



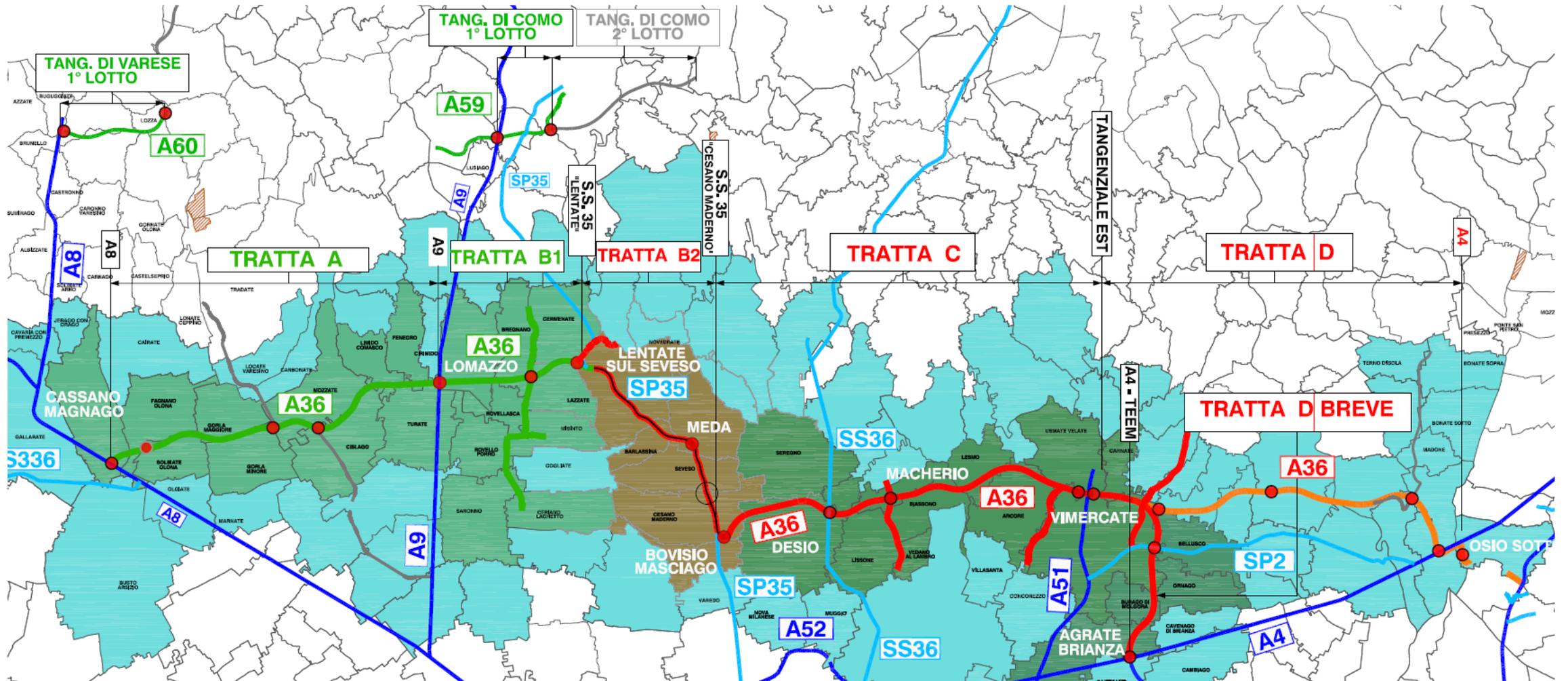
Comune di Cesano Maderno Commissione Pianificazione del Territorio

Cesano Maderno, 18 luglio 2023



**Autostrada
Pedemontana
Lombarda**

Autostrada Pedemontana Lombarda



La società attualmente gestisce la **Tangenziale di Varese (A60)**, la **Tangenziale di Como (A59)**, e la tratta da Cassano Magnago a Lentate sul Seveso (**A36, Tratte A e B1**)

Autostrada Pedemontana Lombarda



Un'autostrada «urbana», perché serve un territorio ad alta densità di popolazione e di imprese

Un'infrastruttura ad **alta capacità**, utile a **diminuire i tempi di percorrenza** in aree congestionate dal traffico



È progettata con elevati standard di sicurezza

Prima in Italia, applica una **tecnologia innovativa** per **ridurre l'inquinamento** dei veicoli e il **consumo di suolo**

Cosa è accaduto negli ultimi anni?



Numeri complessivi del Progetto

Investimento complessivo autorizzato
(tratte in esercizio e da costruire)

4.118 MIO

Contratto contraente generale B2 e C

1.259 MIO

Investimento stimato complessivo
Tratte B2 e C (con espropri e interferenze)

1779 MIO

Finanziamento Senior 1 sottoscritto
(per B2 e C)

1.741 MIO

Cronoprogramma Tratte B2 e C

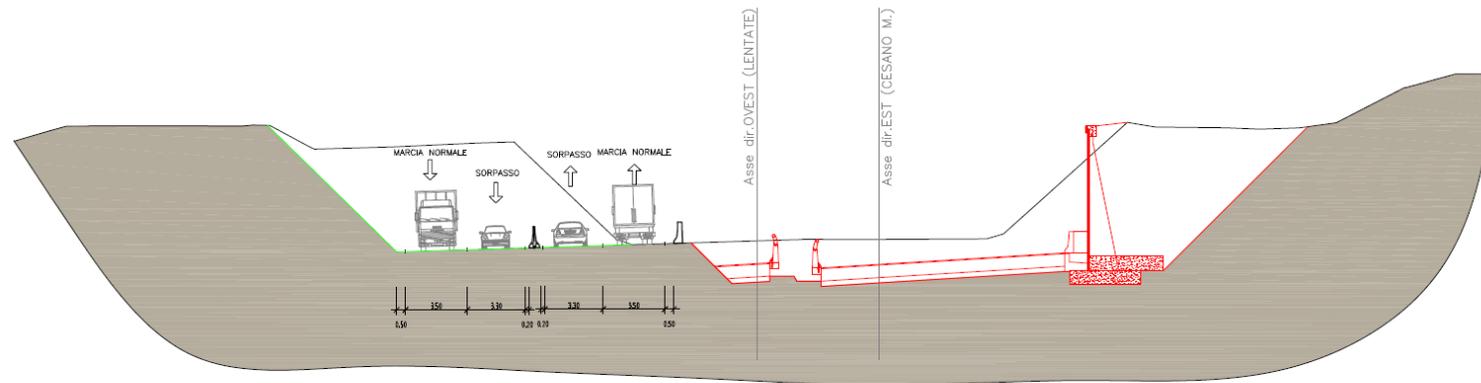
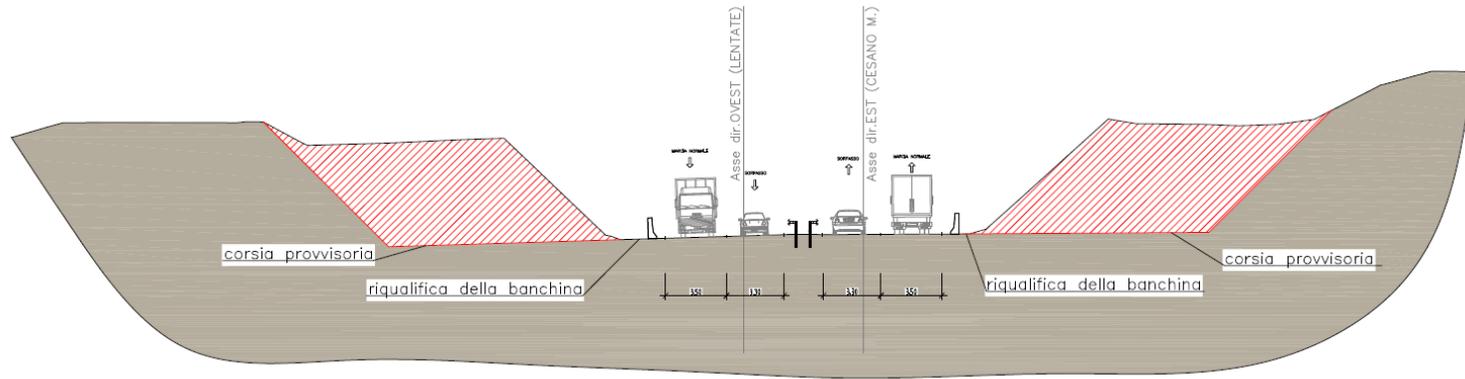
Consegna progetto esecutivo tratte B2 e C **giugno 2023**

