

**DOCUMENTO DI RIEPILOGO IN RISPOSTA AI PARERI RICEVUTI IN FASE DI
CONFERENZA DEI SERVIZI – PFTE OPERE DI URBANIZZAZIONE DELTA SSG
(AREA EX IMPREGILO) – COMUNE DI SESTO SAN GIOVANNI REV00
(LUGLIO 2026)**

PARERE METROPOLITANA MILANESE (atto MM-0024242 del 27/04/2026)

“Nel documento relativo alle interferenze è rappresentato l’ingombro planimetrico della metropolitana; tuttavia, non sono fornite indicazioni in sezione in merito alle profondità raggiunte dall’intervento rispetto al piano campagna. La stessa carenza informativa si riscontra negli elaborati relativi alle demolizioni e alle nuove costruzioni di progetto.”

Risposta: Sono state revisionate le sezioni di progetto (Tavola 200 e 200a). In merito agli scavi, è stata aggiunta la tavola 204a, in cui è possibile visionare che la profondità massima di scavo prevista per le pavimentazioni insistenti sul tunnel della metropolitana è di 54 cm. Eventuali ulteriori aspetti si rimandano a una fase esecutiva.

“Non risultano riportate valutazioni circa i carichi che agiranno sulla galleria né verifiche di compatibilità con la struttura esistente”

Risposta: È stata redatta una lettera di risposta, in cui si evidenzia che non è prevista una variazione dei carichi tra stato di fatto e stato di progetto. Per una risposta dettagliata consultare: PFTE_ALL_ALL G_Nota opere geotecniche per opere esterne e carichi di progetto.

PARERE SETTORE TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI - AMBIENTE (atto prot gen n. 46592/2026 del 27/04/2026)

“Dalla disamina del documento “Relazione di fattibilità geologica e idrogeologica ai sensi del DGR IX/2616 – PFTE Opere di Urbanizzazione previste sulle aree pubbliche adiacenti al nuovo studentato” si evidenzia che all’interno della stessa sono trattati diversi argomenti tra cui, geologici, geotecnici, sismici e di salubrità dei terreni. Esaminati i paragrafi che trattano l’inquadramento geologico e idrogeologico si evidenzia che la ricostruzione degli aspetti sopra citati non prende in considerazione i criteri attualmente in vigore dettati dal Servizio Geologico Nazionale utilizzati nell’aggiornamento del Foglio 118 “Milano” della Carta Geologica d’Italia ma una nomenclatura ad oggi superata. Nell’elaborato in esame è presente solo un breve accenno di inquadramento geotecnico per il quale si rimanda ad una seconda fase la definizione del piano delle indagini, della caratterizzazione e della modellazione geotecnica. Pertanto, visto quanto si rimane in attesa di ricevere la relazione geotecnica redatta ai sensi del p.to 6.2.2 delle NTC.”

Risposta: Per quanto attiene le opere di urbanizzazione, sarà trasmessa apposita relazione geotecnica contenente altresì l’adeguamento dell’inquadramento geologico/idrogeologico in riferimento ai criteri attualmente in vigore.

“Nel documento “Relazione di fattibilità geologica e idrogeologica ai sensi del DGR IX/2616 – PFTE Opere di Urbanizzazione previste sulle aree pubbliche adiacenti al nuovo studentato” è presente un paragrafo relativo alla salubrità dei terreni. Si prende atto delle modalità con cui si intendono gestire i terreni, come rifiuto ai sensi della Parte IV del D.Lgs 152/06 e s.m.i. Pertanto, in fase di realizzazione delle attività, è necessario trasmettere al Servizio scrivente la seguente documentazione:

- comunicazione del sito di destinazione del rifiuto e delle imprese coinvolte nelle operazioni di scavo e di trasporto del materiale;

- copia delle autorizzazioni relative a ciascun sito di destinazione.

Al completamento delle operazioni di scavo e smaltimento, deve essere trasmessa copia dei Formulari di Identificazione Rifiuti (FIR), nonché una tabella riepilogativa dei terreni movimentati. Tuttavia, si ritiene che la proposta indicata di gestire tutti i terreni come rifiuti, risulta essere gravosa per l'Ente e quindi si chiede una differente soluzione che sia più puntuale nell'analisi della tipologia del materiale riscontrato al fine di identificare quale sia la soluzione più attinente ed economicamente sostenibile. Qualora invece l'operatore ritenesse che sia agevole gestire indistintamente tutti i terreni in tal caso dovrà farsi carico dei costi di smaltimento dei materiali non propriamente definiti "rifiuti".

Risposta: Per le attività di bonifica attualmente in corso, la Direzione Lavori (GEOlogica) trasmette costantemente agli Enti di Controllo comunicazione dei Soggetti coinvolti nelle suddette attività con le relative Autorizzazioni. Al completamento degli scavi di bonifica, sarà trasmesso Piano della Caratterizzazione ex art. 242bis D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. contenente copia dei FIR e tabella riepilogativa dei rifiuti smaltiti.

PARERE UNARETI (rete gas)

Tutte le indicazioni e le prescrizioni operative saranno recepite in fase di cantiere.

Prescrizioni generali per realizzazione di interventi in presenza di condotte gas di 7^a specie (bassa pressione)

- Distanza minima delle piantumazioni dalle tubazioni: 3,00 m
- Distanza minima degli arbusti dalle tubazioni: 1,50 m

Risposta: Le distanze sono rispettate (vedi tavola 206).

Prescrizioni generali per realizzazione di interventi in presenza di condotte gas di 4^a specie (media pressione)

- Distanza minima delle piantumazioni dalle tubazioni: 3,00 m
- Distanza minima degli arbusti dalle tubazioni: 1,50 m

Risposta: Le distanze sono rispettate (vedi tavola 206).

