al Ministero che all'intervento in oggetto non possono applicarsi le procedure previste dall'art. 2 del D.P.R. 383/94 in regime semplificato e mediante "presa d'atto", secondo quanto previsto dalla circolare n. 363 del 9 aprile 1990, emanata dell'ex Ministero dei Lavori Pubblici;
- con nota n. 1127 del 01.02.2013, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha indetto la Conferenza dei Servizi volta al conseguimento dell'Intesa di cui all'art. 3 del d.p.r. 383/94 ed all'accertamento della conformità urbanistica dell'intervento, dichiarato di interesse statale, per il giorno 12.03.2013;
- con successiva nota n. 1863 del 25.02.2013, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso documentazione progettuale ad integrazione del progetto in esame;
- la D.G. Territorio e Urbanistica, nel parere espresso con nota n. Z1.2013.0006508 del 11.03.2013, ha evidenziato che non risultavano totalmente ottemperate alcune prescrizioni contenute nel Decreto VIA n.336 del 03.07.2012;
- Regione Lombardia, in sede di Conferenza dei Servizi (vedi relativo verbale del 12.03.2013 redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicato sul sito www.mit.gov.it), prendendo atto degli esiti della stessa, ha provveduto ad integrare il sopra citato parere, dichiarando nel contempo ottemperate le prescrizioni contenute nel Decreto VIA per tutte le parti non rimandate alla fase esecutiva;
- con nota n. 4548 del 14.05.2013, il Ministero ha comunicato che il verbale della Conferenza dei Servizi di cui sopra è consultabile sul sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

L'intervento in esame riguarda l'adeguamento funzionale dell'autostrada A4 Torino - Trieste compreso tra la progressiva 1+450 e la progressiva 10+750, tra l'interconnessione con l'autostrada A8 e lo svincolo di Cinisello Balsamo - Sesto S. Giovanni, mediante la realizzazione della 4ª corsia dinamica. Lungo questo tratto di autostrada, che interessa i comuni di Milano, Novate Milanese, Cormano, Bresso, Cusano Milanino e Cinisello Balsamo, e attualmente costituito da una piattaforma formata da tre corsie più emergenza per senso di marcia, si registrano livelli di traffico notevoli, fino a 180.000 veicoli/giorno nelle due direzioni (circa 230.000 veicoli equivalenti), con punte orarie di circa 6.000 veicoli per senso di marcia, che equivalgono a 7.800 veicoli/ora per la significativa presenza di veicoli pesanti.

Il progetto prevede pertanto la realizzazione della 4ª corsia dinamica, che consiste nel ricorso temporaneo (per una carreggiata o per entrambe) alla quarta corsia ricavata dalla corsia di emergenza in situazioni di traffico intenso in cui si supera un prestabilito livello di servizio, previa installazione delle opportune dotazioni impiantistiche di segnaletica atte a garantire un adeguato livello di sicurezza ed il controllo della velocità (Tutor). In condizioni di traffico scorrevole, permarrà invece la configurazione a tre corsie più emergenza.

Gli interventi infrastrutturali ed impiantistici correlati possono essere riassunti come segue:

- infittimento delle piazzole di sosta per la collocazione di veicoli in avaria;
- installazione di portali con pannelli a messaggio variabile e pittogrammi, di larghezza tale da coprire l'intero corpo autostradale e con interasse tale da essere sempre visibili all'utente; tali pannelli veicoleranno l'informazione sulla disponibilità delle corsie;
- installazione di portali con pannelli a messaggio variabile sulla viabilità ordinaria in corrispondenza degli accessi in autostrada;
- installazione di un sistema di monitoraggio automatizzato e ad alta tecnologia con telecamere e sensori per la regolarizzazione e gestione dei flussi di traffico;
- installazione del sistema "Tutor" per il controllo automatico della velocità dei veicoli;
- installazione di un sistema di illuminazione della carreggiata e dei rami di svincolo;
- installazione di un sistema antincendio allacciato alla rete idrica comunale;
- miglioramento dell'accessibilità all'autostrada da parte dei mezzi di soccorso, realizzando percorsi carrabili o pedonali per accedere alle piazzole di sosta.

Preso atto inoltre che:

- l'intervento è stato inserito nell'elenco delle opere infrastrutturali Expo 2015, tra le opere ritenute "necessarie";
- l'intervento è da considerarsi sinergico ad altri interventi previsti nell'attuale Quadro Programmatico a scala regionale quali Pedemontana, Brebemi, TEM, completamento Tangenziale Nord di Milano/Rho-Monza e ampliamento della quinta corsia dell'autostrada A8 tra Lainate e Milano;
- la Regione Lombardia, con d.g.r. n. 2152 del 04.08.2011, ha espresso, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 152/2006, parere favorevole con condizioni in ordine alla compatibilità ambientale al Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con DEC - 2012 - 0000336 del 03.07.2012 ha espresso giudizio positivo con condizioni e prescrizioni circa la compatibilità ambientale del progetto;
- le valutazioni di compatibilità e corretto inserimento paesistico delle opere in progetto rispetto ai contenuti del PTC della Provincia di Milano sono di competenza della Provincia stessa;
- l'intervento non risulta conforme agli strumenti urbanistici dei comuni interessati dall'opera;

Serie Ordinaria n. 24 - Venerdì 14 giugno 2013

Preso atto inoltre che:

- la scrivente Struttura ha effettuato una verifica di compatibilità con gli atti di programmazione e pianificazione di rango regionale ed in particolare con il Piano Territoriale Regionale, approvato con d.c.r. n. 951 del 19 gennaio 2010 e successivo aggiornamento 2011 approvato con d.c.r. n. 276 dell'8 novembre 2011, rilevando che il PTR individua le infrastrutture strategiche per il conseguimento degli obiettivi di piano, e fra queste vi è uno specifico richiamo alle **Infrastrutture per la mobilità**. In particolare le strategie regionali per la mobilità si orientano su alcune principali linee d'azione che sono:
 - ✓ rafforzare l'integrazione della regione nella rete europea per aumentarne la competitività;
 - ✓ governare gli spostamenti, programmare l'offerta e agire sulla domanda;
 - ✓ realizzare un servizio pubblico d'eccellenza e sviluppare forme di mobilità sostenibile;
 - ✓ equilibrare le risposte di mobilità pubblica e privata secondo un modello integrato;
 - ✓ riorganizzare il sistema delle merci per uno sviluppo del settore più sostenibile.

Al fine di migliorare la mobilità pubblica e privata di persone e imprese che vivono e lavorano sul territorio, all'interno di tali grandi capitoli di azione per il sistema della mobilità, particolare attenzione viene posta al superamento del deficit infrastrutturale, che caratterizza la Lombardia, a dispetto del ruolo trainante del sistema economico-produttivo, in Italia e sul panorama europeo.

In particolare il PTR sostiene che il perseguimento di un efficiente Sistema Autostradale Regionale si fonda, oltre che sulla creazione di connessioni dirette tra assi principali e sul rafforzamento di collegamenti interpolo, ad innovazioni altrettanto importanti sviluppate con riferimento alla rete autostradale esistente anche in forma di incremento di capacità degli assi attuali, tra i quali viene esplicitamente richiamato il potenziamento alla 4a corsia dinamica -tratto urbano - della autostrada A4 Milano - Bergamo - Brescia.

Si rileva infine che il progetto in esame è contemplato tra gli obiettivi prioritari di interesse regionale e sovregionale elencati negli Strumenti Operativi del PTR.

Tutto ciò premesso si ritiene di esprimere parere positivo sulla compatibilità dell'intervento in oggetto rispetto al Piano Territoriale Regionale.

