



Città di Cinisello Balsamo

Provincia di Milano

COPIA CONFORME

Codice n. 10965

Data: 07/07/2003

CC N. 73

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: presa d'atto del progetto preliminare per la ristrutturazione della SP5 (viale Fulvio Testi) tratto Cinisello-Milano.

L'anno duemilatre addì sette del mese di Luglio alle ore 20.00, in seguito ad avvisi scritti, consegnati nei termini e nei modi prescritti dalla legge vigente, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione ORDINARIA di prima convocazione ed in seduta PUBBLICA presieduta dal Sig. Zucca Emilio nella sua qualità di PRESIDENTE e con l'assistenza del Segretario Generale Merendino Gaspare.

Risultano presenti alla seduta i seguenti Componenti del Consiglio Comunale:

		PRES.	ASS.			PRES.	ASS.
Gasparini Daniela	DS		X				
1 - Zucca Emilio	DS	X		16 - Marsiglia Leonardo	D.L.M.U.		X
2 - Napoli Pasquale	D.L.M.U.	X		17 - Petrucci Giuseppe	FI	X	
3 - Agosta Giuseppe	DS	X		18 - Berlino Giuseppe	FI		X
4 - De Zorzi Carla A.	DS	X		19 - Riso Domenico	FI		X
5 - Muscio Nicola	DS	X		20 - Bongiovanni Calogero	AN	X	
6 - Ravagnani Giorgio	DS	X		21 - Risio Fabio	D.L.M.U.		X
7 - Lanfranchi Ester L.	DS	X		22 - Del Soldato Luisa	MDL	X	
8 - Digiuni Amilcare	D.L.M.U.	X		23 - Notarangelo Leonardo	MDL	X	
9 - Vigano` Davide	DS		X	24 - Sale Vittorio	AN		X
10 - Fiore Orlando L.	DS	X		25 - Poletti Claudio	AS	X	
11 - Mangiacotti Luigi	DS	X		26 - Riboldi Rosa	RC	X	
12 - Sisler Sandro	AN	X		27 - Massa Gaetano	RC	X	
13 - Bianchessi Carlo	FI		X	28 - Leoni Raffaele Angelo	LEGA N.	X	
14 - Bonalumi Paolo	FI		X	29 - Viapiana Giuliano P.	D.L.M.U.	X	
15 - Ghezzi Bruno P.	FI	X		30 - Foti Carmelo	SDI	X	

Componenti presenti n. 22.

Il Presidente, constatato che il numero dei componenti del Consiglio Comunale intervenuti è sufficiente per legalmente deliberare, dichiara aperta la seduta.



Città di Cinisello Balsamo

via Umberto Giordano 1, I-20092, Tel. 02-66023.1, Fax. 02-66011.464
CF: 01971350150 PI: 00727780965

SETTORE GESTIONE DEL TERRITORIO
Servizio Trasporti e Mobilità

C:\Traspmob\Viabilità\SP5\delibera cc x sp5.doc

Cinisello Balsamo, 6 giugno 2003

AI SINDACO

Sig.ra Daniela Gasparini

Sede

Oggetto: presa d'atto del progetto preliminare per la ristrutturazione della SP5 (viale Fulvio Testi) tratto Cinisello-Milano.

Nel corso di questi anni in più occasioni, è stata sottolineata la grave situazione di congestionamento della circolazione, dell'inquinamento acustico su Viale Fulvio Testi e le condizioni ambientali dei quartieri che si affacciano sull'asse stradale (Crocetta e Rondinella), tra i più densamente abitati dell'area metropolitana.

Con Delibera di C.C. n. 58 del 23/04/1999 è stato approvato lo schema di protocollo di accordo tra la Regione Lombardia, la Provincia di Milano, il Comune di Cinisello Balsamo, il Comune di Sesto San Giovanni e il Comune di Milano per la realizzazione dell'intervento di ristrutturazione di viale Fulvio Testi (SP5) dal nodo autostradale di Cinisello Balsamo (A4-SS36) fino ai confini con Milano.

La Provincia di Milano con nota del 26.02.2003 (prot. 6786) ha trasmesso il progetto preliminare per la ristrutturazione della SP5 (viale Fulvio Testi) tratto Cinisello-Milano, per le eventuali osservazioni, che sarebbero state valutate nelle successive fasi dell'iter procedurale.