PARERE A2A (rete teleriscaldamento)

Tutte le indicazioni e le prescrizioni operative saranno recepite in fase di cantiere.

"Al fine di garantire la possibilità di intervento in caso di manutenzione è necessario mantenere libera una fascia minima di 50 cm sui due lati delle tubazioni, dove non dovranno essere posati servizi o costruiti manufatti."

Risposta: Le distanze sono rispettate (vedi tavola 206).

PARERE SETTORE EDILIZIA PUBBLICA E GLOBAL SERVICE - VERDE (atto prot gen n. 46592/2026 del 27/04/2026)

“Per le aree piantumate con arbusti/tappezzanti dovrà essere previsto idoneo sistema di pacciamatura contro le infestanti (con telo pacciamante in fibra naturale o sintetica successivamente ricoperto da corteccia o lapillo vulcanico).”

Risposta: Si conferma l'utilizzo di telo pacciamante in fibre vegetali naturali.

“Le linee di distribuzione dell'impianto dovranno essere collocate possibilmente nelle aree a verde, in prossimità delle cordature e non al centro delle strade e dei percorsi; sempre e comunque ad almeno 2 metri dalle piantumazioni arboree e a 1 m da quelle arbustive o dalle siepi.”

Risposta: Lo schema di irrigazione è stato aggiornato, rimuovendo il più possibile le linee di distribuzione dalle parti pavimentate. Il rispetto della fascia di 2 metri dalle piantumazioni arboree e di 1m da quelle arbustive o dalle siepi è stato rispettato dove possibile (ossia dove l'area verde è larga abbastanza da permettere tale distanziamento). In fase di cantiere verrà messa in opera la massima distanza applicabile.

Tutte le altre indicazioni e prescrizioni operative saranno recepite in fase di cantiere.

PARERE CAP (Prot. N. 394 del 13/01/2026)

1. Settore acquedotto

In merito al capitolo “INTERFERENZE”

Risposta: nelle tavole di progetto sono state riportate le distanze minime prescritte per verifica del rispetto delle distanze dalle reti esistenti; in fase immediatamente precedente l'inizio lavori, quando si avrà la disponibilità delle aree, dovrà essere condotto un tracciamento in campo per confermare quanto previsto negli elaborati, redatti secondo le indicazioni contenute nel webgis di Gruppo Cap.

“Distanza da alberature, manufatti puntuali e lineari – nessuna alberatura e/o manufatti puntuali e lineari dovranno essere realizzati al di sopra dell'infrastruttura d'acquedotto, garantendo una distanza minima in pianta di 150 cm dal fianco tubazione;”

Risposta: Le distanze sono rispettate (vedi tavola 206).

2. Settore fognatura

In merito al capitolo “INTERFERENZE”

Risposta: nelle tavole di progetto sono state riportate le distanze minime prescritte per verifica del rispetto delle distanze dalle reti esistenti; le tavole sono state redatte secondo le indicazioni contenute nel webgis di Gruppo Cap.

PARERE INTEGRATIVO CAP (Prot. N. 10378 del 05/06/2026)

“Tra gli elaborati prodotti, la Relazione Tecnica non cita il vincolo amministrativo nel capitolo di inquadramento urbanistico del lotto.”

Risposta: Recepito.

“Tra gli elaborati prodotti, la Tavola 800 – Drenaggio – Schema planimetrico e dettagli – prevede la realizzazione di trincee drenanti entro la ZdR di cui sopra; sebbene le trincee siano adibite alla sola infiltrazione delle acque meteoriche raccolte dalle aiuole, ovvero non sono adibite all’infiltrazione delle acque di prima pioggia e/o di dilavamento, il principio che si vuole adottare dell’infiltrazione artificiale attenua l’effetto filtrante del primo sottosuolo divenendo così dei potenziali punti perdenti vietati tra le attività di cui all’art. 94, comma 4. La tavola di progetto inoltre non cartografa la ZdR del pozzo. Si osserva quindi che le trincee ubicate più a Sud lungo il viale si collocano esternamente alla ZdR e dunque sono tecnicamente ammissibili; invece, le trincee più prossime all’incrocio con via Pavese risultano interferenti con la suddetta area di salvaguardia.”

Risposta: Recepito.

PARERE SETTORE TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI – SERVIZIO INFRASTRUTTURE E RETI – MANUTENZIONE STRADE (atto prot gen n. 46592/2026 del 27/04/2026)

Tav. 100

“Manca la Carta dei Vincoli (l’intervento delle aree pubbliche ricade nella zona di rispetto dei pozzi di captazione delle acque di falda). Sarebbe opportuno riportare anche la tav PR.03 e la tav. di Sensibilità paesistica (come fatto nella Relazione Tecnica).”

Risposta: Recepito.

Tav. 101

“Manca la legenda.”

Risposta: Recepito.

“Indicare pensilina (lato Oviesso) esistente in pianta.”

Risposta: Recepito.

“Segnare le caditoie esistenti e metterle in legenda.”

Risposta: Recepito. Sono state inserite in pianta, in legenda, e sono visibili anche nella tavola 202 e 203.

“Nella sezione A-A, non è chiaro cosa indicano i rettangoli campiti di grigio al livello stradale.”

Risposta: Recepito. Sono state inserite delle scritte per aiutare la comprensione.

Tav. 200

“Rivalutare l’innesto della ciclabile di viale Marelli in corrispondenza della prevista “piazzetta” antistante l’ingresso del futuro studentato: la soluzione proposta appare potenzialmente critica rispetto al conflitto nei flussi di pedoni e ciclisti da/per l’attraversamento di viale Italia.”