Per la predisposizione dell'atto di espressione della Regione Lombardia è stata svolta la necessaria istruttoria regionale così articolata:

- la Struttura Paesaggio della D.G. Sistemi Verdi e Paesaggio, con nota n. F1.2013.0003457 del 20.02.2013, riferisce che nell'ambito della procedura di valutazione d'impatto ambientale, pur rilevando come il contesto urbano attraversato risultasse densamente edificato e fosse necessario garantire una tutela dall'inquinamento acustico per gli abitanti insediati negli edifici esistenti a margine dell'autostrada, si erano segnalati gli aspetti di maggior criticità paesaggistica (posa in opera di pannelli fonoassorbenti, pali per illuminazione, portali per pannelli a messaggio variabile e la galleria antifonica a copertura di un tratto dell'autostrada in comune di Cinisello Balsamo) che necessitavano di opportune verifiche e valutazioni al fine di contenerne l'impatto. Considerato che l'intervento in esame non interessa ambiti assoggettati a specifica tutela paesaggistica ed a Regione Lombardia è assegnato il compito di provvedere alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera C), nonché a quelle di cui alla lettera A) fatta eccezione per i nn. 8-9-10 e 11, del decreto sopra richiamato, si formulano le seguenti valutazioni con riferimento agli aspetti aventi rilevanza paesaggistica.
Visti gli elaborati progettuali, comprensivi delle modifiche apportate al progetto definitivo oggetto di pronuncia del MATT con il sopra richiamato decreto del 3 luglio 2012, ed in particolare valutata la relazione di accompagnamento del progetto e le specifiche schede contenute nel capitolo "verifica di ottemperanza del Decreto VIA", è possibile considerare complessivamente ottemperate le prescrizioni di cui ai numeri n. 5 - 6 - 7 - 20 e 21 della lettera A) ed alle osservazioni d) ed f) della lettera C). Formula pertanto un complessivo giudizio di ottemperanza alle prescrizioni paesaggistiche dettate.
- la U.O. Progetti Integrati e Paesaggio della D.G. Sistemi Verdi e Paesaggio, con nota n. F1.2013.0004039 del 27.02.2013, considerato che tutte le operazioni si svolgeranno in un contesto prettamente urbanizzato e con minimi adeguamenti della sede stradale, per quanto di competenza, visto anche il documento allegato al progetto definitivo "Verifica di ottemperanza delle prescrizioni indicate nel decreto VIA n° 0000336 del 03/07/2012", non ravvisa particolari problematiche all'esecuzione dell'intervento proposto;
- la Struttura Pianificazione e programmazione di Bacino e locale della D.G. Territorio e Urbanistica, con nota n. Z1.2013.0005813 del 05.03.2013, riferisce che l'opera in progetto interferisce con i corsi d'acqua principali del Torrente Pudiga, Mussa, Garbogera e con alcuni canali di derivazione secondari del Villorosi.
Per quanto riguarda gli aspetti geologici:
 - ✓ al progetto definitivo è stata allegata la relazione geologica e geotecnica finalizzata alla caratterizzazione litostratigrafica, meccanica e idrogeologica dei terreni in esame; in tale elaborato non vengono riportate considerazioni in merito alla compatibilità dell'intervento in oggetto con le risultanze degli studi geologici redatti a supporto degli strumenti di pianificazione comunale;
 - ✓ in merito agli aspetti legati alla compatibilità geologica in fase di pianificazione, l'opera risulta compatibile nel rispetto delle prescrizioni contenute all'interno degli studi geologici (redatti in conformità ai disposti della L.R. 12/05 e della precedente L.R. 41/97) recepiti negli strumenti urbanistici (P.G.T.e P.R.G.) dei Comuni interessati dal tracciato dell'opera e dalle relative opere accessorie;
 - ✓ in ogni caso permane comunque l'obbligo di realizzare, in fase esecutiva, le indagini e gli approfondimenti previsti dal D.M. 14 gennaio 2008.Per quanto riguarda gli aspetti idraulici trattati nella nota sopra citata, rimanda al parere espresso dalla Sede Territoriale di Milano, competente in materia.
- la U.O. Protezione Aria e Prevenzione Inquinamenti Fisici e Industriali della Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti, con nota n. T1.2013.0004756 del 05.03.2013, per quanto attiene gli aspetti riguardanti l'impatto acustico e relativamente all'ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA riferisce quanto segue:
 - ✓ Prescrizione A1 Nella relazione di ottemperanza viene evidenziato che, a seguito della ricollocazione del progetto della Città della Salute deciso in sede di Collegio di Vigilanza dell'AdP relativo, la prescrizione è da ritenersi superata in particolare per quanto riguarda la necessità di integrare le misure di mitigazione acustica.
 - ✓ Prescrizione A6 La valutazione circa la possibilità e l'opportunità di estendere la copertura antifonica prevista in Comune di Cinisello Balsamo è stata condotta e sono state argomentate le ragioni, anche di ordine tecnico, che ostano al prolungamento. Poiché la prescrizione imponeva di condurre la valutazione (il cui esito non era imposto a priori), si può ritenere che essa sia stata ottemperata.
 - ✓ Prescrizione A10 Si tratta di una prescrizione la cui verifica è demandata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

e del Mare e che, comunque, riguarda non questa fase progettuale ma il post operam (tre mesi dal completamento dell'intervento). Nelle relazioni di ottemperanza il proponente si impegna a realizzare l'elaborato richiesto. Non si esprimono quindi valutazioni ma si rimanda alla fase pertinente per la verifica.

- ✓ Prescrizione A17 Nella relazione di ottemperanza il proponente evidenzia che verranno realizzati contestualmente alla realizzazione della quarta corsia dinamica anche gli interventi per il risanamento acustico, di cui al dm 29/11/2000, per il tratto oggetto del progetto in questione e che gli interventi di mitigazione acustica di questo progetto costituiscono anche interventi di attuazione del piano di contenimento ed abbattimento del rumore di cui al dm 29/11/2000. Le valutazioni modellistiche post operam sono impostate, per l'approccio metodologico seguito, con la finalità di valutare in via previsionale il conseguimento degli obiettivi di risanamento. L'impostazione del progetto è in linea con la prescrizione che però andrà verificata nella sua effettiva attuazione a seguito della realizzazione dell'opera e con l'esito del monitoraggio acustico post operam che dovrà essere specificamente finalizzato alla verifica del conseguimento dell'obiettivo del risanamento acustico ed alla individuazione delle eventuali ulteriori misure di mitigazione acustica che fossero necessarie per il conseguimento dell'obiettivo suddetto.
- ✓ Prescrizione A18 L'inizio degli interventi sui recettori è previsto entro dodici mesi dalla fine dei lavori e il completamento entro dodici mesi dall'inizio, quindi l'effettiva verifica della attuazione è rimandata ad una fase successiva a questa. Dalla relazione di ottemperanza sembra che non sia stato del tutto colta l'implicazione delle prescrizioni per cui in questa sede si ribadisce che non solo nei casi in cui il limite all'interno dell'ambiente abitativo risulti superato si dovrà procedere ad interventi diretti ai recettori, del tipo finalizzato all'incremento del potere fonoisolante, ma in tutti i casi in cui il limite alla facciata non sia rispettato e quindi si debba far ricorso, per garantire la conformità alla normativa, alla ipotesi subordinata del rispetto del limite in ambiente abitativo a finestre chiuse, dovranno essere assicurate adeguate condizioni di raffrescamento e ricambio dell'aria per consentire la fruizione dell'ambiente a finestre chiuse (e questo anche nei casi di superamento dei limiti di rumore in facciata per i quali il potere fonoisolante di facciata sia già sufficiente a garantire il rispetto del limite all'interno dell'ambiente abitativo e non siano necessari interventi di fonoisolamento)
- ✓ Prescrizione A19 La prescrizione andrà verificata ad opera realizzata e a misure di mitigazione realizzate per tutto il prosieguo di gestione dell'infrastruttura. Il proponente prevede, nella relazione di ottemperanza, di inserire nel progetto esecutivo un piano di manutenzione dell'opera.
- ✓ Prescrizione A25 (punto 3 e punto 4) La prescrizione richiede la valutazione in Conferenza dei Servizi di alcune proposte di Comuni (non imponendo a priori l'esito delle valutazioni). Nella relazione di ottemperanza il proponente precisa che nel territorio di Cormano e Bresso le barriere coprono quasi completamente il territorio mitigando i recettori presenti ad eccezione di alcune destinazioni industriali. Dalla planimetria risultano effettivamente barriere ampiamente anche se non totalmente presenti su entrambi i lati della carreggiata nei Comuni di Cormano e Bresso. Nel Comune di Novate Milanese il proponente precisa che sono state aumentate le superfici delle barriere acustiche con oggetti ed innalzamenti per migliorare le prestazioni acustiche.
- ✓ Prescrizione A26 (limitatamente al rumore) La prescrizione prevede la verifica di ottemperanza in fase di progettazione esecutiva.
- ✓ Prescrizione A27 (limitatamente al rumore) La prescrizione prevede la verifica di ottemperanza in fase di progettazione esecutiva.
- ✓ Prescrizione A28 (limitatamente al rumore) Per l'attuazione di tale prescrizione è prevista la produzione di un elaborato prima della progettazione esecutiva. A tal fine si precisa che il monitoraggio acustico post operam dovrà essere specificamente finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di rumore ed al conseguimento degli obiettivi di risanamento acustico di cui al dm 29/11/2000. La scelta dei punti e delle modalità di misura dovrà essere adeguata a tale finalità e dovrà essere sottoposta ad ARPA ed ai Comuni. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta ed inviata a Regione Lombardia, ARPA e Comuni una relazione di monitoraggio che riporti i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali ulteriori misure mitigative necessarie per il conseguimento del rispetto dei limiti nonché dei tempi delle loro attuazione.
- ✓ Prescrizione Ca (per quanto di rilievo per il rumore contenuto nei pareri degli Enti) Nelle relazioni di ottemperanza si rimanda alle prescrizioni del MATTM corrispondenti, che prevedevano una valutazione delle opportunità/fattibilità ed in tal senso risultavano comunque ottemperate in presenza della valutazione a prescindere dall'esito. La prescrizione di Regione Lombardia che richiede il recepimento di quanto richiesto dagli Enti, non risulta ottemperata in quei casi in cui l'esito della valutazione condotta rispetto alla richiesta del Comune è stato negativo per ragioni di fattibilità tecnica ed opportunità che il proponente ha argomentato.

