

Quadro sintetico dell'intervento

Aggiornato al:

INFORMAZIONI GENERALI

S.S. S.S. 11-494 "PADANA SUPERIORE E VIGEVANESE"	Provvedimento di classificazione (1) per la S.S. 494 D.P.C.M. 21.09.2001
Oggetto dell'intervento : S.S. S.S. 11-494 "PADANA SUPERIORE E VIGEVANESE" - LAVORI DI COLLEGAMENTO TRA LA SS. 11 A MAGENTA E LA TANGENZIALE OVEST DI MILANO - VARIANTE DI ABBIEGRASSO E ADEGUAMENTO IN SEDE DEL TRATTO ABBIEGRASSO VIGEVANO FINO AL PONTE SUL FIUME TICINO - 1° STRALCIO DA MAGENTA A VIGEVANO. TRATTA C	
Tipologia di intervento (2) C.O.	
Estensione 10,7 km	
Corridoio / Itinerario TEN NO	Cod. Progetto MI608
Cod. CUP : F51B16000530001	Cod. SIL :
RUP o Resp. di Rif. Ing. Anna Maria Nosari	Appaltabilità prevista nell'anno 2018
Recapiti del RUP o Resp. 0282685333	Tipo di procedura (3) L.O.
Anno riferimento elenco prezzi 2014	

DESCRIZIONE SINTETICA (4)

Il progetto definitivo riguarda lo stralcio funzionale prioritario di attuazione del Collegamento tra la S.S. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano, con Variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede fino al nuovo Ponte sul Fiume Ticino di Vigevano.

I comuni territorialmente interessati sono: Albairate, Abbiategrasso e Ozzero.

La tratta C inizia in corrispondenza dell'intersezione di Albairate con la SP 114 ad ovest; prosegue a sud in variante all'abitato di Albairate e ci si connette con la SP 114 ad est del comune. Dalla variante alla SP 114 tramite una rotatoria si procede verso sud scavalcando la linea FS Milano-Mortara, si supera il Naviglio Grande e ci si riporta in prossimità dello svincolo di Mendosio. Il tracciato prosegue verso sud in cui è presente l'intersezione con la SS 526 fino ad arrivare sul sedime della SS 494 attuale. In direzione sud Vigevano, è prevista la sola realizzazione della rotatoria a raso sulla S.S. n.494 in comune di Ozzero

ITER PROGETTUALE

Livello Progettuale (5)	PD			
Progettazione (6)	Progettazione esterna a cura di ERREVIA s.r.l. su incarico di SEA S.p.A. Convenzione stipulata il 29/10/1999.			
Costi di progettazione (7)	€ 1.510.569,71			
Qualità della Progettazione (8)	Il progetto definitivo risulta fondamentale per il Collegamento tra la S.S. 11 “Padana Superiore” a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano, con Variante di Abbiategrasso, opera inquadrata nel complesso di interventi di adeguamento e potenziamento della viabilità di connessione all’Aeroporto di Malpensa volti a migliorare l’accessibilità veloce all’aerostazione dal bacino sud-ovest milanese.			
Avanzamento / Previsioni delle fasi Progettuali (MM/AA)	SF	PP	PD	PE
		01/08	12/16	11/17
Previsione dell'apertura della Conferenza di Servizi (MM/AA)	Previsione di approvazione della Delibera CIPE/CdA ANAS (MM/AA)		Previsione della pubblicazione (MM/AA)	
05/09	CIPE 10/16		12/17	
Tipologia di appalto prevista	Appalto lavori			
Previsione validazione del progetto	10/17			

FIRMA
Responsabile Progettazione e Realizzazione Lavori

Quadro sintetico dell'intervento

Aggiornato al:

FINANZIAMENTI
PROGRAMMAZIONE

Quadro Programmatico di Riferimento (10)	<p>L'opera è inserita in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piano Territoriale d'Area Malpensa, con Legge della Regione Lombardia n. 10 del 12.4.1999 - Accordo di Programma Quadro "Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000" sottoscritto il 3.9.1999 - 1° Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale approvato con delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001 e attuativo della L. 443/2001 ("Legge Obiettivo").
Fonti di finanziamento (11)	L'intervento è finanziato dalle Legge 345/1997 (Mutuo Malpensa)
Eventuale richiesta di variazione rispetto alla pianificazione vigente (12)	

2

PARERI

PARERI (13)	In fase di ottenimento	Ottenuto senza prescrizioni	Ottenuto con prescrizioni
ARCHEOLOGICO			X
AMBIENTALE			X
PAESAGGISTICO			X
ALTRO			

URL Anas dell'intervento/Itinerario (14)

Previsione di pubblicizzazione sul sito ANAS

Coordinate Geografiche degli estremi del tracciato

WEB

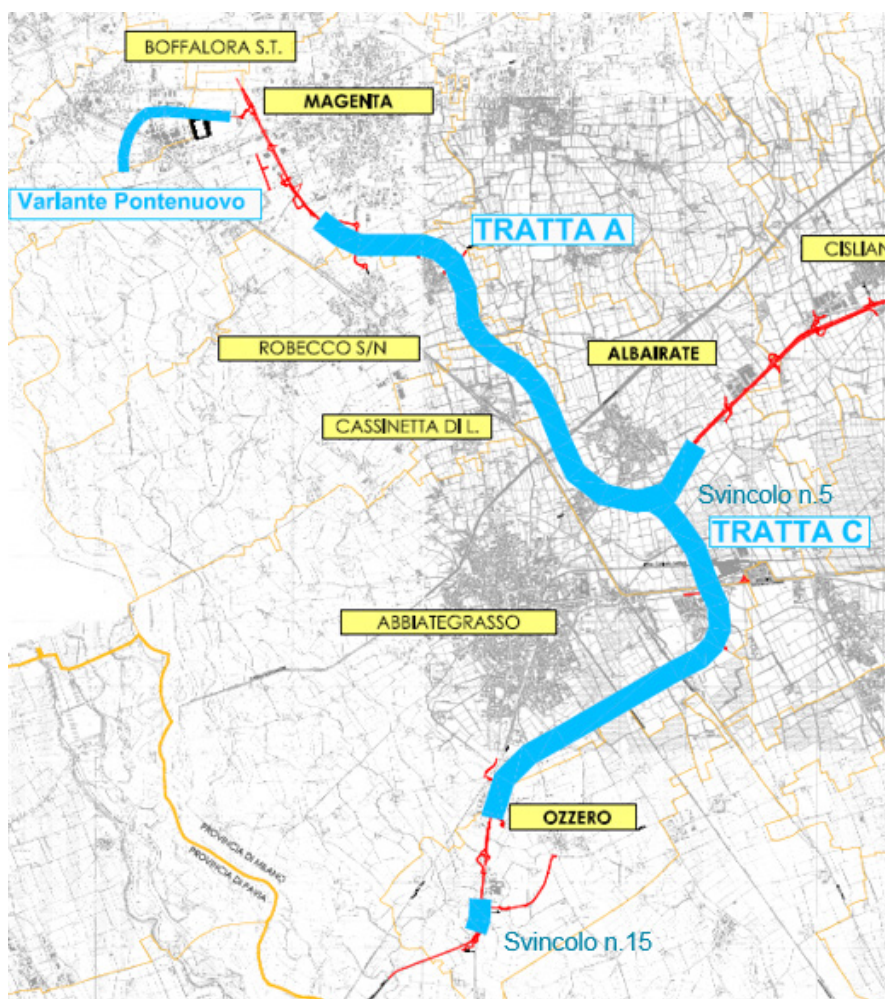
	Punto Iniziale	Punto Finale
LAT.	45°24'48.79"N	45°21'23.70"N
LONG.	8°56'36.72"E	8°54'30.90"E
ALTIT.	121 m	88 m