Risposta: Recepito. È stato implementato l’attraversamento pedonale, rendendolo anche ciclabile per indirizzare i flussi di biciclette da e per Milano.

“Approfondire questione drop-off ed eventuale suo riposizionamento e riadattamento (Utilizzo, regolamentazione e posizionamento con riferimento all’incrocio).”

Risposta: L’area destinata al drop-off è configurata come un’isola pavimentata a raso, nella quale è vietata la sosta dei veicoli, essendo consentita esclusivamente la fermata temporanea per le

operazioni di salita e discesa dei passeggeri. L'area di fermata è collocata a una distanza superiore a 5 m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale dell'intersezione, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 158 del Codice della Strada. La separazione fisica tra l'isola e la carreggiata è garantita mediante l'installazione di un cordolo delimitatore in gomma di colore giallo, dotato di inserto rifrangente e omologato con approvazione ministeriale n. 8010/2000 del 09/02/2001. A completamento della regolamentazione dell'area, è stata inoltre prevista idonea segnaletica verticale dedicata, finalizzata a identificare chiaramente la funzione di drop-off e le relative modalità di utilizzo.

“Nel parterre centrale lungo viale Marelli si chiede di valutare l’inserimento di un’area a verde anziché di posare la pavimentazione in porfido.”

Risposta: Recepito.

“Tenere conto di un arretramento delle aiuole previste sia centrali che laterali lungo viale Marelli, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, come già suggerito in precedenza. “

Risposta: Recepito. Sono state eliminate le aiuole circolari in mezzo all’attraversamento, e le aiuole spartitraffico sono state arretrate per garantire una maggiore visibilità.

“Portare in quota il corridoio pedonale a lato sosta (fronte Negozi) viale Marelli e uniformarlo a quanto previsto nel resto del progetto. La linea di delimitazione della sosta deve corrispondere alla linea di margine della carreggiata, come sul lato dello studentato.”

Risposta: Recepito.

“Prevedere chiusura parterre centrale su viale Italia.”

Risposta: Recepito.

“Valutare riasfaltatura viale Italia fronte studentato, essendo prevista una riorganizzazione della sosta e delle corsie carrabili, oltre alle fermate BUS.”

Risposta: Recepito.

“Rettificare confine di intervento lato via Pavese e lato viale Italia per uniformità asfaltature e ripristini.”

Risposta: Recepito.

“I cordoli in cemento vibro compresso vanno posizionati solo a delimitazione di un cambiamento dei materiali della pavimentazione o a contenimento del verde, mentre vanno posati cordoli in granito a delimitazione del marciapiede lungo la strada (valutare il riutilizzo dei cordoli esistenti, ove possibile).”

Risposta: Recepito.

“Eliminare cordoli di fine salita inizio discesa della castellana.”

Risposta: Recepito.

“Verificare corretto utilizzo dei loges e dei percorsi previsti.”

Risposta: Recepito.

“Inserire in mappa anche la pavimentazione in corrispondenza degli spazi predisposti per dehors.”

Risposta: Recepito.

“Manca riferimento spostamento “monumento” in pianta.”

Risposta: Recepito.

“È presente in legenda un refuso: “Pav1a – cubetti di granito” in tav 400 e nel computo si parla di lastre in granito bianco, non di cubetti.”

Risposta: Recepito.

“In merito alla rappresentazione della segnaletica orizzontale si tenga conto le prescrizioni date alla tav 901.”

Risposta: Recepito.

Tav 201

“Di difficile lettura: definire con maggiore precisione a quale livello fanno riferimento le quote riportate in tavola, soprattutto in relazione ai cambi altimetrici in corrispondenza dei cordoli.”

Risposta: Recepito. È stata inserita una doppia quota nei punti di cambio altimetrico.

“Riportare le quote longitudinali e trasversali delle porzioni di strada e marciapiede sia dello stato di fatto sia del progetto, per una maggiore comprensione del calcolo delle quantificazioni riportate nelle legende delle singole tavole, cui fanno riferimento le quantità riportate nel computo.”

Risposta: Per evitare confusione, l'osservazione è stata recepita in tavola 101, in modo da avere un confronto tra stato di fatto e stato di progetto.

Tav 202

“Di difficile lettura: non vi è una piena corrispondenza tra i retini della legenda e quelli in planimetria.”

Risposta: Recepito. La tavola è stata rettificata.

Tav 203

“Le caditoie di progetto non corrispondono a quelle riportate in tavola 800.”

Risposta: Recepito. La tavola è stata rettificata.

“Specificare spostamento tubi gas.”

Risposta: Recepito. La lavorazione non è più presente. È stato leggermente traslato l'attraversamento pedonale.

“In diverse parti mancano i retini loges.”

Risposta: Recepito.

“Non è indicato lo spostamento del cosiddetto “monumento”.”

Risposta: Recepito in tavola 200.

Tav. 204

“Di difficile lettura: non vi è una piena corrispondenza tra i retini della legenda e quelli in planimetria.”

Risposta: Recepito. La tavola è stata rettificata.

“Le caditoie di progetto non corrispondono a quelle riportate in TAV 800. Ricontrollare voci legenda inerenti alle caditoie, specificando le lavorazioni previste.”

Risposta: Recepito.

Tav. 206

Inserire ossigenodotto.

Risposta: Recepito.

Tav. 400

“Aggiornare la tavola considerando quanto già osservato in TAV200.”

Risposta: Recepito.

“Dettaglio T3: non è possibile l’inserimento di cordoli sporgenti rispetto al filo strada. Eliminare il filare di cordoli rappresentato dal dettaglio T3.”

Risposta: Recepito.