la D.G. Infrastrutture e Mobilità, con nota n. S1.2013.0014145 del 07.03.2013, ha espresso parere favorevole subordinato al recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito riportate:

- ✓ Cantieri: Regione Lombardia condivide l'opportunità di inserire nella zona che era destinata alla "Città della salute" le aree di cantiere dell'opera, in riferimento alla nuova localizzazione in altro Comune di tale programmazione (decisione sulla nuova localizzazione contemporanea all'emissione del decreto VIA del 3/07/2012, dgr n. IX/3666 del 2/07/2012); l'area risulta infatti in una posizione ottimale e permette, a livello logistico, un'interferenza minima con la viabilità locale. In questo modo non verrebbe più utilizzata l'area di cantiere nel Comune di Novate Milanese, ma solo l'area in prossimità dello svincolo di "Sesto San Giovanni - Cinisello Balsamo".
- ✓ Regione Lombardia, chiede ad Autostrade per l'Italia, come sottolineato dal Comune di Milano, una particolare attenzione all'area di cantiere e chiede che gli ingressi e le uscite all'area avvengano senza svolte a sinistra sulla viabilità ordinaria.
- ✓ Aspetti tecnici: ad esito dell'istruttoria tecnica è emersa la necessità di prescrivere alcune modifiche e integrazioni al progetto. A questo proposito Regione Lombardia invita Autostrade per l'Italia a procedere in parallelo con il progetto dell'infrastruttura e delle mitigazioni ambientali, delle opere a verde e delle mitigazioni acustiche previste.

Il progetto del potenziamento alla quarta corsia dinamica presenta un'interferenza con la linea ferroviaria regionale Milano - Asso, in concessione a FERROVIENORD S.p.A., in corrispondenza dell'esistente sottovia, a servizio della medesima linea ferroviaria, ubicata nel tratto autostradale Firenze - Sesto S. Giovanni (km. 5+700). Nel programma degli interventi sulla rete ferroviaria regionale, in concessione a FERROVIENORD, contenuto nel Contratto di Programma del 3 dicembre 2009 e aggiornato a dicembre 2011, Regione Lombardia ha previsto il potenziamento della linea ferroviaria Milano - Asso (opera necessaria ad EXPO) che richiede l'allargamento del manufatto autostradale per consentire la posa del terzo binario di linea. Il potenziamento ferroviario comprende, tra l'altro, la nuova stazione unificata di Cormano - Cusano, di imminente realizzazione, in prossimità del manufatto autostradale. Il sottovia è dunque oggetto di previsione di intervento.

Regione Lombardia, pertanto, evidenzia la necessità di procedere da parte del soggetto attuatore Autostrade per l'Italia con l'adeguamento del suddetto sottovia finalizzando l'intervento autostradale anche alla realizzazione del terzo binario tra Milano Affori e Varedo.

Pertanto, nel corso di diversi incontri tecnici tra Regione Lombardia, FERROVIENORD e Autostrade per l'Italia, si è convenuto di intervenire sul manufatto una sola volta, anziché in due momenti distinti, al fine di ridurre i disagi arrecati dai lavori all'utenza autostradale e ferroviaria.

La soluzione tecnica individuata consente l'adeguamento del manufatto esistente alle esigenze dei progetti autostradale e

Serie Ordinaria n. 24 - Venerdì 14 giugno 2013

ferroviario con un intervento unico.

L'intervento ipotizzato (integrato per la valutazione tecnica con nota n. 2541 di Autostrade per l'Italia del 7/02/2013) comporta la demolizione e ricostruzione del sottovia esistente e potrà eventualmente essere realizzato per fasi. In proposito si raccomanda la realizzazione di tale adeguamento possibilmente nella prima fase dei lavori autostradali, al fine di favorire l'accesso alle aree oggetto di intervento e limitare i disagi all'utenza.

A tal fine si ritiene necessario, nel prosieguo delle attività di progettazione e realizzazione delle opere, il coordinamento tra le strutture tecniche di Autostrade per l'Italia e di FERROVIENORD S.p.A. per la programmazione delle attività interferenti con l'esercizio ferroviario e con l'imminente cantierizzazione degli interventi, in prossimità del sottovia, per la stazione di Cormano-Cusano M.no, sia ai fini della sicurezza in fase di cantiere sia per la riduzione al minimo delle sospensioni del servizio ferroviario regionale.

In particolare si raccomanda di limitare al massimo la sospensione dell'esercizio ferroviario, privilegiando i periodi non scolastici, per ridurre l'impatto sugli utenti.

In base alla convenzione in essere tra Autostrade per l'Italia e FERROVIENORD S.p.A. le parti dovranno definire la ripartizione dei costi dell'intervento di adeguamento del sottovia al terzo binario, di cui Autostrade per l'Italia ha già fornito una prima stima dell'investimento relativo

alla demolizione dell'impalcato e delle spalle.

Regione Lombardia chiede, come evidenziato dal **Comune di Cinisello**, che:

- ✓ l'inizio della rampa ciclo-pedonale situata a sud (via Friuli) sia realizzata in modo da non ridurre le dimensioni e la funzionalità del marciapiede pubblico esistente;
- ✓ sia realizzata una traslazione in direzione est della piastra di passaggio ciclo-pedonale. Tale soluzione, infatti, consentirebbe un'integrazione tra i due tessuti a verde esistenti a nord (parco Caldara) e sud (viale Friuli). A questo proposito Autostrade per l'Italia ha approfondito la richiesta della modifica della collocazione planimetrica della piastra di raccordo dell'abitato di Crocetta, confermando l'impossibilità tecnica dello spostamento integrale della piastra, a causa della presenza della vasca di raccolta delle acque di piattaforma e dei presidi geotecnici di contrasto alle spinte del terreno retrostante i paramenti verticali della vasca. L'approfondimento condotto ha portato Autostrade per l'Italia a valutare positivamente uno slittamento di 10 - 12 ml verso est della copertura, ottenuto con la creazione di una risega sulla parte superiore della piastra (zona con minor numero di tiranti).

In **Comune di Cusano Milanino**, dove è previsto un limitato ampliamento del sedime autostradale in prossimità della Piattaforma Ecologica, si chiede ad Autostrade per l'Italia di rendere compatibile il progetto di ampliamento con le opere comunali interne alla piattaforma, programmate dal Comune di Cusano Milanino al fine di migliorare l'organizzazione interna della Stazione Ecologica.

Regione Lombardia chiede, a completamento della viabilità di accesso all'autostrada, in caso di emergenza ed in accordo con il **Comune di Novate Milanese**, di garantire la trasformazione:

- ✓ dell'incrocio Via Vialba/Val Lagarina/Lessona, con l'eliminazione dell'attuale impianto semaforico, in rotatoria;
- ✓ dell'incrocio Via Beltrami/Beltrami IPICI in rotatoria;
- ✓ dell'incrocio Via Beltrami/Via Puecher/Via Vialba a mini-rotatoria.

Tali prescrizioni sono mirate al miglioramento della sicurezza della viabilità, in entrata e in uscita del cantiere. Tale viabilità sarà utilizzata, in caso di emergenza, anche per l'accesso dei mezzi di soccorso in autostrada, in fase di esercizio, con o senza corsia dinamica attiva.

Regione Lombardia chiede, inoltre, in **Comune di Novate Milanese**, di potenziare il sovrappasso esistente di via Beltrami, al fine di mettere in sicurezza l'attraversamento autostradale per la "mobilità dolce", e di integrare tale potenziamento con la realizzazione di un tratto di completamento di pista ciclabile in via Beltrami - Vialba, ripercorrendo il tracciato già esistente in carreggiata, quindi senza espropri, con uno spartitraffico di separazione.

Regione Lombardia sottolinea l'importanza, come dichiarato dalla **Provincia di Milano e dal Comune di Cormano**, di non eliminare la fermata del bus autostradale, in quanto l'autolinea Milano-Bergamo risulta tra le più importanti tra quelle gestite dalla Provincia stessa.

La Provincia, infatti, se fosse soppressa la fermata e fossero introdotte delle deviazioni al percorso, non riuscirebbe a sostenere i costi aggiuntivi legati alla modifica del percorso e si vedrebbe costretta a sospendere il servizio nel Comune di Cormano.