L'intervento interessa il tratto dell'attuale SP5, dal nodo autostradale con direzione a sud su Viale Fulvio Testi, per uno sviluppo complessivo di 2,655 Km.

Il progetto preliminare è stato approvato con Delibera di Giunta Provinciale n. 824/02 del 04.12.2002.

La Provincia attualmente ha predisposto il bando di gara per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva.

CONTENUTO DEGLI ELABORATI PRESENTATI

Gli elaborati presentati includono il progetto preliminare per la realizzazione delle infrastrutture compresa l'organizzazione delle fasi esecutive e le proposte di mitigazione e inserimento ambientale.

Il progetto è composto dai seguenti elaborati:

- tav. 1.01 Relazione generale,
- tav. 1.02 Stato di fatto, documentazione fotografica,
- tav. 1.03 Corografia,
- tav. 1.04 Analisi prezzi parametrici,
- tav. 1.05 Stima sommaria di spesa,
- tav. 2.01 Planimetria generale,
- tav. 2.02 Profilo longitudinale,
- tav. 2.03 Sezioni tipo- tavola 1,
- tav. 2.04 Sezioni tipo- tavola 2,
- tav. 2.05 Sezioni caratteristiche,
- tav. 2.06 Sistemazione superficiale e arredo urbano,
- tav. 3.01 Gallerie artificiali,
- tav. 4.01 Planimetria macrointerferenze sotto servizi,
- tav. 4.02 Fasi di cantiere.

CRITICITA' E PROBLEMATICHE

I volumi di traffico che interessano la SP5 sono molto elevati e determinano criticità funzionali per l'infrastruttura, con ricadute sulla sicurezza e sulla qualità ambientale. I dati rilevati dalla postazione di misura del traffico della provincia di Milano, situata all'altezza dell'intersezione con via Casiraghi, parlano di un Traffico Giornaliero Medio monodirezionale di circa 43.000 veicoli, con punte di carico massimo al mattino di 3.500 veicoli nella fascia oraria tra le 8:00 e le 9:00; poco significativa risulta essere la componente dei veicoli pesanti. In corrispondenza dei nodi gli spostamenti locali interferiscono con gli elevati flussi con destinazione Milano/Monza, comportando fenomeni di blocco della circolazione che si ripercuotono sulla viabilità interna dei quartieri residenziali, creando situazioni di insostenibilità, sia per la mobilità che per la qualità dell'ambiente.

Altri fattori che abbassano gli standard prestazionali della SP5 riguardano la fruibilità degli elementi marginali e l'accessibilità alle aree commerciali e residenziali che sorgono lungo l'asse,

situazione che caratterizza la tratta più urbana della strada.

Di fatto la completa transitabilità delle aree sul margine destro della carreggiata, senza una precisa distinzione funzionale (corsia di marcia, aste di manovra e aree di sosta), combinata ad una forte domanda di sosta, porta ad utilizzare queste aree per la sosta irregolare dei veicoli, determinando situazioni di potenziale pericolo.

In particolare lungo la carreggiata direzione Monza si rileva una consistente sosta sul margine stradale anche in prossimità di aree di manovra per l'immissione dalle vie traverse e in corrispondenza di percorsi pedonali. Inoltre si deve considerare l'effetto barriera che viale Fulvio Testi ha nei confronti delle relazioni urbane, impedendo di fatto la completa integrazione di due aree importanti del Comune di Cinisello Balsamo.

La separazione fisica determinata dalla strada, che presenta una sezione di oltre 60 m di larghezza, riguarda funzioni di servizio primarie (chiesa, scuole, esercizi commerciali ecc) e relazioni casa-lavoro (nel tessuto urbano convivono residenze ed attività economiche).

IMPOSTAZIONE DEL PROGETTO

Sulla base delle criticità emerse il presente progetto preliminare si dovrà qualificare principalmente per la sua valenza urbanistico-ambientale: le soluzioni progettuali di tipo viabilistico punteranno alla re-interpretazione del grande spazio urbano attualmente occupato dalla piattaforma stradale, unico per dimensioni e caratteristiche morfologiche (circa 90 metri per un chilometro di lunghezza della parte edificata).

L'obiettivo è quello di ottenere sostanziali miglioramenti viabilistici, separando le diverse componenti di traffico (penetrazione e uscita da Milano, viabilità di scambio e in destinazione nell'area studio) e anche riconfigurando la gerarchia delle connessioni del tipo interquartiere e quartiere.