“Eliminare i cordoli in corrispondenza della salita/discesa della castellana.”

Risposta: Recepito.

“Indicare tutti i materiali rappresentati sulla planimetria (anche quelli delle panche e della pavimentazione sotto i dehors).”

Risposta: Parzialmente recepito. Vengono indicati tutti i materiali di pavimentazioni e cordoli. Per i materiali di panche si veda la tavola 500).

“I cordoli vibro compressi possono essere adoperati esclusivamente a delimitazione di cambi di materiale/contenimento aiuole, mentre i cordoli su strada devono essere in granito (valutare il riutilizzo dei cordoli esistenti, ove possibile).”

Risposta: Recepito.

Tav. 500

“L’indicazione di ridurre i moduli delle panche è stata parzialmente rispettata: da 4 sono diventati 3 anziché 2 come richiesto in sede di riunione.”

Risposta: Recepito.

Tav. 600

“Prevedere continuità e raccordo dei corrugati esistenti e di progetto dell’impianto di illuminazione esistente anche lato via Pavese – Marelli.”

Risposta: Recepito.

“I nuovi tracciati della IP dovranno essere il più possibile interconnessi con l’esistente.”

Risposta: Recepito.

“Indicare linee IP esistenti.”

Risposta: Recepito.

“Rimuovere tipologia corpo illuminante APLOS. Riprogettare l’illuminazione dedicata agli attraversamenti pedonali sulla base della normativa di riferimento. Riprogettare impianto di illuminazione

dell'attraversamento pedonale, con l'adozione di pali dedicati al solo attraversamento pedonale come presenti in altri attraversamenti pedonali sul territorio comunale."

Risposta: Recepito.

"I pali dovranno essere forniti verniciati e non solo zincati, con colore da definire."

Risposta: Recepito.

"Manca localizzazione dettaglio ILL7: non è chiaro dettaglio a cosa faccia riferimento."

Risposta: Recepito.

"Riparametrare lo scavo indicato nella sezione ILL5 con quanto riportato nella sezione del pozzetto e del plinto IP (profondità fondo pozzetto max 55 cm per consentire intervento manutentivo)."

Risposta: Recepito.

"Le prescrizioni tecniche inerenti accensioni, caratteristiche cavi e collegamenti elettrici dovranno essere definite con il gestore dell'impianto."

Risposta: Recepito.

Tav. 800

"L'area di progetto risulta essere inserita in parte in un'area oggetto di vincolo di non dispersione delle acque meteoriche generata dalla presenza del pozzo di captazione CAP sito in viale Marelli. Tutte le caditoie o i punti di captazione previsti dentro l'area di vincolo dovranno collettare le acque meteoriche in fogna come previsto dal regolamento CAP a cui si deve far riferimento."

Risposta: Recepito.

"Precisare come si intende modificare le caditoie esistenti. In dettaglio si chiede di esplicitare maggiormente gli interventi di collegamento delle nuove caditoie alla rete esistente lato viale Italia e viale Marelli, previa verifica di conformità della proposta progettuale con CAP."

Risposta: Recepito.

"Inserire le quote altimetriche per meglio comprendere il deflusso delle acque meteoriche."

Risposta: Recepito (indicati i sensi di deflusso che dovranno essere rispettati in esecutivo).

Tav. 801

"Specificare e/o approfondire obbiettivo della tavola."

Risposta: Recepito.

Tav. 901

Tutte le indicazioni sono state recepite.

Tav. 902

Tutte le indicazioni sono state recepite.

Tav. 903

Tutte le indicazioni sono state recepite.

Tav. 904

Tutte le indicazioni sono state recepite.

Tav. 905

Tutte le indicazioni sono state recepite.

NOTE INERENTI AL COMPUTO METRICO ESTIMATIVO

“La verifica del computo Metrico Estimativo (CME) allegato al PFTE ha evidenziato alcune voci non del tutto coerenti rispetto alle lavorazioni necessarie per l'intervento, ad es. la rimozione totale e la successiva ricostituzione (totale) del pacchetto stradale, anche dove non necessaria: si chiede un maggiore approfondimento delle voci di CME, con attenzione a una coerente relazione rispetto alle fasi di lavoro effettivamente da svolgersi.”

Risposta: è stata effettuata una revisione profonda del computo, in particolare è stata redatta la nuova tavola 204a, in cui viene fatto un confronto/incrocio tra tutte le demolizioni e le costruzioni di pavimentazioni, così da pesare molto più attentamente le rimozioni di strati di pavimentazione o massicciate.

“voce 2.02 – verificare e motivare se la lavorazione è necessaria e, qualora lo fosse, verificare quantità.”

Risposta: Recepito. La voce è stata nuovamente quantificata, come riportato in tavola 204a. La voce è stata ridotta da 235,40 mc a 109,80 mc, rendendola necessaria solo in alcuni punti di progetto.

“voce 2.03 – verificare e motivare se la lavorazione è necessaria e, qualora lo fosse, verificare quantità.”

Risposta: Recepito. La voce è stata nuovamente quantificata, come riportato in tavola 204a. La voce è stata drasticamente ridotta da 882,75 mc a 329,4 mc, rendendola necessaria solo in alcuni punti di progetto.

“voce 2.04/2.07/2.10/ – verificare e motivare se la lavorazione è necessaria e, qualora lo fosse, verificare quantità.”

Risposta: Recepito. La voce è stata sostituita dalla nuova voce unica 2.08. È stata nuovamente quantificata come riportato in tavola 204a. Il totale di demolizione massiciata si è ridotto da 3167,10 mc a 1141,56 mc, essendo la lavorazione necessaria solo in alcuni punti di progetto.

“voce 2.17 – quantificazione non chiara, riportare elementi di calcolo e di valutazione.”