In riferimento agli interventi programmati da Autostrade per l'Italia S.p.A. nell'area milanese e di rilevante importanza per l'accessibilità a Expo 2015, Regione Lombardia, infine, chiede di integrare nella programmazione degli interventi di ammodernamento e potenziamento della rete esistente di competenza di Autostrade per l'Italia, l'**adeguamento dello Svincolo di Certosa**, al fine di ottenere un livello di servizio appropriato alla rete insistente sul nodo autostradale. Sarà necessario integrare e potenziare tutte le manovre di svincolo, a Est ed a Ovest dell'opera, oggetto del presente parere in modo da prefigurare, a seguito di specifica analisi di traffico post-operam, l'utilizzo della tratta potenziata con la quarta corsia dinamica per il solo traffico di attraversamento (anche solo in occasione di eventi specifici), mediante la chiusura degli svincoli intermedi di Cormano e Cinisello Balsamo/Sesto San Giovanni. Si segnala in tal senso che l'attuazione del Completamento della Tangenziale Nord di Milano (la cosiddetta Rho - Monza), in parte di competenza di Autostrade per l'Italia ed in parte di Milano Serravalle, costituirà un'alternativa importante a Nord di Milano, creando l'opportunità di un utilizzo principale dell'A4/tratta urbana per il solo traffico di attraversamento di Milano.

Per quanto riguarda le opere di viabilità comunale e le piste ciclabili prescritte dal presente parere, a seguito di attuazione da parte di Autostrade per l'Italia, dovranno essere trasferite ai Comuni di Milano, Bresso, Cinisello Balsamo, Cormano, Cusano Milanino e Novate Milanese, territorialmente competenti, che ne seguiranno la gestione e l'esercizio.

Ogni Comune, competente per la gestione delle infrastrutture stradali, valuterà nello specifico le eventuali limitazioni di traffico al fine di indirizzare il flusso intercomunale sulla viabilità provinciale realizzata; tale attività dovrà essere svolta in coordinamento con la Provincia di Milano al fine di rendere più efficace l'insieme degli interventi.

Infine visti gli elaborati progettuali, comprensivi delle modifiche apportate al progetto definitivo oggetto di pronuncia del MATT con il sopra richiamato decreto del 3 luglio 2012, ed in particolare valutata la relazione di accompagnamento del progetto e le specifiche schede contenute nel capitolo "verifica di ottemperanza del Decreto VIA" per quanto riguarda gli aspetti viabilistici è possibile considerare complessivamente ottemperate le prescrizioni di cui ai numeri indicati nelle prescrizioni Ca punto 1, 2, 3, 4, 5, 6.

Raccomandazioni: Si chiede ad Autostrade per l'Italia:

- ✓ di garantire durante i lavori almeno tre corsie per senso di marcia, minimizzando il più possibile, durante i cantieri, le limitazioni di traffico sulla viabilità ordinaria ed autostradale;
- ✓ un'apertura graduale delle tratte funzionali delle opere stradali e autostradali programmate nei lavori di ampliamento alla quarta corsia dinamica dell'autostrada A4 - tratta svincolo di Viale Certosa/svincolo Sesto San Giovanni;
- ✓ in considerazione degli approfondimenti in corso in merito alla localizzazione del parcheggio per i bus navette al servizio di Expo nell'area adiacente all'Ospedale Sacco di Milano, si segnala la necessità di una collaborazione stretta tra Autostrade per l'Italia ed Expo 2015 S.p.A. al fine di rendere compatibili i cantieri e l'efficacia/funzionalità dei due interventi;
- ✓ di programmare, nell'ambito dei lavori autostradali, la manutenzione dei sottovia autostradali, anche dove non sono previsti specifici interventi strutturali.

- la Sede Territoriale di Milano con nota del 11 marzo 2013 rileva che il progetto non recepisce le prescrizioni n. 14, 15 e 16 del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali U. prof. DVA DEC-2012-0000336 del 03.07.2012 sulla valutazione d'impatto ambientale.
Per quanto sopra esposto, si ritiene che la realizzazione delle opere in oggetto sia ammissibile alle seguenti condizioni:
1. l'attraversamento del torrente Pudiga, dovrà essere realizzata in modo da:
 - ✓ non restringere la sezione mediante spalle e rilevati di accesso;
 - ✓ avere l'intradosso a quota non inferiore a m. 1 rispetto al livello della piena con tempo di ritorno di 100 anni fissata in 143,31 m.l.m.;
 - ✓ non comportare una riduzione della pendenza del corso d'acqua mediante l'utilizzo di soglie di fondo.
 2. Gli scarichi dovranno essere limitati alla capacità idraulica del corpo idrico pertanto dovranno essere disattivati al raggiungimento delle portate di seguito elencate e riattivati solo quando le stesse ritornino sotto i limiti:
 - ✓ per il T. Pudiga: 14 mc/sec.;
 - ✓ per il T. Garbogera: 3 mc/sec.
 - ✓ per il T. Seveso: 40 mc/sec.
 3. Gli attraversamenti (ponti, gasdotti, fognature, tubature e infrastrutture a rete in genere) con luce superiori a 6 m. dovranno essere realizzati secondo la direttiva dell'Autorità di Bacino "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce a e b", paragrafi 3 e 4. Tali interventi dovranno essere dimensionati per una piena con tempo di ritorno di almeno 100 anni e un franco minimo di 1,00 m.
 4. La realizzazione di tutte le opere interferenti con in reticolo idrico principale è subordinato all'ottenimento della concessione di occupazione del Demanio Idrico ai sensi del R.D. 25.07.1904, n. 523.
- la Struttura Pianificazione Acque, regolazione servizi e Garante - U.O. Risorse idriche e Programmazione - della D.G. Ambiente, energia e reti, con nota n.T1.2013.0005192 del 11.03.2013, comunica le seguenti valutazioni del progetto in oggetto rispetto all'ottemperanza delle prescrizioni del DEC VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 336 del 3/07/2012:
- Fase di esercizio
Le prescrizioni del DEC VIA del Ministero di cui ai punti: A) 3-12-13-14-15-16- e C)b -Regione Lombardia - relative all'ambiente idrico sono da ritenere sostanzialmente ottemperate.
- Cantierizzazione
Non sono fornite informazioni per valutare l'ottemperanza delle prescrizioni di cui al punto A) 26. Tuttavia è da ritenere che tali aspetti possono essere concordati in sede di rilascio delle autorizzazioni allo scarico, da parte degli Enti competenti.

Per quanto sopra rilevato, osservando che le criticità evidenziate nel sopra citato parere n. Z1.2013.0006508 del 11.03.2013 sono state superate a seguito dei lavori della Conferenza dei Servizi, nella quale si è condiviso di demandare alcuni approfondimenti al progetto esecutivo ed è stato contestualmente possibile attestare l'ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA, si ritiene che sussistano i presupposti per il raggiungimento dell'intesa, con le prescrizioni e raccomandazioni sopra riportate.

Milano, 31.05.2013

Il dirigente della struttura
Marco Cassin

— • —

ELENCO ELABORATI

Intesa Stato-Regione ai sensi del DPR 18 aprile 1994, n. 383, per interventi di competenza dello Stato.

Potenziamento alla quarta corsia dinamica del tratto autostradale compreso tra lo svincolo di viale Certosa e lo svincolo di Sesto S. Giovanni dalla progr. 1+450 alla progr. 10+750. Autostrada A4 Milano - Bergamo - Brescia

STP 001 -2 ELENCO ELABORATI -
STP 002 -2 RELAZIONE GENERALE -
STD 001 - RELAZIONE TECNICA STRADALE -
STD 002 - STUDIO DI TRAFFICO E MICROSIMULAZIONI -
STD 004 - QUADRO PROGRAMMATICO DEGLI INTERVENTI NELL'AREA MILANESE COROGRAFIA GENERALE D'INQUADRAMENTO 1:200.000
STD 005 -2 COROGRAFIA 1:25.000-1:10.000
STD 006 -2 PLANIMETRIA GENERALE D'INQUADRAMENTO SU CARTA TECNICA 1:5.000
STD 007 -2 PLANIMETRIA GENERALE D'INQUADRAMENTO SU FOTOPIANO 1:5.000
STD 008 - PROFILO LONGITUDINALE GENERALE 1:5.000/500
STD 009 -2 PLANIMETRIA GENERALE CON DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DA KM 1+450 A KM 4+000 -TAVOLA 1/4 1:2.000
STD 010 -2 PLANIMETRIA GENERALE CON DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DA KM 4+000 A KM 7+000 -TAVOLA 2/4 1:2.000
STD 011 -2 PLANIMETRIA GENERALE CON DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DA KM 7+000 A KM 10+000 -TAVOLA 3/4 1:2.000
STD 012 -2 PLANIMETRIA GENERALE CON DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DA KM 10+000 A KM 12+500 -TAVOLA 4/4 1:2.000
STP 004 -1 RELAZIONE GESTIONE TERRE -
MAM 105 - MONITORAGGIO AMBIENTALE - RELAZIONE -
MAM 106 - MONITORAGGIO AMBIENTALE - PIANO DI UBICAZIONE INDAGINI 1:5.000
MAM 200 - PLANIMETRIA UBICAZIONE POZZI E FASCE DI RISPETTO -