Inoltre la considerevole fluidificazione del traffico e l'eliminazione delle intersezioni semaforizzate porterà al miglioramento della situazione di inquinamento atmosferico ed acustico, fenomeni direttamente collegati ai volumi di traffico ed al regime di marcia.

Il tutto consente di ricucire il tessuto urbano che oggi subisce l'effetto barriera della SP5; la possibilità di disporre di vaste aree da riqualificare permetterà di avviare una serie di interventi urbanistici finalizzati alla razionalizzazione degli spazi stradali, destinando le aree recuperate alle funzioni di cui l'area risulta carente quali:

- collegamenti interzonali;
- aree di sosta per residenti ed a servizio delle molteplici attività produttive;

- aree verdi attrezzate fruibili dalla collettività;
- itinerari ciclo-pedonali protetti e separati dal traffico veicolare.

CARATTERISTICHE DELL' INTERVENTO

L'intervento interesserà il tratto a sud del nodo autostradale (A4 - SS36) fino al confine comunale con Milano, in un contesto tra i più densamente urbanizzati dell'area metropolitana e su uno dei principali assi di penetrazione a Milano, per una lunghezza complessiva di 2,655 Km, con l'obiettivo di trasformarlo in una strada urbana di scorrimento.

La soluzione presenta un tracciato in scavo per 1,4 Km (45% dello sviluppo).

Il tracciato principale è costituito da una sezione composta da tre corsie per senso di marcia (due di larghezza pari 3,25 metri e una da 3,50 per i mezzi pesanti ed il trasporto pubblico), con spartitraffico centrale di 1,80 m. classificabile quindi come strada di tipo D - "urbana di scorrimento".

A margine è prevista una banchina in destra transitabile di 1,00 metri ed un franco psico-tecnico in sinistra di 0,50 m; dal punto di vista plano-altimetrico le geometrie stradali del tracciato principale sono state determinate in base al D.M. del 05.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", dimensionate per una velocità di progetto di 70 Km/h.

Le intersezioni sono a livelli sfalsati e l'interscambio con la viabilità locale è assicurato da una strada interquartiere di superficie secondo il seguente schema:

- nella prima tratta da inizio intervento fino a via Partigiani, la SP5 resta a raso con semplice accostamento al centro delle carreggiate (larghezza minima conservata dello spazio centrale 15 m), prevedendo pertanto una riqualifica in sede della strada; l'intersezione di via Ferri/Partigiani è risolta con una rotatoria a due livelli, sottopassata dall'asse principale;
- nella tratta successiva, fino all'altezza della via Podgora, il tracciato resta in trincea aperta per circa 300 metri, successivamente l'asse entra in galleria artificiale con copertura leggera, schermata con elementi fonoisolanti trasparenti a protezione acustica dei prospicienti fronti residenziali, fino all'intersezione con la via Stalingrado/Piccardi (lunghezza complessiva di 331.70 metri; l'ultima tratta viene realizzata in galleria artificiale con copertura carrabile, per una lunghezza pari a 652,00 metri).

Nei tratti in galleria sono previste 3 piazzole di emergenza per senso di marcia con interdistanza 300 metri e dimensioni 45 metri di lunghezza e 3 metri di profondità.

GERARCHIA DEI FLUSSI DI ATTRAVERSAMENTO DELLA RETE PRIMARIA

Si prevede la realizzazione di un tracciato in “scavo” (parzialmente in trincea + galleria) per circa il 45% dello sviluppo complessivo dell’asta considerata (3.135 km), pari a 1440 m circa. La livelletta Clerici - Partigiani resta sostanzialmente invariata rispetto ad oggi, con semplice rifacimento delle pavimentazioni e della segnaletica.

Dall’intersezione con Via Partigiani il tracciato resta in trincea aperta per circa 300 m.; successivamente, sottopassata la nuova connessione della Via Podgora (strada interquartiere), la trincea viene “schermata” con elementi fonoassorbenti a protezione dei prospicienti fronti residenziali (lung. 345 m circa); infine, oltrepassato l’attraversamento di Via Stalingrado, completamente ripristinato a raso, prosegue in galleria per successivi 650 m.

Dall’intersezione con la Via Stalingrado il tracciato planimetrico non segue l’asse attuale ma è collocato sul lato sud-est al fine di salvaguardare l’esistente patrimonio arboreo.