Risposta: La nuova numerazione della voce è 2.16. La quantificazione di tale voce è la seguente: demolizione dello strato di usura (voce 2.01) per lo spessore di 4 cm (come riportato in tavola 204a)= $6536 \cdot 0.4$; a cui si somma la demolizione dello strato di binder (voce 2.02, voce già in mc); a cui si somma la demolizione della sottostruttura (voce 2.03, voce già in mc). Il totale è moltiplicato per il peso specifico del materiale da portare in discarica. Essendo l'unità di misura, il valore viene moltiplicato per 13.

“voce 2.18 – quantificazione non chiara, riportare elementi di calcolo e di valutazione.”

Risposta: La nuova numerazione della voce è 2.17. La quantificazione di tale voce è la seguente: demolizione dello strato di finitura della pavimentazione in cubetti (voce 2.05) per lo spessore della pietra e dello strato di allettamento (tot. 15 cm come riportato in tavola 204a)= $575 \cdot 0.15$; a cui si somma la demolizione dello strato di finitura della pavimentazione in lastre di pietra (voce 2.06) per

lo spessore della pietra e dello strato di allettamento (tot. 15 cm come riportato in tavola 204a)= 112×0.15 ; a cui si somma la demolizione generale dei massetti (voce 2.07, quantità già in mc come riportato in tavola 204a); a cui si somma la demolizione dei mc del muretto (voce 2.11). Il totale è moltiplicato per il peso specifico del materiale da portare in discarica. Essendo l'unità di misura, il valore viene moltiplicato per 18.

“voce 2.19 – quantificazione non chiara, riportare elementi di calcolo e di valutazione.”

Risposta: La nuova numerazione della voce è 2.18. La quantificazione di tale voce è il valore della voce “2.08 demolizione sottofondo”. Il totale è moltiplicato per il peso specifico del materiale da portare in discarica. Essendo l'unità di misura, il valore viene moltiplicato per 15.

“voce 4.04 – verificare se la lavorazione è necessaria, e qualcosa lo fosse, verificare la quantità. Vi è una contraddizione tra tavole e computo: alla TAV400, dettaglio T2, si precisa che la rete elettrosaldata viene posizionata sul sottofondo della pavimentazione in porfido soltanto ove carrabile; tuttavia, nel computo viene calcolata su tutti i mq di pavimentazione in porfido”

Risposta: Recepito. Nuova numerazione della voce: 4.03. Si tratta di un refuso. La rete elettrosaldata per la pavimentazione in cubetti di porfido è stata identificata con un retino apposito in tavola 400. La quantificazione di 13.430 kg è chiaramente erranea. La nuova quantificazione corretta è 592.50 kg.

“voce 4.05, 4.10, 4.14, 4.19 – verificare se la lavorazione è necessaria, e qualcosa lo fosse, verificare la quantità.”

Risposta: Recepito. Tali voci indicavano la costruzione della nuova massiciata, ma a seguito della revisione progettuale richiesta, tali voci sono state eliminate, e sostituite dalla nuova voce 4.14, che rappresenta i nuovi mc di massiciata necessari. La quantificazione è stata ridimensionata da 2386 mc a 726 mc. La nuova quantità è riportata in tavola 204a.

“voce 4.09 – verificare e motivare se la lavorazione è necessaria.”

Risposta: Recepito. Lavorazione non necessaria. La voce è stata eliminata.

“voce 4.11 – NO SEDE TRAM – verificare voce corrispondente.”

Risposta: Recepito. La nuova voce è la 4.06. Il codice è stato rettificato.

“voce 4.13 – verificare e motivare se la lavorazione è necessaria e, qualora lo fosse, verificare la quantità.”

Risposta: Recepito. Nuova voce 4.08. La lavorazione, a fronte dei nuovi approfondimenti progettuali, è richiesta solo in una piccola porzione (come riportato in tavola 204a). La lavorazione è stata ridotta da 3100 mq a 355 mq.

“voce 6.01 – voce da non includere negli oneri a scomputo.”

Risposta: Recepito. Lavorazione spostata nelle opere extra scomputo.

“voce 6.03 – Proporre apparecchio su palo, no apparecchi segnapasso.”

Risposta: Recepito. La tavola illuminazione è stata modificata, inserendo i nuovi corpi illuminanti a palo dedicati all'attraversamento pedonale. Il computo è stato aggiornato di conseguenza.

“voce 8.08 – Lavorazione non chiara. Da verificare.”

Risposta: Lavorazione verificata. La voce indica l'immissione alla rete fognaria dei nuovi pozzetti. La voce è stata rettificata scegliendone una più idonea per la lavorazione prevista. La quantità è stata aggiornata sulla base della revisione progettuale.

“voce 8.10 – Lavorazione da verificare: il costo unitario della tubazione generica per lo smaltimento acque è molto inferiore rispetto a quello qui riportato.”

Risposta: Lavorazione verificata. La voce è stata sostituita e inserita nuova quantificazione.

AII. A

“Inserire i pali esistenti posti nel parterre centrale di viale Marelli.”

Risposta: Recepito.

AII. B

“Manca legenda con segni grafici schematici e comunicativi (es. frecce, call-out con quantità dei flussi veicoli previsti), per mostrare gli effetti della rifunionalizzazione di viale Marelli rispetto ai complessivi flussi di traffico considerati su tutto il quadrante viabilistico di riferimento per lo Studio del Traffico.”

Risposta: A valle delle interlocuzioni con il Comune di Sesto San Giovanni in data 8/6/2026 si modifica la planimetria con uno zoom adeguato a fare vedere le viabilità dell’area di studio.

PSC 501

“Aggiornare planimetria al progetto presentato.”