GEOLOGIA

GEI-GEO 001 - RELAZIONE GEOLOGICA -
GEI-GEO 002 - PLANIMETRIA E PROFILO GEOLOGICO - TAVOLA 1/3 varie
GEI-GEO 003 - PLANIMETRIA E PROFILO GEOLOGICO - TAVOLA 2/3 varie
GEI-GEO 004 - PLANIMETRIA E PROFILO GEOLOGICO - TAVOLA 3/3 varie
GEI-GEO 005 -1 PLANIMETRIA DI UBICAZIONE DELLE INDAGINI GEOGNOSTICHE - TAVOLA 1 E 2 1:5.000
GEI-GEO 006 -1 PLANIMETRIA DI UBICAZIONE DELLE INDAGINI GEOGNOSTICHE - TAVOLA 3 1:5.000

GEOTECNICA

GEI-APE 001 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 1+450 a pk 2+175 - Tavola 1/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 002 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 2+175 a pk 2+875 - Tavola 2/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 003 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 2+875 a pk 3+575 - Tavola 3/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 004 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 3+575 a pk 4+225 - Tavola 4/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 005 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 4+225 a pk 4+800 - Tavola 5/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 006 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 4+800 a pk 5+400 - Tavola 6/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 007 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 5+400 a pk 6+075 - Tavola 7/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 008 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 6+075 a pk 6+750 - Tavola 8/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 009 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 6+750 a pk 7+425 - Tavola 9/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 010 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 7+425 a pk 8+100 - Tavola 10/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 011 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 8+100 a pk 8+775 - Tavola 11/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 012 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 8+775 a pk 9+375 - Tavola 12/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 013 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 9+375 a pk 9+900 - Tavola 13/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 014 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 9+900 a pk 10+450 - Tavola 14/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 015 -2 PLANIMETRIA E PROFILO GEOTECNICO DA pk 10+450 a pk 11+000 - Tavola 15/15 1:1.000/1:200
GEI-APE 050 - RELAZIONE GEOTECNICA -
GEI-APE 051 - FONDAZIONI INTEGRATE DI BARRIERE ANTIFONICHE E DISPOSITIVI DI RITENUTA - SOLUZIONI TIPO A e B SEZIONI TIPOLOGICHE - TAVOLA 1/2 VARIE
GEI-APE 052 - FONDAZIONI INTEGRATE DI BARRIERE ANTIFONICHE E DISPOSITIVI DI RITENUTA - SOLUZIONI TIPO A e B SEZIONI TIPOLOGICHE - TAVOLA 2/2
GEI-APE 053 - FONDAZIONI DI BARRIERE ANTIFONICHE O DISPOSITIVI DI RITENUTA - SOLUZIONI TIPO C SEZIONI TIPOLOGICHE VARIE
GEI-APE 054 - MURI DI SOSTEGNO E DI PLACCAGGIO - SOLUZIONI TIPO D SEZIONI TIPOLOGICHE VARIE
GEI-APE 055 - FONDAZIONI INTEGRATE DI BARRIERE ANTIFONICHE E DISPOSITIVI DI RITENUTA IN AGGETTO RISPETTO AIMURI ESISTENTI VARIE
GEI-APE 056 - MURI DI CONTRORIPA CON BARRIERE ANTIFONICHE - SOLUZIONI TIPO F SEZIONI TIPOLOGICHE VARIE
GEI-APE 057 - MURI E PARATIE DI CONTRORIPA - SOLUZIONI TIPO G - H SEZIONI TIPOLOGICHE VARIE
GEI-APE 059 - RILEVATI E TRINCEE - SEZIONI TIPO VARIE

IMPIANTI ELETTROMECCANICI

IMP 001 - RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA -
IMP 002 - RELAZIONE TECNICA DIMENSIONAMENTO RETI ELETTRICHE E COPERTURA ILLUMINOTECNICA -

A1 - CORPO AUTOSTRADALE PARTE STRADALE**ELABORATI TIPOLOGICI**

STD 020 – SEZIONI TIPO PIATTAFORME AUTOSTRADALI - TAV. 1/2 1:100
 STD 021 – SEZIONI TIPO PIATTAFORME AUTOSTRADALI - TAV. 2/2 1:100
 STD 022 -1 SEZIONI AUTOSTRADALI TIPO - PARTICOLARI SPARTITRAFFICO, ELEMENTI MARGINALI E PAVIMENTAZIONI VARIE
 STD 023 – ADEGUAMENTO SVINCOLO DI CORMANO - SEZIONI TIPO PIATTAFORME AUTOSTRADALI 1:100
 STD 024 – TIPOLOGICI PIAZZOLE DI SOSTA E CORSIE DI SVINCOLO - PIANTE E SEZIONI TIPO VARIE
 STD 025 – TIPOLOGICI PIAZZOLE DI SERVIZIO PER PMV - PIANTE E SEZIONI TIPO VARIE
 STD 026 – SEZIONI AUTOSTRADALI TIPO TIPO SU MURI A MENSOLA ESISTENTI DA ADEGUARE 1:100
 STD 027 – SEZIONI AUTOSTRADALI TIPO TIPO SU OPERE D'ARTE DA AMPLIARE E/O ADEGUARE - TAVOLA 1/3 1:100
 STD 028 – SEZIONI AUTOSTRADALI TIPO TIPO SU OPERE D'ARTE DA AMPLIARE E/O ADEGUARE - TAVOLA 2/3 1:100
 STD 029 – SEZIONI AUTOSTRADALI TIPO TIPO SU OPERE D'ARTE DA AMPLIARE E/O ADEGUARE - TAVOLA 3/3 1:100
 STD 030 – SEZIONI TIPO ELEMENTI MARGINALI SU OPERE DI SOSTEGNO - TAVOLA 1/2 1:50
 STD 031 – SEZIONI TIPO ELEMENTI MARGINALI SU OPERE DI SOSTEGNO - TAVOLA 2/2 1:50

STATO ATTUALE

STD 051 -1 PLANIMETRIA STATO ATTUALE DA KM 1+450 A KM 2+500 1:1.000
 STD 052 -1 PLANIMETRIA STATO ATTUALE DA KM 2+500 A KM 4+000 1:1.000
 STD 053 -1 PLANIMETRIA STATO ATTUALE DA KM 4+000 A KM 5+500 1:1.000
 STD 054 -1 PLANIMETRIA STATO ATTUALE DA KM 5+500 A KM 7+000 1:1.000
 STD 055 -1 PLANIMETRIA STATO ATTUALE DA KM 7+000 A KM 8+500 1:1.000
 STD 056 -1 PLANIMETRIA STATO ATTUALE DA KM 8+500 A KM 10+000 1:1.000
 STD 057 -1 PLANIMETRIA STATO ATTUALE DA KM 10+000 A KM 11+500 1:1.000
 STD 058 -1 PLANIMETRIA STATO ATTUALE DA KM 11+500 A KM 12+500 1:1.000

DEMOLIZIONI

STD 068 -2 PLANIMETRIA DELLE DEMOLIZIONI DA KM 1+450 A KM 2+500 1:1.000
 STD 069 -1 PLANIMETRIA DELLE DEMOLIZIONI DA KM 2+500 A KM 4+000 1:1.000
 STD 070 -1 PLANIMETRIA DELLE DEMOLIZIONI DA KM 4+000 A KM 5+500 1:1.000
 STD 071 -2 PLANIMETRIA DELLE DEMOLIZIONI DA KM 5+500 A KM 7+000 1:1.000
 STD 072 -2 PLANIMETRIA DELLE DEMOLIZIONI DA KM 7+000 A KM 8+500 1:1.000
 STD 073 -1 PLANIMETRIA DELLE DEMOLIZIONI DA KM 8+500 A KM 10+000 1:1.000
 STD 074 -2 PLANIMETRIA DELLE DEMOLIZIONI DA KM 10+000 A KM 10+750 1:1.000
 STD 075 – DEMOLIZIONI OPERE DI SOSTEGNO ESISTENTI - PROSPETTI E SEZIONI - TAVOLA 1/4 VARIE
 STD 076 – DEMOLIZIONI OPERE DI SOSTEGNO ESISTENTI - PROSPETTI E SEZIONI - TAVOLA 2/4 VARIE
 STD 077 – DEMOLIZIONI OPERE DI SOSTEGNO ESISTENTI - PROSPETTI E SEZIONI - TAVOLA 3/4 VARIE
 STD 078 – DEMOLIZIONI OPERE DI SOSTEGNO ESISTENTI - PROSPETTI E SEZIONI - TAVOLA 4/4 VARIE