Istruttoria APL e CAL, dalla consegna **120 giorni**

Inizio lavori **dicembre 2023**

Entrata in esercizio prevista ottobre 2026 **1000 giorni**

Fasi di lavoro tratta B2 – SS35 Milano Meda



Come previsto dalla Prescrizione 201 della Delibera CIPE 97/2009 **la cantierizzazione avverrà mantenendo due corsie per senso di marcia.**

L'attuale SS35 Milano – Meda sarà suddivisa in 6 tratte, per la realizzazione dell'opera: le corsie verranno deviate di volta in volta per consentire l'esecuzione di lavori.

Condivideremo il piano di cantierizzazione appena possibile.

Caratteristiche principali tracciato

CARATTERISTICHE TRATTA B2		
Corsie per senso di marcia da Lentate sul Seveso a Meda	2,00	
Sezione minima piattaforma da Lentate sul Seveso a Meda	25,14m	
Corsie per senso di marcia da Meda a Cesano Maderno	3,00	
Sezione minima piattaforma da Meda a Cesano Maderno	32,64	
Velocità di progetto	120 Km/h	
Pendenza longitudinale massima	3,33%	
Svincoli	Lentate sul Seveso - Meda - Barrucana	
Opere connesse	-	
Area di servizio	-	
COMPOSIZIONE DELLA TRATTA PER LE TIPOLOGIE DI OPERE		
Tipologia di Opera	Lungh. Tot. (m)	% sul totale
Trincea	4.563,00	47,53%
Rilevato	2.288,00	23,83%
Gallerie naturali	-	-
Gallerie artificiali	2.961,00	30,84%
Ponti e Viadotti	212,00	2,21%
Lunghezza tratta B2	9.600,00	100,00%

Caratteristiche principali tracciato

CARATTERISTICHE TRATTA C		
Corsie per senso di marcia	3,00	
Sezione minima piattaforma	32,64	
Velocità di progetto	140 Km/h	
Pendenza longitudinale massima	3,40%	
Svincoli	Cesano Maderno - Desio - Macherio - Arcore – Interconnessione Tangenziale Est (A51)	
Opere connesse	TRM10 - TRM17	
Area di servizio	Desio	
COMPOSIZIONE DELLA TRATTA PER LE TIPOLOGIE DI OPERE		
Tipologia di Opera	Lungh. Tot. (m)	% sul totale
Trincea	9.561,00	57,60%
Rilevato	352,00	2,12%
Gallerie naturali	-	-
Gallerie artificiali	6.537,00	39,38%
Ponti e Viadotti	150,00	0,90%
Lunghezza tratta C	16.600,00	100,00%

Progetto Definitivo 2019: Lentate sul Seveso

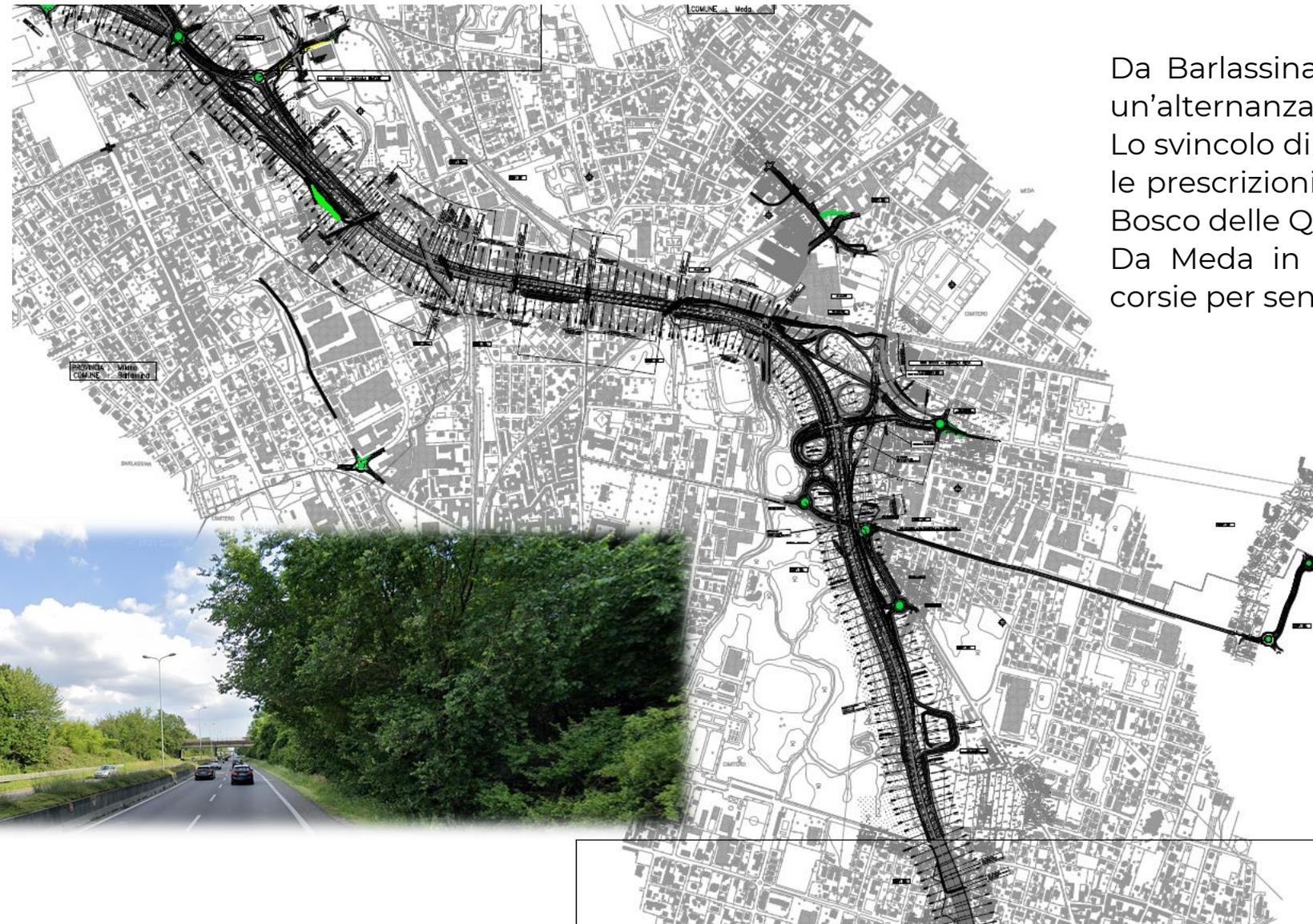
Il tracciato della Tratta B2 inizia a Lentate sul Seveso dove è terminata la realizzazione della Tratta B1.