Risposta: Recepito.

CAM

“Inserire relazione CAM.”

Risposta: Recepito.

PARERI RICEVUTI A VALLE DELLA PRIMA INTEGRAZIONE PROTOCOLLATA IN FASE DI CONFERENZA DEI SERVIZI REV01 (SETTEMBRE 2026)

PARERE CAP (Prot. N. 14669 del 06/08/2026)

1. RETE PUBBLICA FOGNATURA

“Per quanto attiene all’intervento di riconfigurazione/riqualificazione viabilistica si prende atto delle modifiche apportate sugli elaborati ritenendo recepite le prescrizioni richieste in merito a:

- Rispetto delle distanze minime delle alberature e di ogni nuovo manufatto rispetto alle tubazioni esistenti;
- Ricollocazione delle caditoie esistenti utilizzando i medesimi allacci già presenti e garantendo che non vi sia in alcun modo aumento di portata proveniente da altre superfici impermeabilizzate.

Pertanto, si esprime PARERE POSITIVO.”

“Per quanto attiene all’intervento urbanistico di realizzazione nuovo studentato e alla necessità di verifica di compatibilità delle reti con i futuri quantitativi scaricati in fognatura, si resta in attesa di ricevere le informazioni necessarie richieste nel precedente parere n. prot.394 del 13/01/2026 al quale si rimanda. Per vs comodità e agevolarne la risposta si allegano nuovamente le checklist sui contenuti minimi con la richiesta di compilarle e ritrasmetterle allo scrivente gestore per le valutazioni di competenza.”

2. RETE PUBBLICO ACQUEDOTTO

“Per quanto attiene all’intervento di riconfigurazione/riqualificazione viabilistica si prende atto delle modifiche apportate sugli elaborati ritenendo recepite le prescrizioni richieste in merito a:

- Rispetto delle distanze minime delle alberature e di ogni nuovo manufatto rispetto alle tubazioni esistenti;
- Alla futura attivazione della richiesta di tracciamento per avere la posizione corretta della tubazione acquedottistica

Pertanto, si esprime PARERE POSITIVO.”

“Per quanto attiene all’intervento urbanistico di realizzazione nuovo studentato e alla necessità di verifica di compatibilità delle reti con i futuri fabbisogni idropotabili e antincendio si resta in attesa di ricevere le informazioni necessarie richieste nel precedente parere n. prot.394 del 13/01/2026 al quale si rimanda. Per vs comodità e agevolarne la risposta si allegano nuovamente le checklist sui contenuti minimi con la richiesta di compilarle e ritrasmetterle allo scrivente gestore per le valutazioni di competenza.”

3. FASCIA DI RISPETTO POZZO IDROPOTABILE

“Come sintetizzato nell’elaborato 224183_PFTE_ALL_ALL_H, sono state recepite le richieste di revisione/integrazione come indicate nel precedente parere (positivo subordinato) emesso con prot. CAP 10378 del 05/06/2025. In particolare: Recepimento del vincolo amministrativo rappresentante la Zona di rispetto del pozzo 0152090014 – Marelli – tra gli elaborati di progetto e le tavole di interesse. La Tavola 800 – Drenaggio – in cui vengono eliminate le trincee drenanti interferenti con la ZdR di cui sopra.

Pertanto, si esprime PARERE POSITIVO.”

VALUTAZIONI TRASPORTISTICHE

“Si richiede di esplicitare gli impatti dell'intervento sulla rete viaria del Comune di Milano, con particolare riferimento all'intersezione viale Italia/viale Marelli/via Sagrado/via Oslavia (prosecuzione di viale Monza). In particolare, si richiede di verificare la sostenibilità della proposta di regolazione semaforica riportata nello studio di traffico, alla luce del significativo incremento dei flussi veicolari in svolta a destra verso viale Italia (+401 veicoli/h nell'ora di punta del mattino e +710 veicoli/h nell'ora di punta della sera). La documentazione presentata non consente di verificare gli effetti di tale incremento sugli accodamenti in uscita da Milano. La proposta di piano semaforico dell'intersezione viale Italia/viale Marelli/via Sagrado/via Oslavia, riportata a pagina 25 dello studio di traffico, sembra garantire una corsia per la svolta a destra verso viale Italia e riduce il tempo di verde da 42 secondi attuali a 24 secondi. In considerazione degli incrementi attesi, tale modifica non sembra sostenibile.

Si richiede inoltre di esplicitare, per ciascun ramo dell'intersezione e della rete interessata:

- le lunghezze degli accodamenti previste;
- i tempi di percorrenza stimati, ritardi e LdS;

In assenza della documentazione richiesta e di un aggiornamento dello studio di traffico che tenga conto degli effetti cumulativi degli interventi urbanistici previsti nell'intorno, non risulta possibile esprimere una valutazione compiuta degli impatti dell'intervento sulla rete viaria e sul sistema del trasporto pubblico.

Risposta: Per quanto concerne le valutazioni trasportistiche viene fatta una premessa: il progetto di ricucitura del lotto dello studentato con il vicino quartiere Vittoria rientra in una specifica volontà dell'Amministrazione di Sesto. Per perseguire tale obiettivo si è scelto di privilegiare la connettività tra lembi vicini di città lungo viale Marelli, la sicurezza delle utenze deboli della strada e gli spazi a queste dedicate, anche a discapito delle performances trasportistiche dell'area di studio.

Infatti, lo studio di traffico evidenzia come la riorganizzazione viaria dei viali Marelli e Italia porta ad una riduzione della capacità della rete e, conseguentemente, ad una riduzione importante delle performances della stessa, con un insoddisfacimento della domanda di trasporto presente nello SDF.