PROGETTO

STD 080 -3 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 1+450 A KM 2+500 1:1.000
 STD 081 -2 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 2+500 A KM 4+000 1:1.000
 STD 082 -2 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 4+000 A KM 5+500 1:1.000
 STD 083 -3 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 5+500 A KM 7+000 1:1.000
 STD 084 -3 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 7+000 A KM 8+500 1:1.000
 STD 085 -2 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 8+500 A KM 10+000 1:1.000
 STD 086 -3 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 10+000 A KM 11+500 1:1.000
 STD 087 -2 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 11+500 A KM 12+500 1:1.000

PROFILI LONGITUDINALI

STD 090 – PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 1+450 A KM 2+000 1:1.000/1:100
 STD 091 -1 PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 2+000 A KM 2+750 1:1.000/1:100
 STD 092 – PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 2+750 A KM 3+500 1:1.000/1:100
 STD 093 – PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 3+500 A KM 4+250 1:1.000/1:100
 STD 094 – PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 4+250 A KM 5+000 1:1.000/1:100
 STD 095 – PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 5+000 A KM 5+750 1:1.000/1:100
 STD 096 – PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 5+750 A KM 6+500 1:1.000/1:100
 STD 097 -1 PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 6+500 A KM 7+250 1:1.000/1:100
 STD 098 -1 PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 7+250 A KM 8+000 1:1.000/1:100
 STD 099 -1 PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 8+000 A KM 8+750 1:1.000/1:100
 STD 100 – PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 8+750 A KM 9+500 1:1.000/1:100
 STD 101 -1 PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 9+500 A KM 10+250 1:1.000/1:100
 STD 102 -1 PROFILI LONGITUDINALI CARREGGiate EST E OVEST DA KM 10+250 A KM 11+000 1:1.000/1:100

PUNTI CONSEGNA RETE PRIMARIA ENEL

STP 100 – PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO DA KM 1+450 A KM 2+500 1:1.000
 STP 101 – PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO DA KM 2+500 A KM 4+000 1:1.000
 STP 102 – PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO DA KM 4+000 A KM 5+500 1:1.000
 STP 103 – PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO DA KM 5+500 A KM 7+000 1:1.000
 STP 104 – PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO DA KM 7+000 A KM 8+500 1:1.000
 STP 105 – PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO DA KM 8+500 A KM 10+000 1:1.000
 STP 106 – PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO DA KM 10+000 A KM 11+500 1:1.000
 STP 107 – PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO DA KM 11+500 A KM 12+500 1:1.000

Serie Ordinaria n. 24 - Venerdì 14 giugno 2013

STP 108 – FASCICOLO RIEPILOGATIVO -

**OPERE COMPLEMENTARI - SEGNALETICA VERTICALE
PORTALI**STD 230 -2 PORTALI PMV - SEZIONI SCHEMATICHE VARIE
STD 231 -2 PORTALI PMV - STRALCI UBICAZIONE PLANIMETRICA 1:1.000**PORTALI PMV - ELABORATI STRUTTURALI TIPOLOGICI**STR 300 – PORTALI PMV A BANDIERA - CARPENTERIA GENERALE: PIANTE, PROSPETTI E SEZIONI 1:50
STR 301 – PORTALI PMV A BANDIERA - DETTAGLI COSTRUTTIVI VARIE
STR 302 – PORTALI PMV A BANDIERA - FONDAZIONE: CARPENTERIA ED ARMATURA VARIE
STR 303 – PORTALI PMV A CAVALLETTO - CARPENTERIA GENERALE: PIANTE, PROSPETTI E SEZIONI VARIE
STR 304 – PORTALI PMV A CAVALLETTO - DETTAGLI COSTRUTTIVI VARIE
STR 305 – PORTALI PMV A CAVALLETTO - FONDAZIONE: CARPENTERIA ED ARMATURA VARIE**BARRIERE ANTIFONICHE**MAM 500 – STUDIO ACUSTICO DELLA FASE DI ESERCIZIO - RELAZIONE TECNICA -
MAM 501 – STUDIO ACUSTICO IN FASE DI ESERCIZIO - RISULTATI PUNTUALI DELLE SIMULAZIONI -
MAM 502 – STUDIO ACUSTICO IN FASE DI ESERCIZIO - INDAGINI ACUSTICHE -
MAM 503 – STUDIO ACUSTICO IN FASE DI ESERCIZIO - PLANIMETRIE PIANI DI CLASSIFICAZIONE ZONIZZAZIONE ACUSTICA 1:5000
MAM 504 – STUDIO ACUSTICO IN FASE DI ESERCIZIO - PLANIMETRIE CENSIMENTO DEI RICETTORI E SORGENTI CONCORSUALI 1:5000
MAM 505 – STUDIO ACUSTICO IN FASE DI ESERCIZIO - PLANIMETRIE CLIMA ACUSTICO RELATIVO ALLO STATO DI FATTO 1:5000
MAM 506 – STUDIO ACUSTICO IN FASE DI ESERCIZIO - PLANIMETRIE CLIMA ACUSTICO RELATIVO ALLO STATO DI PROGETTO CON MITIGAZIONI 1:5000
AUA 110 -2 PLANIMETRIA DA KM 1+450 A KM 2+500 1:1.000
AUA 111 -1 PLANIMETRIA DA KM 2+500 A KM 4+000 1:1.000
AUA 112 -1 PLANIMETRIA DA KM 4+000 A KM 5+500 1:1.000
AUA 113 -2 PLANIMETRIA DA KM 5+500 A KM 7+000 1:1.000
AUA 114 -2 PLANIMETRIA DA KM 7+000 A KM 8+500 1:1.000
AUA 115 -1 PLANIMETRIA DA KM 8+500 A KM 10+000 1:1.000
AUA 116 -2 PLANIMETRIA DA KM 10+000 A KM 10+750 1:1.000
STR 100 – BARRIERA INTEGRATA PER SICUREZZA ED ANTIRUMORE TIPO 1 - H=3,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 101 – BARRIERA INTEGRATA PER SICUREZZA ED ANTIRUMORE TIPO 2 - H=4,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 102 – BARRIERA INTEGRATA PER SICUREZZA ED ANTIRUMORE TIPO 3 - H=5,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 103 – BARRIERA ANTIRUMORE TIPO 4 - H=3,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 104 – BARRIERA ANTIRUMORE TIPO 5 - H=4,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 105 – BARRIERA ANTIRUMORE TIPO 6 - H=5,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 106 – BARRIERA ANTIRUMORE TIPO 7 - H=6,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 107 – BARRIERA ANTIRUMORE TIPO 8 - H=4,00m CON AGGETTO L=2,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 108 – BARRIERA ANTIRUMORE TIPO 9 - H=5,00m CON AGGETTO L=2,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 109 – BARRIERA ANTIRUMORE TIPO 10 - H=6,00m CON AGGETTO L=2,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 110 – BARRIERA ANTIRUMORE TIPO 11 - H=6,00m CON AGGETTO L=5,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 111 – BARRIERA ANTIRUMORE TIPO 12 - H=2,50m CON AGGETTO L=7,00m - PARTICOLARI COSTRUTTIVI
STR 112 – PORTA DI SICUREZZA - PARTICOLARI COSTRUTTIVI**IDROLOGIA-IDRAULICA****SISTEMA DI DRENAGGIO CORPO AUTOSTRADALE**IDR 300 -2 RELAZIONE IDROLOGICA IDRAULICA
IDR 301 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 1/13 1:1.000
IDR 302 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 2/13 1:1.000
IDR 303 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 3/13 1:1.000
IDR 304 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 4/13 1:1.000
IDR 305 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 5/13 1:1.000
IDR 306 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 6/13 1:1.000
IDR 307 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 7/13 1:1.000
IDR 308 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 8/13 1:1.000
IDR 309 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 9/13 1:1.000
IDR 310 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 10/13 1:1.000
IDR 311 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 11/13 1:1.000
IDR 312 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 12/13 1:1.000
IDR 313 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - STATO ATTUALE - TAVOLA 13/13 1:1.000
IDR 314 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 1/13 1:1.000
IDR 315 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 2/13 1:1.000
IDR 316 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 3/13 1:1.000
IDR 317 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 4/13 1:1.000
IDR 318 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 5/13 1:1.000
IDR 319 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 6/13 1:1.000
IDR 320 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 7/13 1:1.000
IDR 321 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 8/13 1:1.000
IDR 322 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 9/13 1:1.000
IDR 323 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 10/13 1:1.000
IDR 324 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 11/13 1:1.000
IDR 325 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 12/13 1:1.000
IDR 326 -2 PLANIMETRIA IDRAULICA - CONFIGURAZIONE DI PROGETTO - TAVOLA 13/13 1:1.000
IDR 327 – PRESIDI IDRAULICI - COLLEGAMENTO VASCA CINISELLO CON FOGNATURA ESISTENTE - PLANIMETRIA E SEZIONI