VIABILITA’ LOCALE ED ELIMINAZIONE DEI FLUSSI DI ATTRAVERSAMENTO

Nell’ambito della rete locale sono state ripensate le funzioni da attribuire ai nodi stradali:

- il nodo di via Ferri/Partigiani, risolto con schema a rotatoria con isola centrale da 30 metri di raggio, presenta completa funzionalità per le relazioni Cinisello Balsamo - Lecco sia in entrata che in uscita e manca volutamente della relazione Cinisello Balsamo - Milano verso Milano, lasciando tale funzione all’innesto diretto presente alla fine di via Gorki, in corrispondenza del complesso scolastico del Parco Nord. La stessa rotatoria consente la realizzazione della connessione tra la via Ferri e la via Milanese, controviale est dell’asse principale, completando gli itinerari locali;
- alla nuova rotatoria di via Podgora (isola centrale di 20 metri di raggio) viene attribuita la funzione di connessione di quartiere per le relazioni interzonali;
- il nodo di via Stalingrado/Piccardi, portato in superficie e riqualificato mediante una rotatoria di raggio interno pari a 27,50 metri, assume ruolo baricentrico per le relazioni intercomunali tra i comuni di Cinisello e Sesto San Giovanni;
- per il nodo di via Casiraghi si è privilegiata la funzionalità di “valvola di sfogo” verso Monza della via Casiraghi evitando così la possibilità di un incremento di traffico passante a carico della Via Casiraghi stessa. La situazione superficiale del nodo è a schema di rotatoria parzializzata, in quanto l’anello non si richiude nel tratto in corrispondenza dell’uscita del tracciato principale dalla galleria: questa particolare configurazione risponde all’esigenza di evitare che i traffici con destinazione Milano generati dagli insediamenti previsti nell’area denominata Vulcano in territorio di Sesto San Giovanni possano impegnare la viabilità di

superficie di Cinisello Balsamo.

A completamento della riorganizzazione viabilistica urbana è prevista la realizzazione di controviali a servizio degli spostamenti locali, connessi alle intersezioni attraverso le quali si realizza la mobilità locale.

In corrispondenza della tratta in cui l'asse principale è in galleria con copertura carrabile sarà realizzata una nuova strada di interquartiere, sostanzialmente baricentrica rispetto all'area di intervento: l'andamento planimetrico sinuoso del tracciato consentirà un miglior inserimento ambientale della strada che si armonizzerà alle previste opere di mitigazione ambientale ed arredo urbano.

STUDIO URBANISTICO AMBIENTALE

La progettazione del corpo stradale è stata condotta individuando puntualmente le soluzioni tecniche che permettono di incidere in misura minore sulle caratteristiche paesaggistico - ambientali attuali della fascia territoriale interessata.

In particolare è stata considerata come prioritaria l'esigenza di contenere gli impatti sul tessuto residenziale, operando sull'altimetria del tracciato che per lunghi tratti viaggia in trincea profonda o galleria artificiale; secondariamente, agendo sulla geometria planimetrica dell'asse, sono stati massimizzati gli spazi recuperabili alla funzione urbana sui due fronti edificati, fatte salvo le esigenze di sicurezza e realizzative dell'opera.

Per quanto attiene lo studio delle opere di mitigazione ambientale, il progetto di riqualifica urbana e ambientale del "grande spazio urbano lineare", così come viene definita l'area di intervento nello studio di fattibilità, si può dividere idealmente in tre sezioni distinte:

- la tratta inizio area d'intervento - nodo di via Ferri/ Partigiani, nella quale si prevede di sistemare gli spazi a verde in analogia con il Parco Nord, in stretta relazione con il vincolante disegno Viabilistico. Si prevede quindi di connettere visivamente, e fisicamente laddove possibile, il verde del Parco Nord alle aree di rispetto del Viale, secondo un processo di "tracimazione" dei tracciati arborei del Parco, che si allineano all'orditura principale dell'asta;
- la tratta Partigiani - Stalingrado, dove il disegno degli spazi pubblici a verde attorno al "vuoto" della trincea centrale, si consolida in una vera e propria "architettura del verde" ovvero in un parterre alberato (con triplice filare di tigli), leggermente sollevato sulla quota di campagna. Il grande "alveo centrale" ovvero la trincea della SP5, determina il motivo (o "tema") compositivo degli spazi pubblici della tratta in questione. Gli spazi laterali, ottenuti anche mediante il parziale "sbalzo" delle strade interquartiere sulla trincea (con notevole effetto di abbattimento acustico), vengono concepiti come ampi parterre rialzati, con piantumazione in triplice filare di tigli (o essenze similari);