Si sviluppa sul sedime dell'attuale SS35 dei Giovi modificandone sia l'ingombro planimetrico che l'andamento altimetrico.

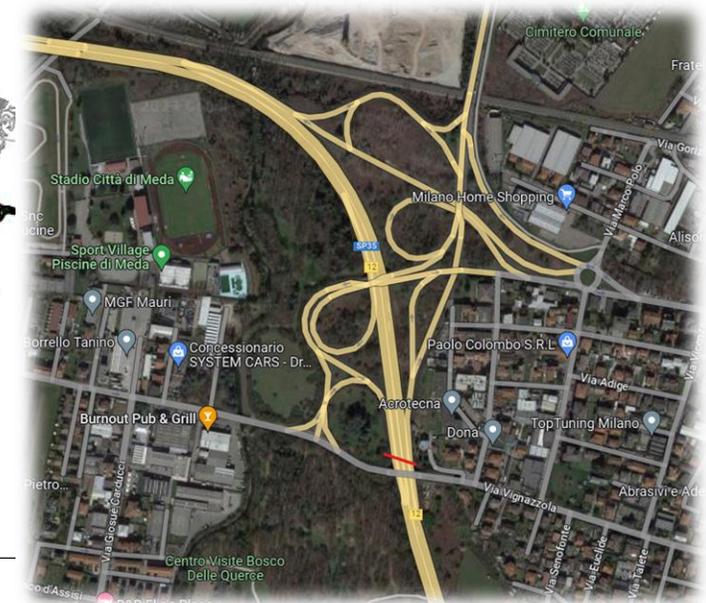
Come ora, lo Svincolo di Barlassina prevede la sola immissione verso Sud e l'uscita in carreggiata Nord.



Progetto Definitivo 2019: da Barlassina a Meda



Da Barlassina a Meda il tracciato si sviluppa con un'alternanza di tratti all'aperto e gallerie coperte. Lo svincolo di Meda è stato modificato per recepire le prescrizioni CIPE sull'occupazione delle aree del Bosco delle Querce (vedi slide successive). Da Meda in poi è prevista la realizzazione di 3 corsie per senso di marcia.



Progetto Definitivo 2019: fine tratta B2



Dopo lo Svincolo di Meda si trovano le gallerie Seveso e Baruccanetta previste fuori terra.

Il tracciato della Tratta B2 termina prima dell'interconnessione di Cesano Maderno con un lungo tratto in trincea.



Progetto Definitivo 2019: tratta C



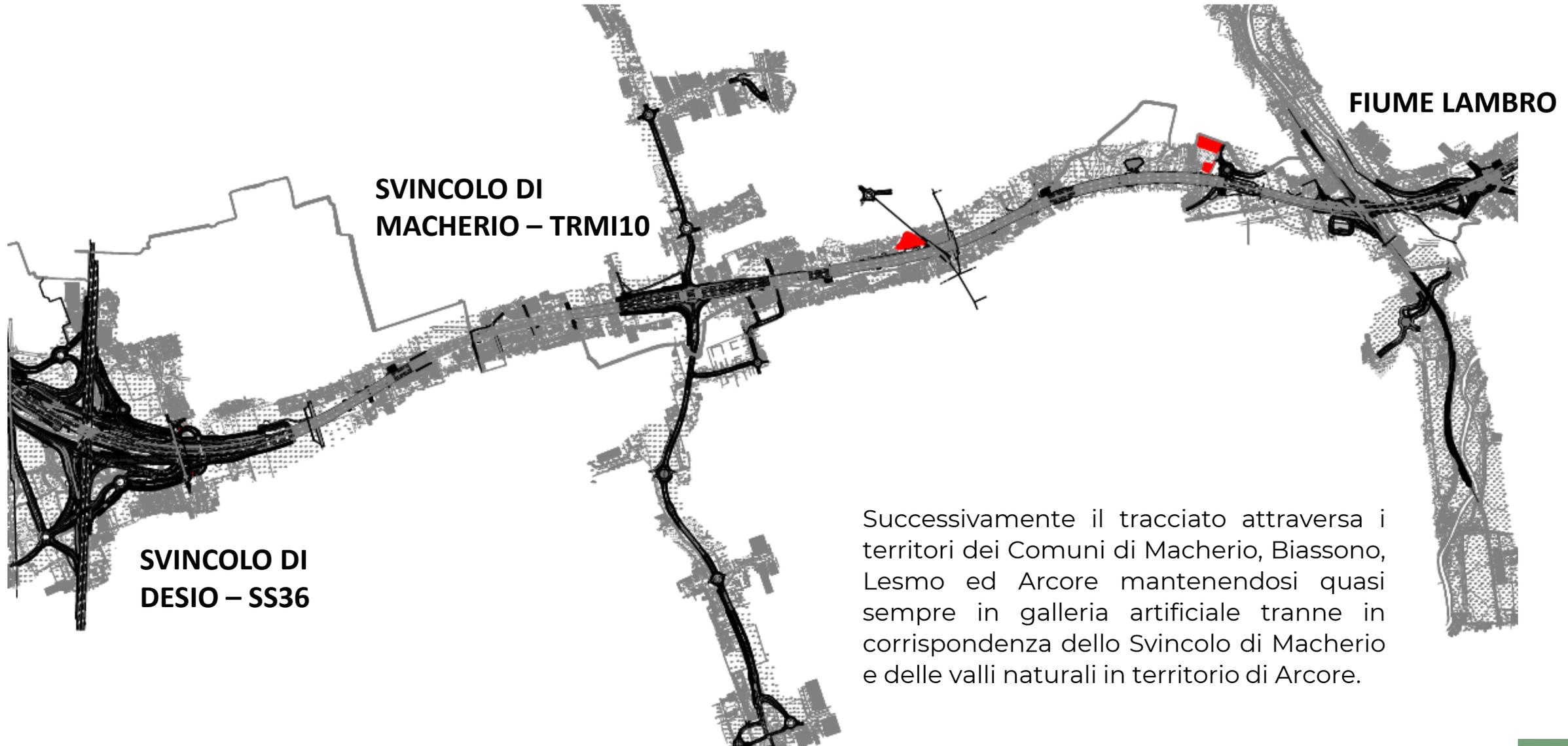
**SVINCOLO DI
CESANO MADERNO
SS35**

Il tracciato della Tratta C **inizia a Cesano Maderno** con l'interconnessione sulla SP ex SS35 (Milano – Meda). In tale punto il tracciato dell'asse principale è in trincea o in Galleria artificiale. Prosegue sempre in trincea profonda **fino alla Galleria artificiale «Desio»** tra Via Mazzini e Via Milano. Anche l'interconnessione con la SS36 (Milano – Lecco) avviene mantenendo l'asse principale in trincea, mentre il mantenimento delle manovre di ingresso/uscita dalle viabilità esistenti alla SS36 viene effettuato tramite rampe a piano campagna.

**SVINCOLO DI
DESIO – SS36**



Progetto Definitivo 2019: Da Macherio ad Arcore



Successivamente il tracciato attraversa i territori dei Comuni di Macherio, Biassono, Lesmo ed Arcore mantenendosi quasi sempre in galleria artificiale tranne in corrispondenza dello Svincolo di Macherio e delle valli naturali in territorio di Arcore.