INTERFERENZE IDROGRAFICHE

IDR 331 -1 RELAZIONE IDROLOGICA IDRAULICA -
IDR 332 -2 COGROGRAFIA DEGLI INTERVENTI 1:10.000

COMPATIBILITA' IDRAULICA

IDR 333 -2 RELAZIONE IDROLOGICA IDRAULICA -

OPERE D'ARTE**PONTI E SOTTOVIA**

STR 200 – ADEGUAMENTO PONTICELLO ESISTENTE SUL T.PUDIGA AL KM 1+656 - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI 1:100
STR 201 – ADEGUAMENTO SOTTOVIA FERROVIARIO ESISTENTE FNM MI-VA AL KM 2+592 - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI 1:100
STR 202 – ADEGUAMENTO PONTICELLO ESISTENTE SUL T.MARINELLA AL KM 3+104 - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI 1:100
GEI-APE 020 – ADEGUAMENTO CAVALCAVIA ESISTENTE VIA BOVISASCA (NOVATE) AL KM 3+288 - PIANTE, PROSPETTO E SEZIONI NUOVI MURI D'ALA
GEI-APE 021 – ADEGUAMENTO CAVALCAVIA ESISTENTE VIA BOVISASCA (NOVATE) AL KM 3+288 - OPERE PROVVISORIALI
STR 203 – ADEGUAMENTO SOTTOVIA ESISTENTE SS-35 DEI GIOVI (CORMANO) AL KM 4+552 - CARPENTERIA - PIANTE 1:100
STR 204 – ADEGUAMENTO SOTTOVIA ESISTENTE SS-35 DEI GIOVI (CORMANO) AL KM 4+552 - CARPENTERIA - SEZIONI E DETTAGLI
STR 205 – ADEGUAMENTO SOTTOVIA ESISTENTE SUPERSTRADA MI-MEDA (CORMANO) AL KM 4+712 - CARPENTERIA - PIANTE 1:100
STR 206 – ADEGUAMENTO SOTTOVIA ESISTENTE SUPERSTRADA MI-MEDA (CORMANO) AL KM 4+712 - CARPENTERIA - SEZIONI E DETTAGLI
STR 207 – ADEGUAMENTO SOTTOPASSO SCATOLARE ESISTENTE VIA GIOTTO (CORMANO) AL KM 5+064 - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI 1:100
STR 208 – ADEGUAMENTO SOTTOVIA FERROVIARIO ESISTENTE FNM MI-ERBA AL KM 5+720 - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI 1:100
STR 209 – ADEGUAMENTO SOTTOVIA ESISTENTE VIA VITTORIO VENETO (CORMANO) AL KM 5+824 - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI 1:100
STR 210 – ADEGUAMENTO SOTTOPASSO PEDONALE ESISTENTE (CORMANO) AL KM 5+970 - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI 1:100
STR 211 – ADEGUAMENTO PONTICELLO ESISTENTE SUL T.SEVESO (CORMANO) AL KM 6+340 - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI 1:100
STR 212 – ADEGUAMENTO SOTTOVIA ESISTENTE VIA VALASSINA (BRESCO) AL KM 6+898 - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI 1:100
STR 213 – ADEGUAMENTO SOTTOPASSO PEDONALE E SOTTOVIE ESISTENTI VIA GORKY (CINISELLO) AL KM 9+319 - CARPENTERIA - PIANTE fav. 1 di 4 1:100
STR 216 – ADEGUAMENTO SOTTOVIA ESISTENTE VIA DIAZ (CINISELLO) AL KM 9+523 - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI 1:100
STR 217 – ADEGUAMENTO SOTTOVIA ESISTENTE VIA XX SETTEMBRE (CINISELLO) AL KM 10+118 - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI 1:100
STR 250 – SBALZO METALLICO PER BARRIERE ANTIFONICHE SU IMPALCATI ESISTENTI - CARPENTERIA
STR 251 – SBALZO METALLICO PER BARRIERE ANTIFONICHE SU MURI ESISTENTI - CARPENTERIA

GALLERIA ARTIFICIALE ANTIFONICA DA KM 10+375 A KM 10+810

AUA 200 – VISTA AEREA - FOTOINSERIMENTO -
AUA 201 – PLANIVOLUMETRICO 1:1000
AUA 202 – AREA PUBBLICA E PERCORSO CICLABILE - PLANIMETRIA DI PROGETTO 1:200
AUA 203 – AREA PUBBLICA E PERCORSO CICLABILE - SEZIONI DI PROGETTO A-A E B-B 1:100
AUA 204 – AREA PUBBLICA E PERCORSO CICLABILE - SEZIONI DI PROGETTO C-C E D-D 1:100/1:200
STR 218 – PLANIMETRIE GENERALI - STRUTTURE DI ELEVAZIONE E COPERTURA 1:500
STR 222 – COPERTURA GALLERIA ANTIFONICA LUCE=39.70m CARPENTERIA-PIANTE E SEZIONI
STR 223 – COPERTURA GALLERIA ANTIFONICA LUCE=39.70m CARPENTERIA-PIANTE VASCA IDRAULICA SEZIONE E DETTAGLI
STR 224 – COPERTURA GALLERIA ANTIFONICA LUCE=39.70m CARPENTERIA METALLICA - PIANTE, SEZIONI E DETTAGLI
STR 225 – FASI DI VARO
STR 226 – PISTA CICLO-PEDONALE - CARPENTERIA - PIANTE E SEZIONI
STR 227 – USCITE DI EMERGENZA - PLANIMETRIA, PIANTE E SEZIONI

IMPIANTI ELETTROMECCANICI

IMP 100 – PUNTI DI FORNITURA E.E. - SINOTTICO RIEPILOGATIVO DISTRIBUZIONE ELETTRICA 1:1.000
IMP 101 – INQUADRAMENTO PLANIMETRICO TIPOLOGICI POSA CONDUTTURE E ILLUMINAZIONE - DAL KM 1+450 AL KM 2+250 1:1.000
IMP 102 – INQUADRAMENTO PLANIMETRICO TIPOLOGICI POSA CONDUTTURE E ILLUMINAZIONE - DAL KM 2+500 AL KM 4+000 1:1.000
IMP 103 – INQUADRAMENTO PLANIMETRICO TIPOLOGICI POSA CONDUTTURE E ILLUMINAZIONE - DAL KM 4+500 AL KM 5+500 1:1.000
IMP 104 -1 INQUADRAMENTO PLANIMETRICO TIPOLOGICI POSA CONDUTTURE E ILLUMINAZIONE - DAL KM 5+500 AL KM 7+000 1:1.000
IMP 105 -1 INQUADRAMENTO PLANIMETRICO TIPOLOGICI POSA CONDUTTURE E ILLUMINAZIONE - DAL KM 7+000 AL KM 8+500 1:1.000
IMP 106 – INQUADRAMENTO PLANIMETRICO TIPOLOGICI POSA CONDUTTURE E ILLUMINAZIONE - DAL KM 8+500 AL KM 10+000 1:1.000
IMP 107 -1 INQUADRAMENTO PLANIMETRICO TIPOLOGICI POSA CONDUTTURE E ILLUMINAZIONE - DAL KM 10+000 AL KM 11+500 1:1.000

PARTICOLARI TIPOLOGICI

IMP 200 – INFRASTRUTTURE PER POSA CAVI ELETTRICI E TLC: SEZIONI TIPOLOGICHE
IMP 201 – IMPIANTO DI INFORMAZIONE ALL' UTENZA: PARTICOLARI TIPOLOGICI
IMP 202 – IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE IN PIATTAFORMA: PARTICOLARI TIPOLOGICI
IMP 013 – SISTEMA SEGNALE ANTINEBBIA

SCHEMI ELETTRICI

IMP 300 – SCHEMA TIPOLOGICO DISTRIBUZIONE ELETTRICA V
IMP 301 – SCHEMA TIPOLOGICO UNIFILARE QUADRO ILLUMINAZIONE
IMP 302 – SCHEMA TIPOLOGICO UNIFILARE QUADRO PMV

GALLERIA ARTIFICIALE

IMP 400 – INQUADRAMENTO PLANIMETRICO OPERE IMPIANTISTICHE IN GALLERIA E PARTICOLARI
IMP 401 – PARTICOLARI TIPOLOGICI GALLERIA
IMP 402 – SCHEMA QUADRO ILLUMINAZIONE PERMANENTE E RINFORZO