- la tratta Stalingrado - Gramsci, dove l'assenza dei vincoli determinati dal tracciato della SP5, completamente in sottovia, consente di liberamente interpretare l'armonizzazione tra viabilità urbana e verde, rimodellando il terreno con collinette artificiali con la funzione di contenimento dell'impatto acustico sulle aree residenziali, e tracciati arborei che scandiscono e valorizzano l'ambito urbano attraversato dalla strada interquartiere. In prossimità dell'intersezione a rotatoria con le vie Piccardi - Stalingrado sono previsti due ampi spazi riorganizzati nella logica di parchi urbani. All'interno dell'isola centrale della rotatoria è prevista la realizzazione di un edificio con funzione di piattaforma rialzata in grado di raccordare tutti gli attraversamenti e percorsi ciclopedonali. La struttura risulta connessa direttamente con il piazzale pedonale antistante l'adiacente centro commerciale.

Le prime due tratte sono sostanzialmente unificate dall'omogeneità dei tracciati arborei previsti (maglia ortogonale regolare impostata sull'asse longitudinale del Viale).

GESTIONE DELLE FASI DI CANTIERE

Uno degli elementi di maggior criticità del progetto è rappresentato dalla minimizzazione delle interferenze con l'esercizio delle strade esistenti (l'asse principale del Fulvio Testi soprattutto, ma anche la viabilità urbana interconnessa), riducendo il più possibile i disagi per gli utenti della strada, per gli abitanti e le attività insediate nella zona.

La proposta progettuale recepisce questa necessità ed è già pensata in funzione del mantenimento della funzionalità del traffico e della circolazione; in linea generale saranno sempre garantite due corsie per senso di marcia lungo tutta la tratta interessata dal cantiere. Le corsie ridotte di carattere provvisoria misurano 3,25 m, modulo che garantisce un buon rapporto tra funzionalità ed ingombro.

Nel dettaglio si sono previste 3 fasi funzionali, di cui per la prima si definiscono due ulteriori sottofasi:

Fase 1:

Realizzazione delle paratie del corpo stradale in trincea artificiale e delle rampe di svincolo. Ad eccezione di quelle relative alla rampa di uscita provenienza Milano dello svincolo di via Ferri e della rampa di uscita provenienza Monza del nodo di via Casiraghi;

Realizzazione della rotatoria di svincolo con via Ferri e del relativo sottovia della SP5;

Realizzazione della rotatoria urbana di via Podgora e del relativo sottovia della SP5;

Realizzazione primo tratto di galleria artificiale con copertura pesante dal Km 7+860 al Km 8+345;

Realizzazione parziale dell'intersezione di via Casiraghi per consentire la successiva fase 2;

Realizzazione delle paratie con sbalzo delle tratta in galleria artificiale con copertura leggera dal

Km 7+3 57 al Km7+500;

Attivazione fase 1 A;

Attivazione fase 1 B;

Completamento del tratto in galleria artificiale con copertura leggera.

Fase 1.A:

Demolizione parziale del sottovia di via Stalingrado-Piccardi, lato via Piccardi;

Completamento canna direzione Monza della galleria artificiale;

Sopraelevazione della via Piccardi e realizzazione parziale della rotatoria urbana.

Fase 1.B:

Completa demolizione del sottovia di via Stalingrado - Piccardi, lato via Stalingrado;

Completamento canna direzione Milano della galleria artificiale;

Sopraelevazione della via Stalingrado e completamento della rotatoria urbana.

Fase 2:

Apertura in contromano al traffico della canna direzione Monza. con due corsie di marcia per i flussi con direzione Milano:

Realizzazione paratia della rampa di uscita provenienza Monza del nodo di via Casiraghi;

Completamento dell'intersezione di via Casiraghi.

Fase 3:

Apertura completa del tracciato principale nei due sensi di marcia;

Realizzazione della rampa di uscita dello svincolo di via Ferri per le provenienze da Milano

Completamento della viabilità urbana;

Realizzazione delle opere di arredo urbano e degli interventi di mitigazione ambientale.

Per quanto riguarda la realizzazione delle rotatorie, sia di svincolo che destinate alla mobilità locale, la realizzazione di gallerie artificiali su paratie di diaframmi scavate a foro cieco, consente di procedere nei lavori per fasi di cantiere successive atte a garantire in ogni momento la continuità degli attraversamenti.