Progetto Definitivo 2019: Lesmo e Arcore

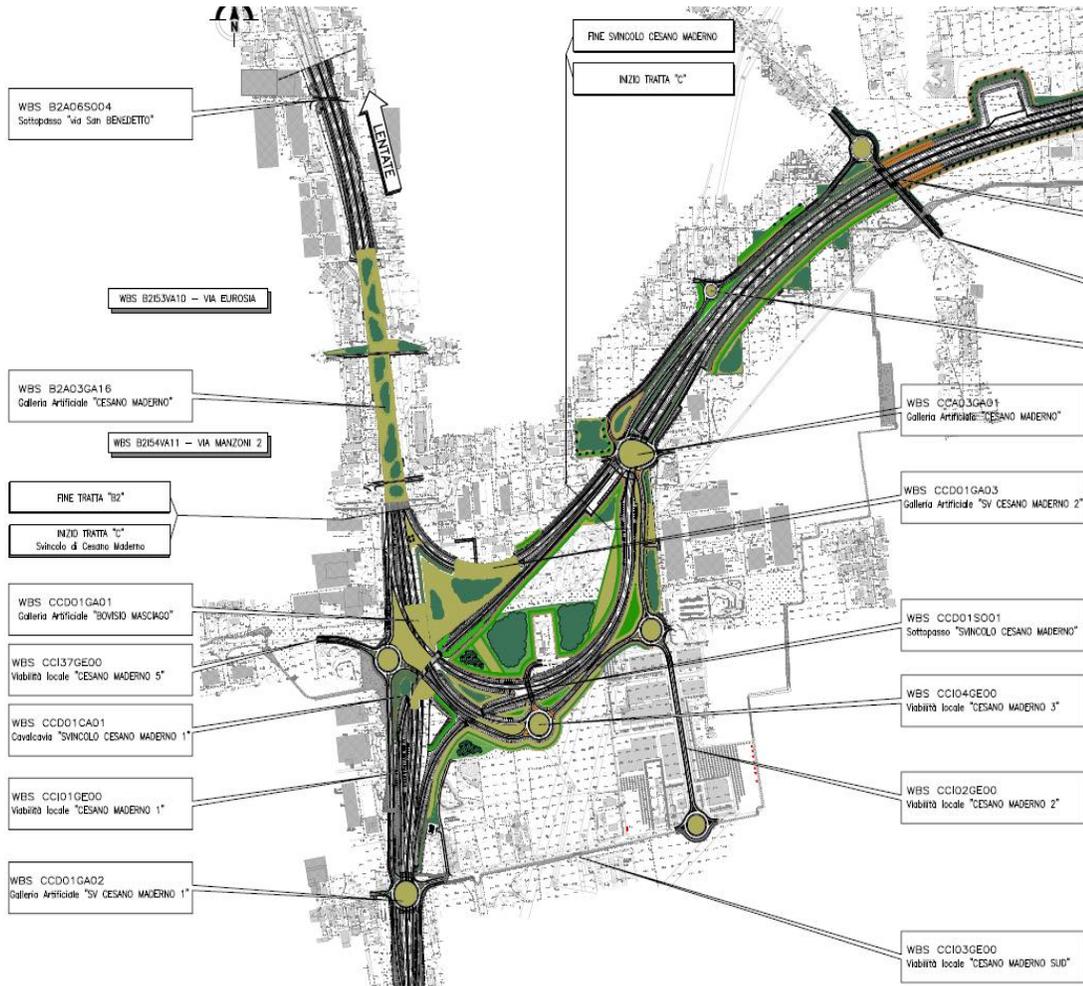
FIUME LAMBRO

L'attraversamento del Fiume Lambro avviene in viadotto e successivamente, tramite il sistema di gallerie artificiali di Lesmo e Arcore, intervallate da alcuni tratti di trincea, si raggiunge la linea ferroviaria Milano - Carnate e subito dopo l'interconnessione con la A51.

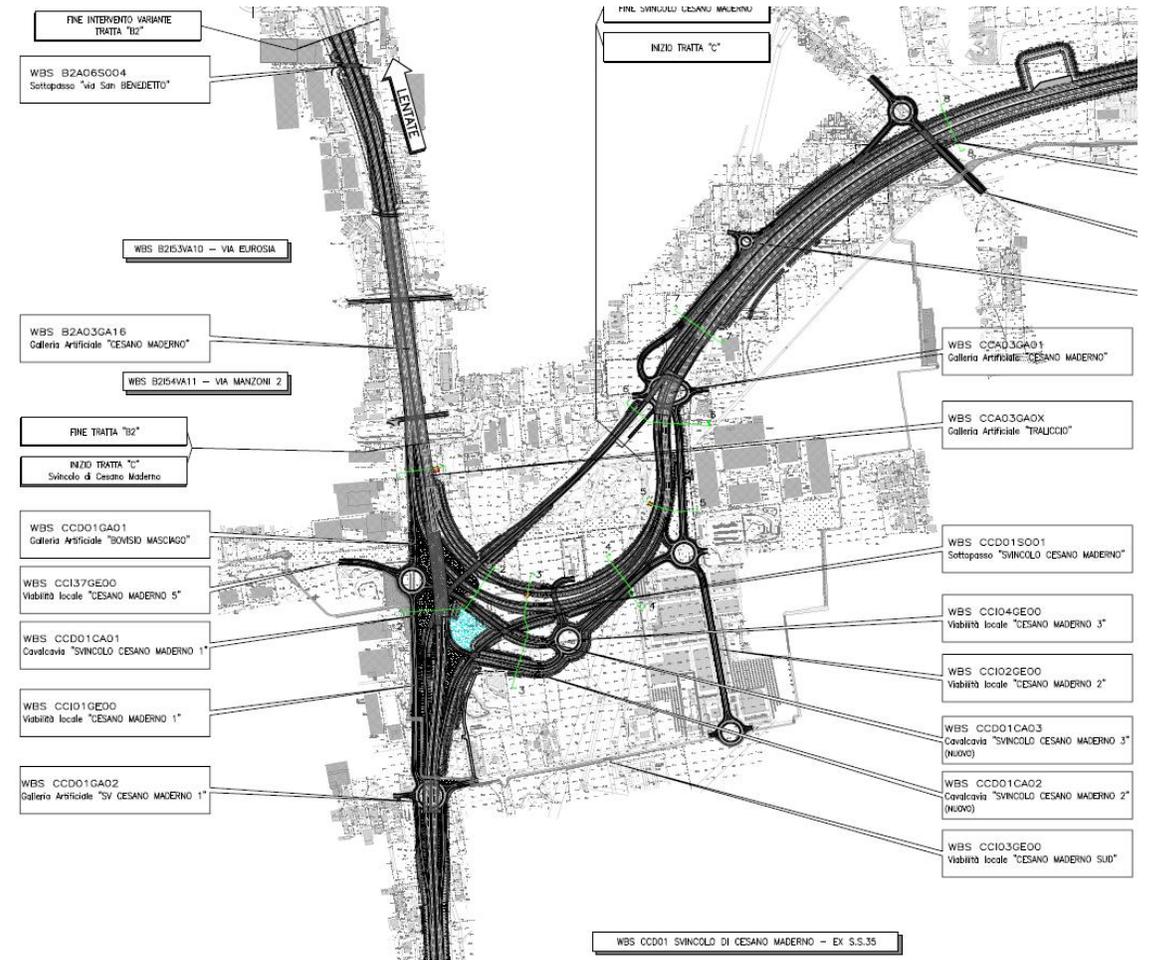
**SVINCOLO DI
VIMERCATE – A51**

TRMI17

Svincolo di Cesano Maderno: la nuova proposta



PROGETTO DEFINITIVO



PROGETTO ESECUTIVO – contenimento della rampa diretta Bergamo - Malpensa

Piano di bonifica ICMESA



- **Dicembre 2007:** Al fine di valutare con gli Enti interessati le modalità e le norme di riferimento con cui eseguire le indagini richieste dal CIPE si tengono una serie di incontri nel corso dei quali (Verbale del 13.12.2007) Regione Lombardia richiama “la norma transitoria, di cui all’art. 18 del D.M. 25 Ottobre 1999, n. 471, che sancisce la validità dei progetti di bonifica delle aree inquinate approvate prima dell’entrata in vigore della suddetta norma” e viene evidenziato, pertanto, “che **non sarà necessario procedere con nuove caratterizzazioni delle aree e con la predisposizione di progetti operativi di bonifica, secondo quanto disposto dalla vigente normativa di riferimento - D.Lgs. n.152/06**”, considerando, di fatto, il sito come già bonificato.