FIRMA

Responsabile Progettazione e Realizzazione Lavori

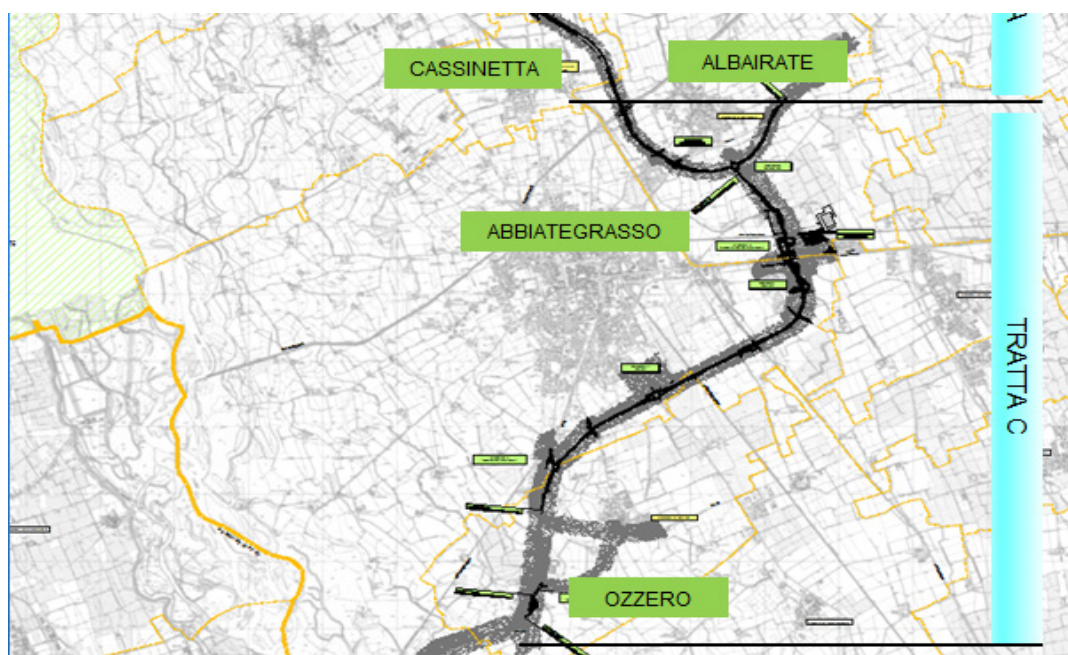
Planimetrie esplicative (15)

COROGRAFIA



3

PLANIMETRIA GENERALE



FIRMA
Responsabile Progettazione e Realizzazione Lavori

Scheda di Cantierabilità del Progetto

a - Grado di autonomia funzionale del progetto (a = a1)

a1

a1 - Esistenza di propedeuticità da rispettare

La realizzazione è subordinata al compimento di altri progetti	
La realizzazione NON è subordinata al compimento di altri progetti	X

b - Grado di maturità progettuale

b1

b1 - adeguatezza del livello di definizione progettuale

progetto esecutivo approvato	
progetto esecutivo in corso di realizzazione/approvazione	
progetto definitivo approvato	
solo progetto preliminare approvato	X

b2

b2 - inquadramento in strumenti urbanistico-programmatori approvati (E' possibile barrare più risposte se l'intervento ricade in più atti di programmazione)

intervento coerente con la pianificazione settoriale e generale regionale	X
intervento previsto da strumenti di pianificazione settoriale del beneficiario	
intervento previsto da strumenti di pianificazione operativa del beneficiario	

b3

b3 - Grado di approfondimento della compatibilità ambientale (E' possibile barrare più risposte se l'intervento ricade in più atti di programmazione)

intervento coerente con la pianificazione settoriale ambientale regionale	
espletamento della procedura di VAS/VALINC dello strumento di pianificazione- programmazione, nel quale è inquadrato, già effettuato o non necessario; nel caso di progetti per la mobilità urbana, il criterio prende atto positivamente del loro inserimento in Piani Urbani per la Mobilità (PUM) verificati sotto il profilo della sostenibilità.	
espletamento della procedura di VIA del progetto o VIA non necessario	X