Tutte le lavorazioni comportanti brevi chiusure al traffico saranno previste in notturna o comunque realizzate in date ed orari aventi ridotta domanda di traffico. E' comunque evidente che tutte le proposte di parzializzazione del traffico e di chiusura notturna saranno concertate con la Provincia di Milano e con gli Enti proprietari delle strade relative.

Il punto di accesso al cantiere in trincea e individuabile in corrispondenza del parterre centrale situato nella tratta sud del tracciato; con questa scelta il transito dei mezzi pesanti interesserà marginalmente l'area superficiale di cantiere e non creerà turbativa al traffico di attraversamento

DISPONIBILITA' DELLE AREE

Il tracciato stradale di progetto si sviluppa in parte come ammodernamento dell'attuale sede della SP5, e nei tratti in galleria e trincea profonda insiste su terreni di proprietà della Provincia di Milano (parterre centrale o fasce di rispetto), per cui la quantità di aree da espropriare necessarie per la realizzazione della nuova opera in rapporto alla sua entità, può considerarsi minima.

Inoltre gli interventi interessanti la rete urbana riguardano aree attualmente destinate alla circolazione o alla sosta veicolare, pertanto non soggette a procedura di esproprio.

Unica eccezione riguardano alcune fasi della cantierizzazione durante le quali sarà necessario provvedere a delle occupazione temporanee.

COSTI

Dalla Delibera di Giunta Provinciale n. 824/02 del 04.12.2002, risulta che oggi l'opera in esame comporta una spesa complessiva di **euro 56.000.000,00** così ripartita:

- euro 40.346.333,00 totale lavori, comprensivi di oneri per la sicurezza,
- euro 15.653.667,00 somme a disposizione dell'amministrazione.

Il "Protocollo di accordo tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Cinisello Balsamo, Comune di Sesto San Giovanni e Comune di Milano per la realizzazione degli interventi di ristrutturazione di Viale F. Testi (SP5) in Cinisello Balsamo, dal nodo autostradale (A4- S.S. n. 36) ai confini di Milano", approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 6/42930 del 07.05.1999, prevedeva inizialmente un importo di **Euro 50.612.776,00** comprensivo degli oneri di progettazione, importo già ripartito fra i diversi enti sopraccitati.

TEMPISTICHE PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

La Provincia attualmente ha predisposto il bando di gara per la progettazione definitiva ed esecutiva.

Il tempo stimato per la realizzazione dei lavori è di circa 30 mesi, in sede di progettazione definitiva sarà valutata la possibilità - opportunità di suddividere i lavori in lotti funzionali, con il vantaggio di anticipare i tempi dell'esercizio di alcune parti significative dell'infrastruttura.

Distinti saluti.

IL CAPO SERVIZIO TRASPORTI E MOBILITA'
Ing. Claudia Ceccarelli

Dirigente esprime ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.lgs n. 267 del 18/8/2000 i seguenti pareri sulla proposta di cui sopra:

- Regolare dal punto di vista tecnico

IL DIRIGENTE
(Giuseppe Faraci)

- Regolare dal punto di vista contabile

data

IL DIRIGENTE
(Polenghi Stefano)

Oggetto: presa d'atto del progetto preliminare per la ristrutturazione della SP5 (viale Fulvio Testi) tratto Cinisello-Milano.

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTA la relazione tecnica a cura del Settore VI — Gestione del Territorio, allegata come parte integrante alla presente deliberazione;

VISTA la Deliberazione di CC n. 58 del 23/04/1999 con la quale è stato approvato lo schema di protocollo di accordo tra la Regione Lombardia, la Provincia di Milano, il Comune di Cinisello Balsamo, il Comune di Sesto San Giovanni e il Comune di Milano per la realizzazione dell'intervento di ristrutturazione di viale Fulvio Testi (5P5) dal nodo autostradale di Cinisello Balsamo (A4-SS36) fino ai confini con Milano;

VISTA la Deliberazione di G.C n. 340 del 27.07.00 con la quale si è preso atto della seconda soluzione dello Studio di Fattibilità per la realizzazione di Viale Fulvio Testi in Cinisello Balsamo (datato marzo 2000) redatto dal centro Studi PIM e si è espresso parere favorevole allo stesso condizionatamente all'osservanza e al recepimento delle prescrizioni indicate nella delibera stessa;