- **Febbraio 2009** Il CIPE, con **Delibera n. 97/2009**, approva il **Progetto Definitivo di APL** senza mettere in discussione l’iter procedurale indicato da Regione Lombardia nel 2007 (sito già bonificato). La Prescrizione CIPE n. 3 impone l’esecuzione di ulteriori indagini dettagliate sui terreni interessati da contaminazione da diossina diffusa, al fine della corretta gestione delle terre e rocce da scavo.
- **Gennaio 2014:** Regione Lombardia, in risposta alla mozione della Giunta Regionale, esprime la necessità che le ulteriori indagini richieste dal CIPE siano contemplate all’interno di un piano di caratterizzazione imponendo, di fatto, la **riapertura di un procedimento di bonifica**. Tale procedimento vedrà APL quale soggetto potenzialmente interessato e non responsabile della contaminazione, non essendo al momento la stessa nel possesso materiale, né tantomeno legale, delle aree in interesse (Verbale incontro del 22/01/2014).

Piano di bonifica ICMESA

- **8 ottobre 2015:** Il **Piano di Caratterizzazione** delle aree influenzate dall'incidente ICMESA viene **approvato con Decreto Regionale n. 8202**, pubblicato sul BURL - S.O. n. 42 del 12 ottobre 2015.
- **16 novembre 2017:** Formale approvazione da parte di Regione Lombardia dei documenti di “Elaborazione del Modello Concettuale del Sito – Identificazione dei Livelli di Concentrazione Residua Accettabile” (Decreto Regionale n. 14300 del 16.11.2017 – Trasmesso ad APL ed Enti in data 17.01.2018 con nota prot. TI.2018.0002759 – prot. APL n. 588/18).
- **17 settembre 2019:** Conferenza di Servizi per Valutazione POB ICMESA
- **Luglio 2019:** APL trasmette a tutti gli Enti territorialmente interessati il “Progetto Operativo di Bonifica delle Aree Influenzate dall’Incidente ICMESA” redatto da HPC Italia, per le proprie valutazioni di competenza (prot. APL n. 7815/19 del 05.07.2019).
- **Ottobre 2019: Regione Lombardia emette il Decreto di approvazione con prescrizioni del POB (Decreto RL n. 14639 del 11.10.2019).**
- **Marzo 2020:** Con l’emissione del proprio parere prot. RL_RLAOOTI_2020_929 del 12.03.2020 (prot. APL n. 2412/20), **Regione Lombardia ha evidenziato la piena rispondenza e congruità della revisione progettuale presentata da APL rispetto alle prescrizioni degli Enti (compreso il Comune di Seveso)**, confermando la validità del Decreto Regionale n. 14639/2019, e determinando, di fatto, la definitiva approvazione del Progetto Operativo di Bonifica delle aree ICMESA.

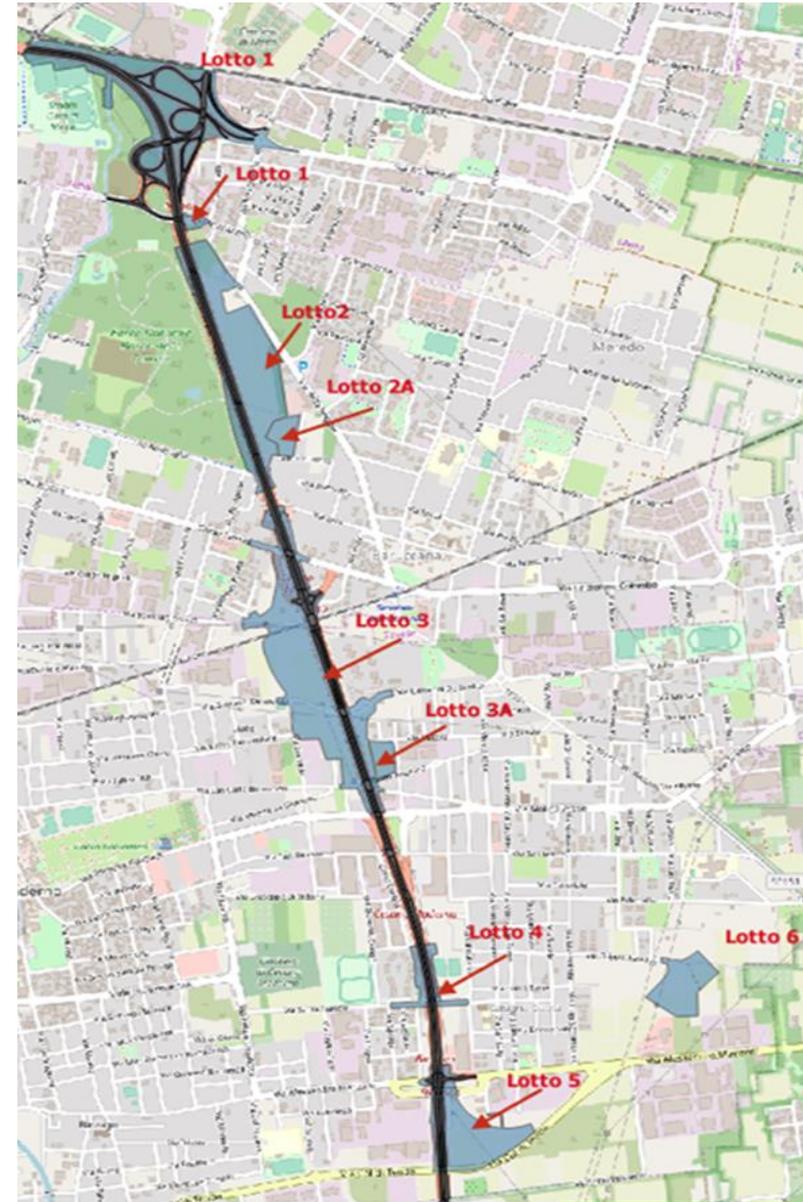


Piano di bonifica ICMESA

PRINCIPALI CONTENUTI DEL PROGETTO OPERATIVO DI BONIFICA DELLE AREE EX ICMESA

- 37 aree contaminate per il parametro Diossine e Furani (n. 23 nel suolo superficiale fino a 20 cm e n. 14 nel suolo intermedio fino ad 1 m di profondità) da bonificare tramite scavo e avvio a discarica del terreno contaminato.
- 8 Lotti funzionali di bonifica (1, 2, 2A, 3, 3A, 4, 5, 6)

Il **volume di terreno** in banco **da bonificare** è **39.927 mc** per un peso pari a circa **71.870 ton**.