Serie Ordinaria n. 24 - Venerdì 14 giugno 2013

OPERE A VERDE

MAM 600 -1 RELAZIONE TECNICA -
MAM 601 – ABACO DEGLI INTERVENTI VEGETAZIONALI VARIE
MAM 602 -2 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 1+450 A KM 2+500 1:1.000
MAM 603 -1 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 2+500 A KM 4+000 1:1.000
MAM 604 -2 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 5+500 A KM 7+000 1:1.000
MAM 605 -2 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 7+000 A KM 8+500 1:1.000
MAM 606 -1 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 8+500 A KM 10+000 1:1.000
MAM 607 -2 PLANIMETRIA DI PROGETTO DA KM 10+000 A KM 11+500 1:1.000

S1 - ADEGUAMENTO SVINCOLO DI CERTOSA DIREZIONE OVEST**PARTE STRADALE**

STD 350 -1 PLANIMETRIE STATO ATTUALE E PROGETTO 1:1.000
STD 352 – RAMPA RS01 DIVERSIONE OVEST - PROFILO LONGITUDINALE 1:1.000/100
STD 355 – RAMPA RS02 DIREZIONE VE-A8 - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI

S2 - ADEGUAMENTO A.D.S. E ASPI-DT2 DI NOVATE**PARTE STRADALE**

STD 360 -1 PLANIMETRIE STATO ATTUALE E PROGETTO 1:500
STD 362 – A.D.S. NOVATE NORD - RAMPA RS03 DIVERSIONE OVEST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI V
STD 363 – A.D.S. NOVATE NORD - RAMPA RS04 IMMISSIONE OVEST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI
STD 364 – ASPI-DT2 NOVATE - RAMPA RS01 DIVERSIONE EST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI
STD 365 – ASPI-DT2 NOVATE - RAMPA RS02 IMMISSIONE EST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI

S3 - ADEGUAMENTO SVINCOLO DI CORMANO**PARTE STRADALE**

STD 370 -1 PLANIMETRIE STATO ATTUALE E PROGETTO - TAV. 1/2 1:500
STD 371 -1 PLANIMETRIE STATO ATTUALE E PROGETTO - TAV. 2/2 1:500
STD 373 – RAMPA RS01 DIVERSIONE EST - PROFILO LONGITUDINALE 1:1000/1:100
STD 376 – RAMPA RS02 IMMISSIONE EST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI
STD 377 – RAMPA RS03 DIVERSIONE OVEST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI
STD 378 – RAMPA RS04 IMMISSIONE OVEST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI

S4 - ADEGUAMENTO FERMATA BUS DI CORMANO**PARTE STRADALE**

STD 380 -1 PLANIMETRIE STATO ATTUALE E PROGETTO - TAV. 1/2 1:500
STD 382 – RAMPA RS01 DIVERSIONE EST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI
STD 383 – RAMPA RS01 IMMISSIONE EST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI
STD 384 – RAMPA RS02 DIVERSIONE OVEST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI
STD 385 – RAMPA RS02 IMMISSIONE OVEST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI

S5 - ADEGUAMENTO A.D.S. LAMBRO NORD E SUD**PARTE STRADALE**

STD 390 -1 PLANIMETRIE STATO ATTUALE E PROGETTO - TAV. 1/2 1:500
STD 391 -1 PLANIMETRIE STATO ATTUALE E PROGETTO - TAV. 2/2 1:500
STD 393 – RAMPA RS01 DIVERSIONE EST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI
STD 394 – RAMPA RS02 IMMISSIONE EST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI
STD 395 – RAMPA RS03 DIVERSIONE OVEST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI
STD 396 – RAMPA RS04 IMMISSIONE OVEST - PROFILO LONGITUDINALE E SEZIONI TRASVERSALI

CN - CANTIERIZZAZIONE**AREE DI CANTIERE, CAVE E DEPOSITI**

CAP 100 -1 COROGRAFIA UBICAZIONE CAVE E DISCARICHE 1:25.000
CAP 201 -1 PLANIMETRIA UBICAZIONE CANTIERI (CAMPI BASE, CANTIERI OPERATIVI, AREE PER LA CARATTERIZZAZIONE DELLE TERRE, IMPIANTI CLS)
CAP 203 -1 PLANIMETRIA GENERALE DI UBICAZIONE DELLE VIABILITA' DI SERVIZIO - TAVOLA 1/3
CAP 204 – PLANIMETRIA GENERALE DI UBICAZIONE DELLE VIABILITA' DI SERVIZIO - TAVOLA 2/3 1:5.000
CAP 205 -1 PLANIMETRIA GENERALE DI UBICAZIONE DELLE VIABILITA' DI SERVIZIO - TAVOLA 3/3 1:5.000
MAM 550 – STUDIO ACUSTICO IN FASE DI CANTIERE

SOMME A DISPOSIZIONE**INTERFERENZE TECNOLOGICHE**

ESC 100 -1 SCHEDE DELLE INTERFERENZE -
ESC 101 -1 PLANIMETRIA CENSIMENTO INTERFERENZE DA KM 1+450 A KM 2+500 1:1.000
ESC 102 -1 PLANIMETRIA CENSIMENTO INTERFERENZE DA KM 2+500 A KM 4+000 1:1.000
ESC 103 -1 PLANIMETRIA CENSIMENTO INTERFERENZE DA KM 4+000 A KM 5+500 1:1.000
ESC 104 -1 PLANIMETRIA CENSIMENTO INTERFERENZE DA KM 5+500 A KM 7+000 1:1.000
ESC 105 -1 PLANIMETRIA CENSIMENTO INTERFERENZE DA KM 7+000 A KM 8+500 1:1.000
ESC 106 -1 PLANIMETRIA CENSIMENTO INTERFERENZE DA KM 8+500 A KM 10+000 1:1.000
ESC 107 -1 PLANIMETRIA CENSIMENTO INTERFERENZE DA KM 10+000 A KM 11+500 1:1.000

ESC 108 -1 PLANIMETRIA CENSIMENTO INTERFERENZE DA KM 11+500 A KM 13+000 1:1.000
ESC 109 -1 PLANIMETRIA RISOLUZIONE INTERFERENZE DA KM 1+450 A KM 2+500 1:1.000
ESC 110 -1 PLANIMETRIA RISOLUZIONE INTERFERENZE DA KM 2+500 A KM 4+000 1:1.000
ESC 111 -1 PLANIMETRIA RISOLUZIONE INTERFERENZE DA KM 4+000 A KM 5+500 1:1.000
ESC 112 -1 PLANIMETRIA RISOLUZIONE INTERFERENZE DA KM 5+500 A KM 7+000 1:1.000
ESC 113 -1 PLANIMETRIA RISOLUZIONE INTERFERENZE DA KM 7+000 A KM 8+500 1:1.000
ESC 114 -1 PLANIMETRIA RISOLUZIONE INTERFERENZE DA KM 8+500 A KM 10+000 1:1.000
ESC 115 -1 PLANIMETRIA RISOLUZIONE INTERFERENZE DA KM 10+000 A KM 11+500 1:1.000
ESC 116 -1 PLANIMETRIA RISOLUZIONE INTERFERENZE DA KM 11+500 A KM 13+000 1:1.000

ESPROPRI

ESC 010 -1 ELENCO DITTE COMUNE DI MILANO -
ESC 011 -1 PIANO PARTICELLARE COMUNE DI MILANO 1:2.000
ESC 012 -1 ELENCO DITTE COMUNE DI NOVATE MILANESE -
ESC 013 -1 PIANO PARTICELLARE COMUNE DI NOVATE MILANESE 1:2.000
ESC 014 -1 ELENCO DITTE COMUNE DI CORMANO -
ESC 015 -1 PIANO PARTICELLARE COMUNE DI CORMANO 1:2.000
ESC 016 -1 ELENCO DITTE COMUNE DI BRESCO -
ESC 017 -1 PIANO PARTICELLARE COMUNE DI BRESCO 1:2.000
ESC 018 -1 ELENCO DITTE COMUNE DI CUSANO MILANINO -
ESC 019 -1 PIANO PARTICELLARE COMUNE DI CUSANO MILANINO 1:2.000
ESC 020 -1 ELENCO DITTE COMUNE DI CINISELLO BALSAMO -
ESC 021 -1 PIANO PARTICELLARE COMUNE DI CINISELLO BALSAMO 1:2.000

**DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA DEPOSITATA IN ATTI REGIONALI
NOTA N. Z1.2013.0006108 DEL 07.03.2013**

Opere d'arte ampliamento sottopasso Ferrovie Nord Milano
Linea Milano - Erba

STP 900 Relazione descrittiva
STD 900 Planimetria d'inquadramento
STR 901 Carpenteria Planimetria Profilo e sezione
STR 902 Fasi esecutive Planimetria e sezioni