VISTA la nota del 26.02.2003 (prot. 6786) con cui la Provincia di Milano ha trasmesso il progetto preliminare per la ristrutturazione della 5P5 (viale Fulvio Testi) tratto Cinisello-Milano;

RICONOSCIUTA l'importanza della razionalizzazione dell'infrastruttura viaria di cui sopra nell'ordine degli spostamenti di carattere locale, metropolitano e regionale e che la gerarchizzazione dei flussi già esistenti consentirà, con l'eliminazione del traffico di attraversamento, la riqualificazione delle arterie locali e residenziali al contorno consentendo la ricucitura del tessuto urbano che oggi subisce l'effetto barriera della SP5;

Visti i pareri ai sensi dell'art. 49, 1° comma del D. Lgs. 18.8.2000 n. 267, allegati alla presente deliberazione;

Con voti

DELIBERA

1. di prendere atto del “Progetto preliminare per la ristrutturazione della SP5 (viale Fulvio Testi) tratto Cinisello-Milano” redatto dallo Studio 3 e trasmesso con nota del 26.02.2003 (prot. 6786) dalla Provincia di Milano che si compone dei seguenti elaborati:
 - a. tav. 1.01 Relazione generale,
 - b. tav. 1.02 Stato di fatto, documentazione fotografica,
 - c. tav. 1.03 Corografia,
 - d. tav. 1.04 Analisi prezzi parametrici,
 - e. tav. 1.05 Stima sommaria di spesa,
 - f. tav. 2.01 Planimetria generale,
 - g. tav. 2.02 Profilo longitudinale,
 - h. tav. 2.03 Sezioni tipo- tavola 1,
 - i. tav. 2.04 Sezioni tipo- tavola 2,
 - j. tav. 2.05 Sezioni caratteristiche,
 - k. tav. 2.06 Sistemazione superficiale e arredo urbano,
 - l. tav. 3.01 Gallerie artificiali,
 - m. tav. 4.01 Planimetria macrointerferenze sotto servizi,
 - n. tav. 4.02 Fasi di cantiere;

2. di dare atto che il protocollo d'intesa per la realizzazione di interventi di ristrutturazione di viale F. Testi – SP5 sottoscritto tra la Regione Lombardia, la Provincia di Milano, il Comune di Sesto S. Giovanni, il Comune di Cinisello Balsamo ed il Comune di Milano, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 58 del 23/4/1999, prevedeva una spesa complessiva di Euro 50.612.776,00 (pari a L. 98.000.000.000) di cui Euro 5.164.568,99 (pari a L. 10.000.000.000) a carico del comune di Cinisello Balsamo, attualmente prevista sul pluriennale 2003/2005 come segue:
 - per Euro 3.098.740,00:
 - Euro 1.549.370,00 sul cod. 2080107 cap. 981520/4 del Bilancio di Previsione 2004 finanziata con mutuo da contrarre;
 - Euro 1.549.370,00 sul cod. 2080107 cap. 981504/2 del Bilancio di Previsione 2005 finanziata con mutuo da contrarre;
 - per Euro 2.065.828,99:
 - di prevedere tale differenza residuale nella formazione dei bilanci seguenti, ai sensi dell'art. 183, comma 7 del T.U.E.L., - D.Lgs. 267/2000 -;

3. di dare atto che, come risulta dalla deliberazione della Giunta Provinciale di Milano n. 824 del 04.12.2002, la realizzazione dell'opera comporta una spesa complessiva di Euro 56.000.000,00 (pari a L. 108.431.120.000) e che la stessa è stata inserita nel titolo 2° dello schema del bilancio di previsione provinciale 2003 e pluriennale 2003/2005 per Euro 50.871,005,00 da integrare ad Euro 56.000.000,00;

4. di trasmettere alla Provincia di Milano copia della presente Deliberazione.

In prosecuzione di seduta il Presidente Zucca passa alla trattazione del punto “Presa d’atto progetto preliminare per la ristrutturazione della S.P. 5 (viale Fulvio Testi) tratto Cinisello-Milano”

L’Assessore Paris introduce l’argomento in oggetto. Si accende una discussione... omissis (trascrizione allegata all'originale dell'atto) nel corso della quale il Presidente si allontana temporaneamente dall’aula e assume la presidenza il Vicepresidente Ghezzi.

Il Consigliere Viapiana si dichiara soddisfatto del progetto e anticipa il suo voto favorevole, raccomandando tuttavia il costante controllo sul rispetto dei tempi di realizzazione.