Piano di bonifica ICMESA: quadro economico

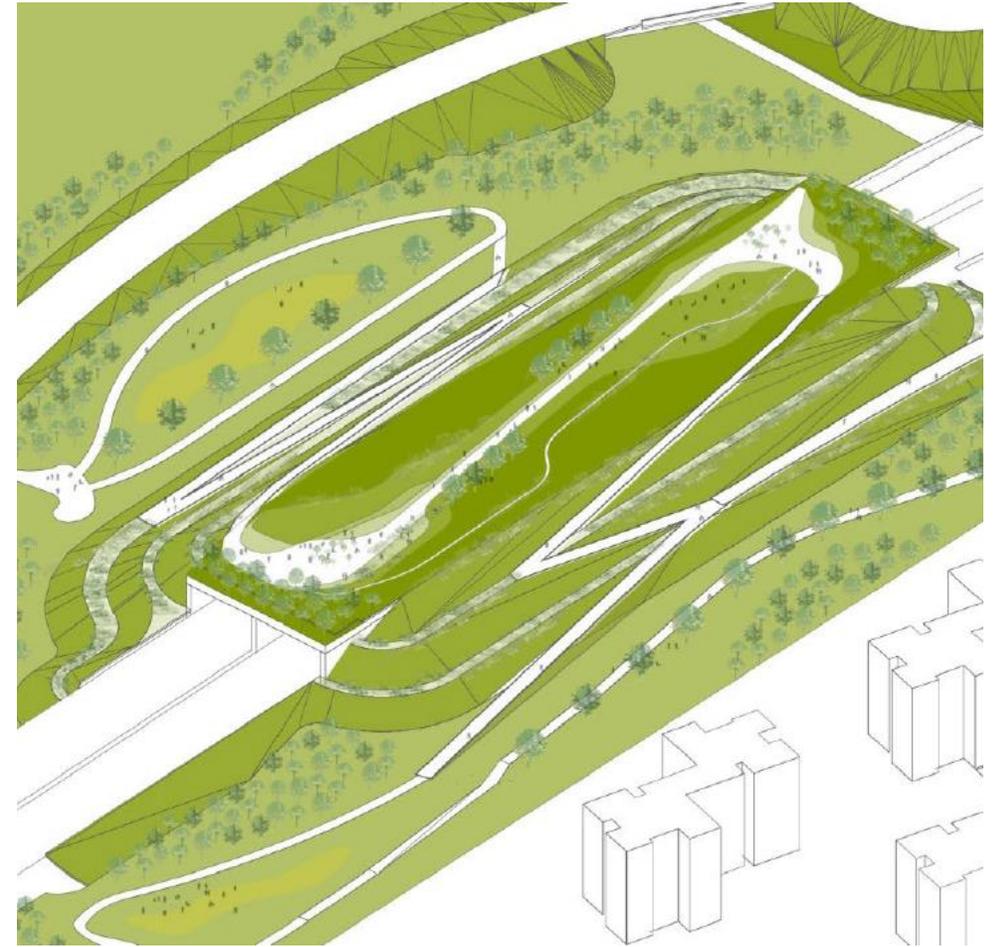
QUADRO ECONOMICO DI SPESA

A. IMPORTO PER FORNITURE E LAVORI	A. Importo dei Lavori e delle forniture			Importo
	A.1	Importo dei lavori a base d'asta		9'798'523,26 €
		A misura		
		A corpo		9'798'523,26 €
		In economia		
	A.2	Importo delle forniture a base d'asta		
	A.3	Costi della sicurezza non soggetti a ribasso		808'025,77 €
		Totale importo dei lavori e delle forniture (A.1+A.2+A.3)		10'606'549,03 €

B. SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE	B. Somme a disposizione della Stazione Appaltante			
	B.1	Spese per eventuali analisi di laboratorio di pre collaudo		499'554,00 €
	B.2	Spese per analisi chimiche condotte da ARPA Lombardia per la validazione dei dati di parte (circa il 10% dei campioni analizzati dal laboratorio di parte); relazioni tecniche a cura di ARPA art.248 del D.Lgs.152/06 per il completamento degli interventi di bonifica.		137'760,00 €
	B.3	Attività di deviazione sottoservizi (costi di gestione di eventuali terreni contaminati - Stimati 6.000 mc)		1'800'000,00 €
	B.4	Istanza di di certificazione del completamento degli interventi di bonifica da parte della Provincia di Monza Brianza		127'771,55 €
	B.5	Oneri di fidejussione	2%	63'639,29 €
	B.6	Imprevisti comprensivo di ampliamento scavi in caso di esito negativo dei collaudi	30%	3'181'964,71 €
	Totale Somme a disposizione dell'Amministrazione (B1+....+B6)		5'810'689,55 €	