b4

b4 - Grado di condivisione tra i soggetti interessati

Intervento supportato dalla firma di specifici Protocolli di Intesa tra i soggetti attuatori e finanziatori	X
Intervento NON supportato dalla firma di specifici Protocolli di Intesa tra i soggetti attuatori e finanziatori	

b5 - Accettabilità sociale attesa

b5

alta: la realizzazione dell'intervento è stata sollecitata dalle componenti sociali e comunque è considerata socialmente utile	X
media: intervento non particolarmente interessante per le componenti sociali	
bassa: intervento propenso ad incontrare un'opposizione sociale	

NOTE

Il progetto stralcio fa parte di un più ampio progetto complessivo dal costo pari a circa 420 M€ e con sezione stradale categoria "B" così come previsto dal DM 05/11/2001. Constatata la difficoltà di reperimento delle risorse necessarie a dare completa copertura finanziaria all'intervento, ANAS, in accordo con Regione Lombardia e Provincia di Milano e in accoglimento di istanze avanzate da alcuni dei Comuni di riferimento del comparto ovest, ha sviluppato un'ipotesi di realizzazione dell'intervento per stralci funzionali. la Tratta C del 1° stralcio è stato concordemente ritenuto quello più funzionale al raggiungimento degli obiettivi strategici perseguiti dall'infrastruttura in esame, considerando la nuova sezione stradale di categoria "C".

5

c - Rilevanza finanziaria in relazione ai tempi di spesa
c1 - Rilevanza finanziaria

c1

alto = importo > 50 mln EUR	X
medio-alto = importo compreso tra 25 e 50 mln EUR	
media = importo compreso tra 10 e 25 mln EUR	
medio-basso = importo compreso tra 5 e 10 mln EUR	
basso = importo < 5 mln EUR	

c2 - Distanza temporale dal termine di eleggibilità della spesa

c2

alto = Conclusione entro Dicembre 2016	
medio = Conclusione entro Giugno 2017	X
bassa = Conclusione entro Dicembre 2017	

Indicatori di redditività

VALUTAZIONI DPCM 3.8.12

Il progetto in variante ha l'effetto di separare nettamente i traffici di tipo urbano da quelli di attraversamento all'abitato di Abbiategrasso, con evidenti effetti sulla riduzione del tempo di percorrenza della tratta e sulla sicurezza della circolazione, migliorando sensibilmente gli indicatori di incidentalità, particolarmente rilevanti nella tratta. Si evidenzia un rapporto Benefici/Costi pari a 3,28, avendo considerato trenta anni di vita utile dell'infrastruttura ed avendo valorizzato solo i risparmi di tempo di percorrenza e la riduzione di incidentalità.

FIRMA

Responsabile Progettazione e Realizzazione Lavori



**FATTORI
DECISIONALI**

Fattori di valutazione	Ante-Intervento (16)	Post-Intervento
Flussi veicolari (17)	Nella attuale SS494 VTMG (escluso traffico urbano): Veicoli leggeri 17.354 Veicoli pesanti 570	Tratta di progetto VTMG: Veicoli leggeri 10.430 Veicoli pesanti 400
Incidentalità / Punti neri (18)	20 incidente con 38 feriti ed 1 morto	Riduzione incidenti e feriti del 65% Riduzione morti del 75%
Tempi di percorrenza [h] (19)	11 minuti 30 secondi	7 minuti
Impatto acustico (20): n° soggetti esposti		
Impatto acustico (20): ricettori sensibili		

6

**IMPATTI
[km/km tot.]**

Fattori di valutazione (21)	Ante - Intervento (16)	Post-Intervento
Restrizioni Archeologiche L1/Ltot		
Restrizioni Paesaggistiche L2/Ltot		
Restrizioni Idrogeologiche L3/Ltot		
Restrizioni Geologiche L4/Ltot		
Passaggi per centri abitati L5/Ltot		
Nessuna restrizione (Ltot.-L1-L2-L3-L4-L5)		