Al termine di una breve sospensiva riassume la presidenza il Presidente Zucca. Viene richiesta la verifica del numero legale.

Il Presidente prega quindi il Segretario generale di procedere all'appello e si determina il seguente risultato:

GASPARINI DANIELA		Assente
ZUCCA EMILIO	Presente	
NAPOLI PASQUALE		Assente
AGOSTA GIUSEPPE	Presente	
DE ZORZI CARLA ANGELA	Presente	
MUSCIO NICOLA	Presente	
RAVAGNANI GIORGIO	Presente	
LANFRANCHI ESTER LUISA	Presente	
DIGIUNI AMILCARE	Presente	
VIGANÒ DAVIDE		Assente
FIORE ORLANDO LUIGI	Presente	
MANGIACOTTI LUIGI	Presente	
SISLER SANDRO		Assente
BIANCHESSI CARLO		Assente
BONALUMI PAOLO		Assente
GHEZZI BRUNO PIERO		Assente
MARSIGLIA LEONARDO		Assente
PETRUCCI GIUSEPPE		Assente
BERLINO GIUSEPPE		Assente
RISO DOMENICO		Assente
BONGIOVANNI CALOGERO		Assente
RISIO FABIO		Assente
DEL SOLDATO LUISA	Presente	
NOTARANGELO LEONARDO	Presente	
SALE VITTORIO		Assente
POLETTI CLAUDIO	Presente	
RIBOLDI ROSA	Presente	
MASSA GAETANO	Presente	
LEONI RAFFAELE ANGELO		Assente

VIAPIANA GIULIANO
FOTI CARMELO

Presente
Presente

TOTALE: 16 CONSIGLIERI PRESENTI

Il Presidente, constatata la presenza del numero legale, invita a proseguire la seduta.

Il Consigliere Petrucci dichiara che pur tenendo conto dell'importanza della delibera e dell'opera, l'atto in sé lascia delle perplessità che le risposte date in aula stasera non hanno chiarito. Lamenta poi la lentezza con cui lavori di tale portata procedono e si dice insoddisfatto delle soluzioni offerte per la rotonda di via Casiraghi. Per tali motivi il suo gruppo si asterrà dal voto, pur riconoscendo il valore del progetto.

Il Consigliere Bongiovanni dichiara che il suo gruppo è in parte soddisfatto da quest'atto in quanto sono state date risposte alle precise richieste dei cittadini. Ringrazia quindi i dipendenti dell'Ufficio Tecnico per il lavoro svolto e annuncia che darà voto favorevole.

Il Consigliere Notarangelo preannuncia il suo voto favorevole in quanto ritiene che l'atto in esame stasera abbia ben risposto alle questioni sollevate dalla Commissione Territorio.

Il Consigliere Foti ricorda che si tratta di un progetto dall'iter lungo al quale finora hanno contribuito tutti i gruppi consiliari. I risultati sono chiaramente visibili: si tratta infatti di un progetto qualificante per la zona. Dichiara quindi voto favorevole anche a nome dei gruppi D.S., R.C. e A.S.

Il Presidente pone quindi in votazione l'argomento in oggetto e si determina il seguente risultato (all. A all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.19
Componenti votanti:	n.18
Voti favorevoli:	n.18
Voti contrari:	n. =
Astenuti:	n. 1 Petrucci

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara la deliberazione approvata a unanimità di voti.

Per le parti di rispettiva competenza:

Il Presidente Il Vicepresidente Il Segretario Generale
F.to EMILIO ZUCCA F.to BRUNO GHEZZI F.to GASPARE MERENDINO

Si dichiara che questa deliberazione è pubblicata – in copia – all’Albo Pretorio del Comune per 15 giorni consecutivi, ai sensi dell’art. 124, 1° comma, del T.U. 18.8.2000 n.267, con decorrenza

__11/07/2003_____

Cinisello Balsamo, __11/07/2003_____

Il Segretario Generale
F.to GASPARE MERENDINO

Copia conforme all’originale, in carta libera per uso amministrativo.

Cinisello Balsamo, _____

Il Segretario Generale

La presente deliberazione è divenuta esecutiva ai sensi di Legge.

Cinisello Balsamo, __22/07/2003_____

Il Segretario Generale

Pubblicata all’Albo Pretorio

dal __11/07/2003__ al __26/07/2003_____

Cinisello Balsamo, _____

Visto: Il Segretario Generale