TOTALE COMPLESSIVO RICHIESTO A FINANZIAMENTO (A+B)	€ 16'417'238,58
---	------------------------

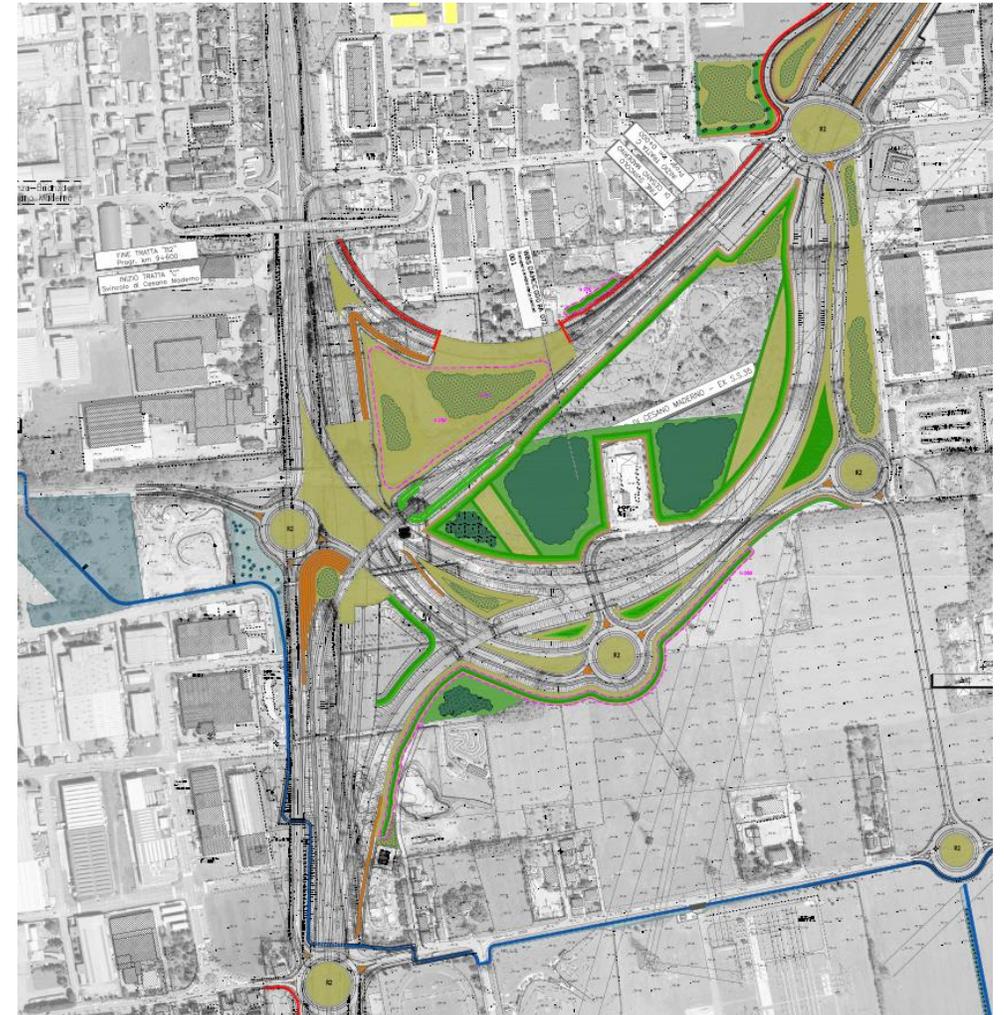
Interventi di inserimento ambientale



La Greenline – un parco urbano lineare

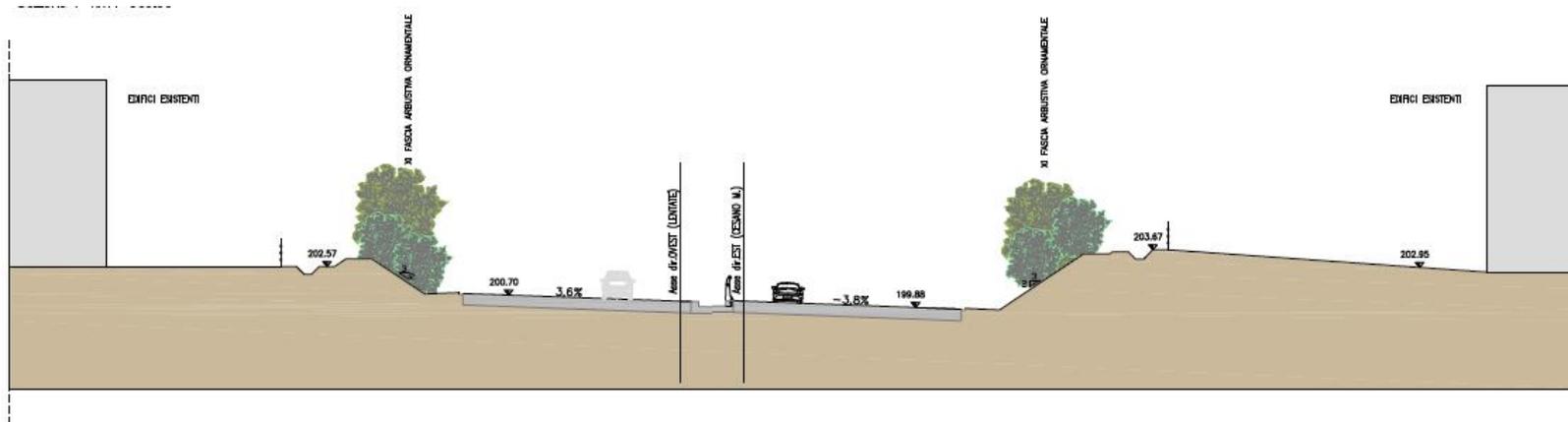
Il Contraente Generale in fase di gara ha proposto la creazione di uno parco pubblico a mitigazione delle due gallerie foniche Seveso e Baruccanetta, dimostrando una particolare attenzione al tema dell' inserimento paesistico ambientale dell'infrastruttura.

Interventi di inserimento ambientale

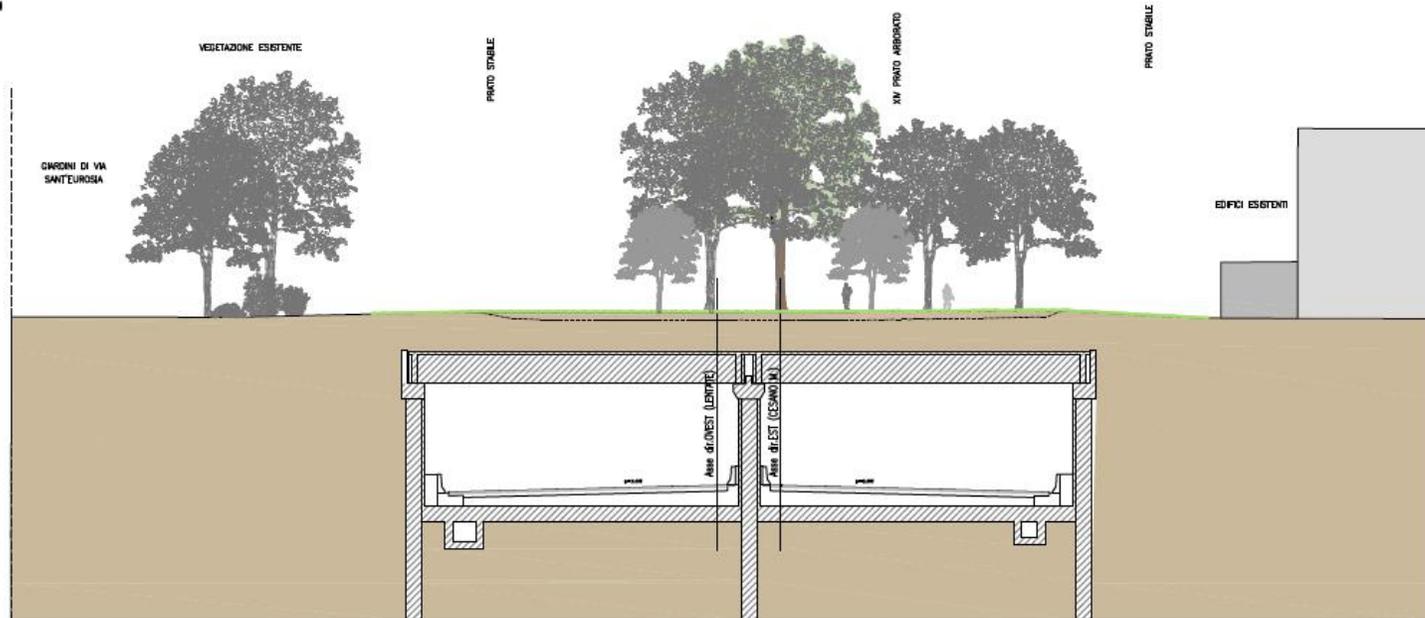


Il progetto Definitivo approvato dal CIPESS ha previsto ampie aree di mitigazione ambientale sia sopra le gallerie artificiali che in affiancamento alle strutture stradali