SICUREZZA

Fattori di valutazione	Ante - Intervento (16)	Post-Intervento
Raggio Minimo di curvatura		Planimetrico 120 m; Altimetrico 2580 m
Pendenza Massima		5,9%
% di opere d'arte esistenti con adeguamento sismico		100%
% di opere d'arte esistenti con miglioramento sismico		100%
% di barriere di ritenuta stradale adeguate alla Normativa di riferimento		100%
% di impianti di illuminazione adeguati alla Normativa di riferimento		100%
% di impianti di segnaletica adeguati alla Normativa di riferimento		100%

**LIVELLO DI
SERVIZIO (22)**

	Ante-Intervento	Post-Intervento
A		
B		
C	60%	100%
D	40%	
E		

FIRMA
Responsabile Progettazione e Realizzazione Lavori



La scelta del tracciato è avvenuta nel corso del 2008 con l'istituzione di un Tavolo Istituzionale di confronto con gli EE.LL. coordinato dall'Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, in esito al quale ANAS ha predisposto il progetto definitivo dell'intero intervento, che è stato approvato nella seduta del proprio Consiglio di Amministrazione del 17/12/2008 per un importo di complessivo pari a circa 420 M€ e con sezione stradale categoria "B" così come previsto dal DM 05/11/2001.

Lo sviluppo del 1° stralcio da Magenta a Vigevano, condotto come adeguamento del progetto definitivo complessivo del 2009 e comprendente anche la Variante di Pontenuovo di Magenta, è stato concordemente ritenuto il corridoio più funzionale al raggiungimento degli obiettivi strategici perseguiti dall'infrastruttura in esame, considerando la nuova sezione stradale di categoria "C" così come indicato dal DM 05/11/2001, per un importo pari a 220 M€.

La tratta C, dal costo di 100 M€, è quella che ha il consenso territoriale delle Amministrazioni e degli Enti.

Note

- 1 Specificare il Provvedimento Legislativo di classificazione dell'infrastruttura stradale.
- 2 Tipologia di intervento:
 - N.O. Nuova Opera
 - C.O. Completamento Opera/Itinerario
 - M.S. Manutenzione Straordinaria
- 3 Tipo di Procedura:
 - L.O. Legge Obiettivo
 - P.O. Procedura Ordinaria
- 4 Mostrare gli elementi salienti dell'intervento, evidenziandone l'intermodalità, la localizzazione, la funzionalità e gli aspetti trasportistici.
- 5 Specificare lo stato progettuale (SF, PP, PD, PE).
- 6 Specificare se la Progettazione è interna, mista o esterna.
- 7 Indicare il Costo, anche in caso di progettazione interna.
- 8 Illustrare eventuali aspetti caratteristici della fase progettuale, dando evidenza delle particolarità del progetto.
- 9 Compilare uno dei due moduli (L.O. o P.O.) in base al tipo di procedura in essere.
- 10 Indicare lo storico della Programmazione e il Quadro Programmatico attuale nel quale è inserito l'intervento.
- 11 Illustrare eventuali altre fonti di finanziamento, diverse da quelle previste nel Contratto di Programma, allegando eventuali delibere CIPE, Regionali, etc. (.pdf)
- 12 Indicare, ove presente la variazione di programmazione, le motivazioni che hanno reso necessario tale cambio di pianificazione, specificando tempi e importi della nuova pianificazione.
- 13 Fornire, appena disponibili, copia pdf dei Pareri ottenuti
- 14 Indicare la pagina del sito in cui sono riportate le notizie sull'intervento.
- 15 Allegare il file formato pdf e copia cartacea della Planimetria generale e della Corografia
- 16 Caratteristiche quantitative riferite allo stato attuale delle infrastrutture presenti in loco.
- 17 Flussi veicolari: Transiti giornalieri, Volumi di traffico, Veicoli effettivi, Chilometri percorsi o Veicoli Teorici Medi Giornalieri, per il tratto stradale di riferimento.
- 18 Indicare dati di incidentalità e la riduzione attesa in percentuale.
- 19 Esprimere il tempo necessario per raggiungere gli estremi del tracciato ante e post intervento.
- 20 Indicare il N° di individui esposti e di ricettori sensibili interessati dall'inquinamento acustico ad opera in esercizio.
- 21 Indicare i km di Infrastrutture ricadenti nell'area con restrizione, riferiti alla lunghezza totale dell'infrastruttura.
- 22 Espresso in % su tratta di intervento. Modulo facoltativo per il 1° anno di compilazione.
- 23 Descrizione sintetica delle diverse alternative di tracciato considerate e dei criteri di scelta tra le stesse.