Lo studio di traffico non considera un incremento di matrice riferita agli ambiti di Sesto San Giovanni soggetti a pianificazione attuativa vigente (es. PII aree Falck, PII Marelli), in quanto:

1. non sono ad oggi in attuazione interventi edificatori che possano essere presi in considerazione dal punto di vista dell'incidenza sul sistema della viabilità oggetto del medesimo studio di traffico, anche considerando che molte di queste aree sono relativamente distanti dall'area oggetto di studio e con potenziali ricadute su altri assi stradali di rango più elevato rispetto a quelli analizzati (gli ambiti del PII “aree Falck” più prossimi non sono oggetto di prevista edificazione nel breve-medio termine);
2. le pianificazioni vigenti sono state oggetto nell'ultimo decennio di complesse vicende legate agli asset proprietari che hanno spesso rimesso in discussione i diversi equilibri tra le funzioni insediabili e i relativi carichi insediativi, non consentendo una chiara definizione dell'impatto che queste potranno avere sulla città;
3. allo stesso modo, nell'ambito del “PII Marelli” più prossimo a quello di costruzione dello studentato in esame e con pianificazione attuativa vigente, non sono previsti interventi di edificazione nel breve termine;

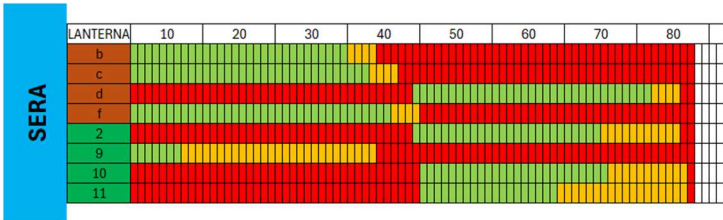
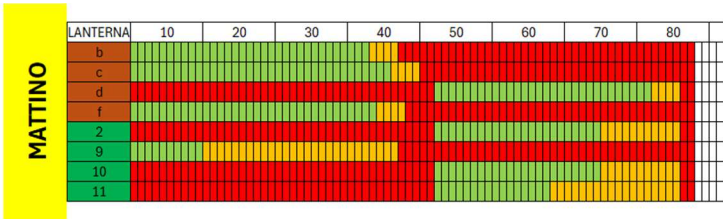
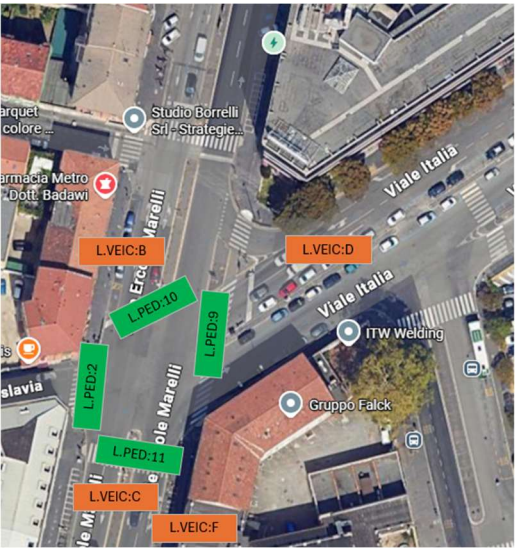
4. sarà comunque demandato a successivi e ulteriori studi di traffico, con eventuali soluzioni viabilistiche integrative, l'adattamento di insorgenti interventi edificatori al quadro di progetto definito con lo studio di traffico allegato al progetto di costruzione dello studentato in esame.

I tempi semaforici sono frutto di un confronto con l'Amministrazione sestese e con gli uffici tecnici che ha stabilito una serie di riferimenti cui attenersi, con la generale volontà di disincentivare l'attraversamento di viale Marelli per favorire il percorso alternativo su Italia/Pavese. Si tratta di una prima ipotesi che potrà essere ulteriormente affinata: è possibile ipotizzare che prima della messa in funzione dei piani semaforici indicati in relazione, il Comune di Sesto provveda ad una rivalutazione degli stessi (mantenendo il senso generale delle modifiche) per un'ottimizzazione finale prima della messa in esercizio definitiva, anche alla luce di eventuali valutazioni negli step successivi dell'iter decisorio del progetto dello studentato e soprattutto in relazione ad una possibile variazione nel tempo, anche lieve, dei flussi veicolari (censiti nel novembre 2024).

Di seguito si riportano le analisi di dettaglio in risposta alle osservazioni del Comune di Milano, con riferimento all'intersezione di cui si è richiesto l'approfondimento (Italia/Oslavia/Marelli).

TEMPI SEMAFORICI

Di seguito si riporta in dettaglio il ciclo semaforico dell'intersezione di interesse con i tempi di dettaglio del verde e degli offset (*Si fa notare che nella relazione di Aprile 2026, il ciclo semaforico incollato in relazione aveva un refuso su un offset di una manovra: il nuovo rilascio della relazione modifica l'immagine correttamente).



MATTINO

LANTERNA	V	G	R	DURATA
b	33	4	41	78
c	36	4	38	78
d	30	4	44	78
f	34	4	40	78
2	23	11	44	78
9	10	27	41	78
10	23	11	44	78
11	16	18	44	78

SERA

LANTERNA	V	G	R	DURATA
b	30	4	44	78
c	33	4	41	78
d	33	4	41	78
f	36	4	38	78
2	26	11	41	78
9	7	27	44	78
10	26	11	41	78
11	19	18	41	78

PERFORMANCES DI DETTAGLIO

Le valutazioni richieste sono state condotte sia tramite il software VISSIM, già implementato per le analisi modellistiche complessive dell'area di studio, sia implementando la metodologia HCM per il dettaglio semaforico dell'intersezione richiesta.