Interventi di inserimento ambientale



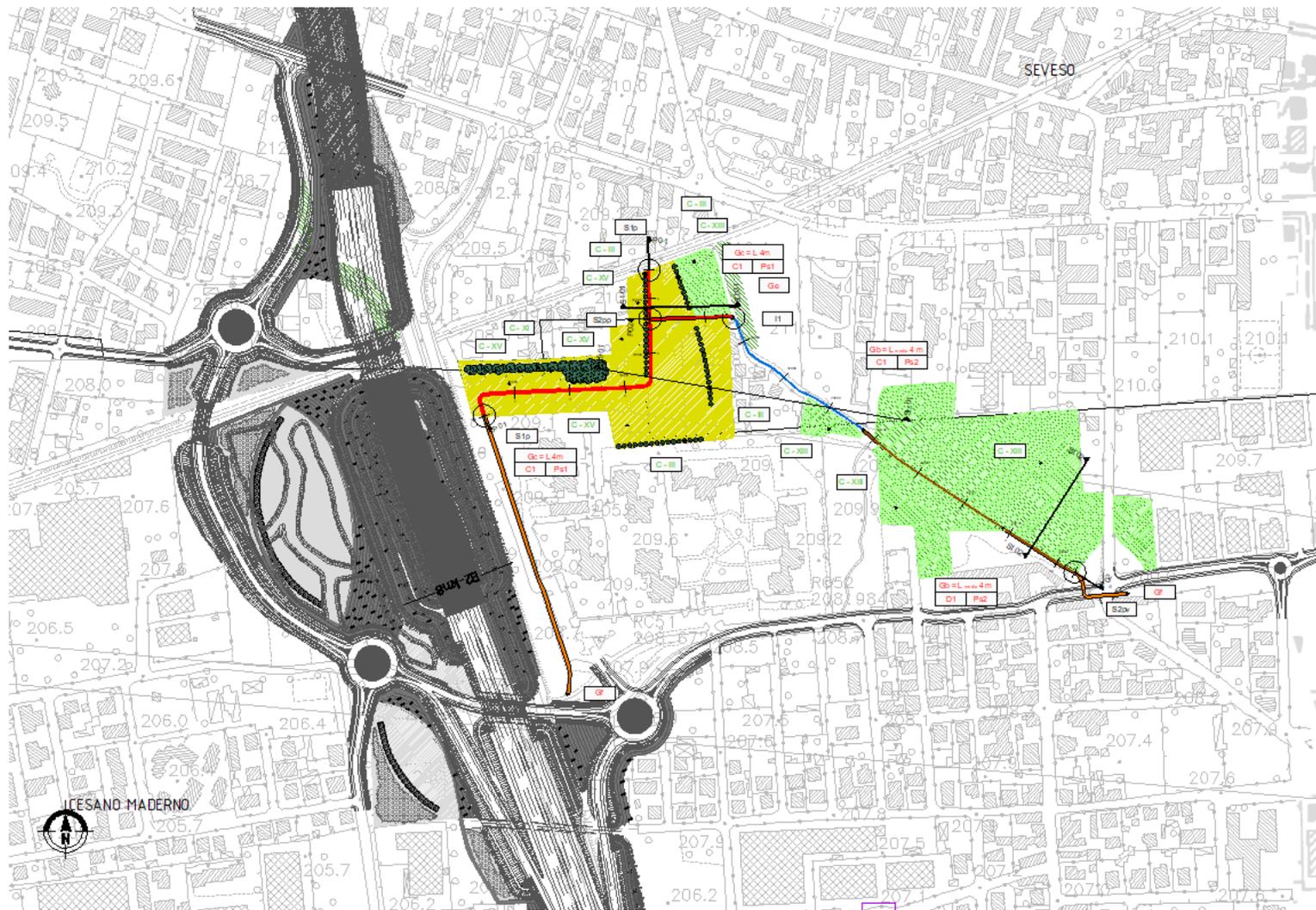
Sezione 5 - km 9+000.00



Sezione 6 - km 9+320.00

Nelle figure riportate di fianco sono rappresentate le **sezioni-tipo dell'inserimento ambientale**, a monte e in corrispondenza della galleria di Cesano Maderno, previste dal Progetto Definitivo 2019.

Compensazioni ambientali: Cesano Maderno



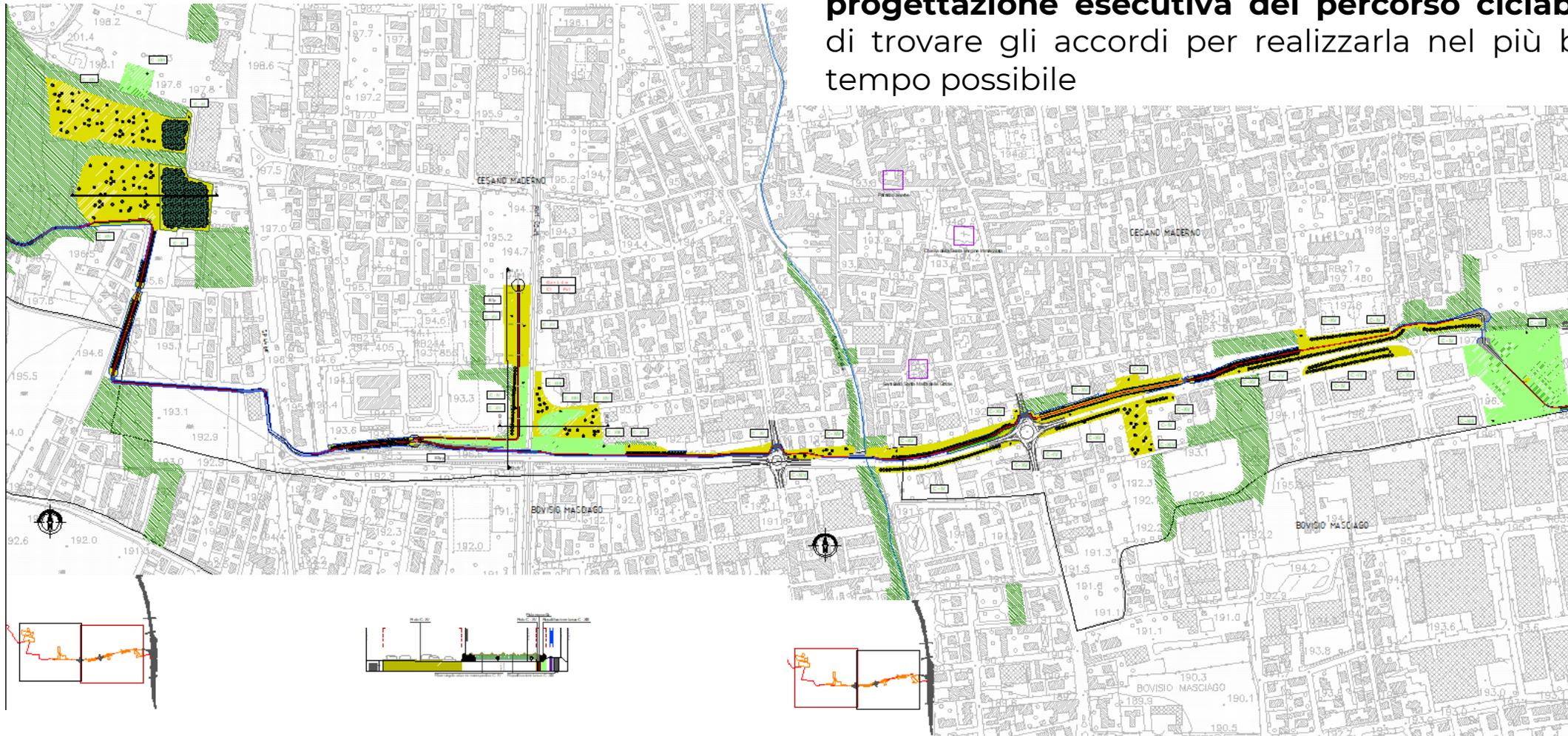
Il Budget ambientale a disposizione del Comune di Cesano Maderno è pari a € **3.153.216,14**.

Nel Progetto Definitivo approvato dal CIPE erano presenti i Progetti Locali 19, 20 e 24 che interessano il Comune.

Il progetto di compensazione **potrà essere ridefinito** con le Amministrazioni comunali nel rispetto di nuove esigenze di carattere ambientale

Compensazioni ambientali: la Greenway

APL ha in programma di **riprendere la progettazione esecutiva del percorso ciclabile** e di trovare gli accordi per realizzarla nel più breve tempo possibile





Autostrada Pedemontana Lombarda

www.pedemontana.com