VOCI	SOTTO VOCI	IMPORTO (euro)
Importo per lavori (A)	Lavori a misura	
	Lavori a corpo	51.650.000,00
	Lavori in economia	
TOTALE LAVORI		51.650.000,00
	Oneri della sicurezza, non soggetti a ribasso d'asta	4.046.976,49
	Attuazione protocollo di legalità, non soggetto a ribasso	
TOTALE LAVORI E ONERI SICUREZZA		55.696.976,49
Somme a disposizione della stazione appaltante	Interferenze	6.200.000,00
	Rilievi, accertamenti e indagini	910.000,00
	Allacciamento ai pubblici servizi	750.000,00
	Fornitura di barriere tipo ANAS e apparecchiature impiantistiche (corpi illuminanti)	
	Accantonamenti imprevisi e lavori in economia (max 8%)	4.371.238,68
	Acquisizione aree o immobili e pertinenti indennizzi	15.300.000,00
	Accantonamento ex articolo 133, commi 3 e 4, del codice	
	Spese di cui agli articoli 90, comma 5, e 92, comma 7-bis, del codice	
	Spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi	
	Spese tecniche relative alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità	
	Art. 93 comma 7 bis del Codice, accantonamento max 2% dei lavori (già incentivo di cui all'art. 92 comma 5 del Codice, nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente)	83.656,86
	Spese per attività tecnico-amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento, e di verifica e di validazione	
	Eventuali spese per commissioni giudicatrici	55.696,98
	Per i commissari art. 240	100.000,00
	Per copertura assicurativa	100.000,00



VOCI	SOTTO VOCI	IMPORTO (euro)
	Spese per pubblicità e, ove previsto, per opere artistiche	100.000,00
	Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche previste dal capitolato speciale d'appalto	724.060,69
	Collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico ed altri eventuali collaudi specialistici	250.000,00
Oneri tipici rispettivamente del concessionario o del contraente generale	Importo dedotto da una percentuale determinata sulla base delle tariffe professionali per le prestazioni di progettazione e direzione lavori del contraente generale o del concessionario	
	Importo per oneri diretti e indiretti, nonché per utili del contraente generale o concessionario, non inferiore al 6% e non superiore all'8%; le percentuali sono aumentate dello 0.6% in caso di garanzia globale ex articolo 176, comma 18, del codice (articolo 16, c. 4, lett. g) dell'allegato XXI al Codice)	
Oneri di legge su spese tecniche		16.227,88
Contributo Autorità di vigilanza sui Lavori Pubblici		
Spese per domanda di pronuncia di compatibilità ambientale		42.142,42
Opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera (B)		
Importi per le opere di mitigazione e compensazione ambientale (B)		
Importi per il monitoraggio ambientale		
Finanziamento SEA (convenzione del 29.10.1999)		2.600.000,00
Finanziamento convenzione Parchi		1.600.000,00
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE		33.203.023,51
Oneri di Investimento	12,50%	11.100.000,00
TOTALE		100.000.000,00
IVA, eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge	22% (Lavori+S.A.D.)	15.189.922,98
TOTALE IVA INCLUSA		
Aliquota forfetaria, ragguagliata all'importo complessivo dell'intervento di cui alla delibera CIPE n. 58/2011 entro i limiti percentuali ex articolo 16, c. 4, lett. g) dell'allegato XXI al Codice		