I tempi di percorrenza sono riferiti dalla sezione di viale Marelli tra viale Edison e viale Italia sino all'incrocio con via Pavese/Buozzi (e viceversa): si considerano sia il percorso dritto lungo viale Marelli sia il successivo percorso suggerito nello scenario progettuale lungo il triangolo Pavese/Italia. Nello SDF i percorsi alternativi lungo Italia/Pavese non sono effettuati da nessun veicolo sulla rete, motivo per cui viene indicato in tabella "nd" come tempo di percorrenza.

I tempi di percorrenza sono espressi in secondi.



TEMPI DI PERCORRENZA	AM		PM	
	SDF	SDP	SDF	SDP
Da Sud a Nord	139	95	245	178
Da Sud a Nord via Pavese	nd	270	nd	302
Da Nord a Sud	117	152	87	106
Da Nord a Sud via Italia	nd	188	nd	181

I valori di coda si riferiscono alla lunghezza media dell'accodamento, che è espressa in metri: in VISSIM lo standard di riferimento considera un veicolo in coda quando la velocità va sotto ai 5 Km/h. Com'è possibile notare nello SDP, a livello complessivo, si incrementano le lunghezze medie delle code in relazione alla maggior congestione della rete. L'unica coda in diminuzione è sull'attestamento Marelli Nord la mattina, dove la forte direzionalità del flusso deviato sul percorso alternativo da un beneficio al viale.



CODE	AM		PM	
	SDF	SDP	SDF	SDP
Italia	67.7	103.9	20.6	18.9
Marelli Nord	48.7	32.7	11.7	15.9
Marelli Sud	6.4	39.0	66.8	102.0

Infine, si riportano i livelli di servizio (LOS) delle lanterne semaforiche dell'impianto Italia/Marelli/Oslavia: come si può notare si assiste ad un peggioramento dei LOS calcolati con la metodologia HCM, in linea con i parametri di sintesi della micro.

Di seguito si riportano i nomi delle lanterne dello SDF. Nello scenario SDP la manovra di svolta a sinistra da Marelli nord (B-2) viene inibita con conseguente soppressione della lanterna B-2ds.



Fase	SDFAM	SDPAM	SDFPM	SDPPM
1_ds	D	D	C	B
1_s	C	C	B	B
2_dd	C	C	C	C
2_ds	C	nd	C	nd
4_dx	A	C	B	F
4_ds	B	B	D	B

Ramo complessivo	AM		PM	
	SDF	SDP	SDF	SDP
Italia	D	D	C	B
Marelli Nord	C	C	C	C
Marelli Sud	B	C	D	F
INTERSEZIONE COMPLESSIVA	C	C	C	E

MOBILITA' CICLISTICA

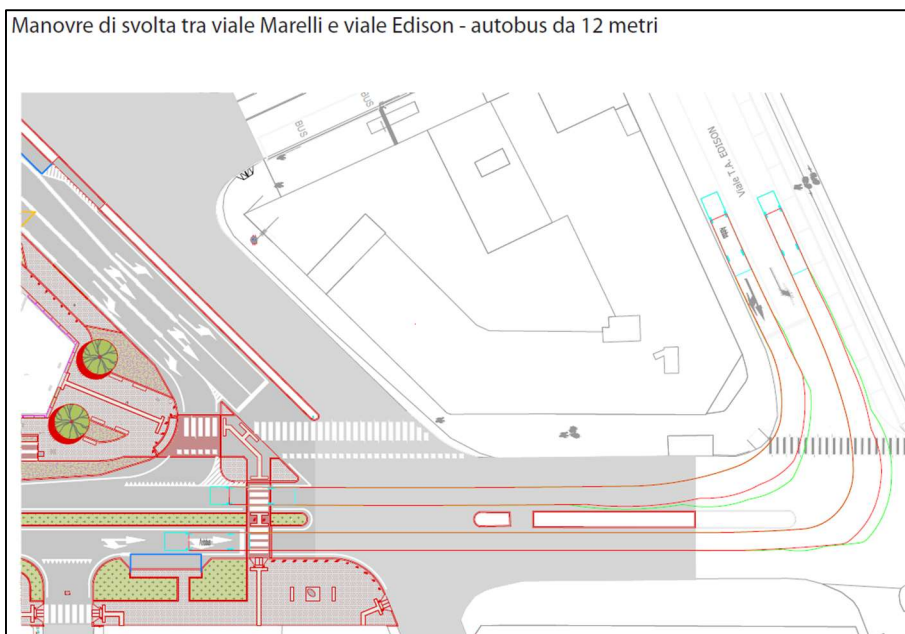
“Relativamente alla rete ciclabile, si evidenzia che il percorso previsto non risulta adeguatamente raccordato con la rete esistente. Si suggerisce pertanto di garantirne la continuità, assicurando idonei innesti con le piste ciclabili esistenti o, ove queste non siano presenti, almeno con la viabilità ordinaria. In particolare, sul lato verso Milano, si richiede il collegamento con le piste ciclabili esistenti lungo viale Monza e viale Tommaso Edison, così da garantire la continuità degli itinerari ciclabili. Si suggerisce inoltre, di garantire la continuità della pista ciclabile in corrispondenza dell'attraversamento ciclabile all'intersezione tra viale Italia e viale Marelli, evitando interruzioni della sede ciclabile in prossimità dell'attraversamento. Si evidenzia infine che la larghezza di 2,50 m prevista per la pista ciclabile bidirezionale costituisce il valore minimo previsto dalla normativa; si suggerisce pertanto di adottare una sezione di maggiore ampiezza, ove gli spazi disponibili lo consentano.”

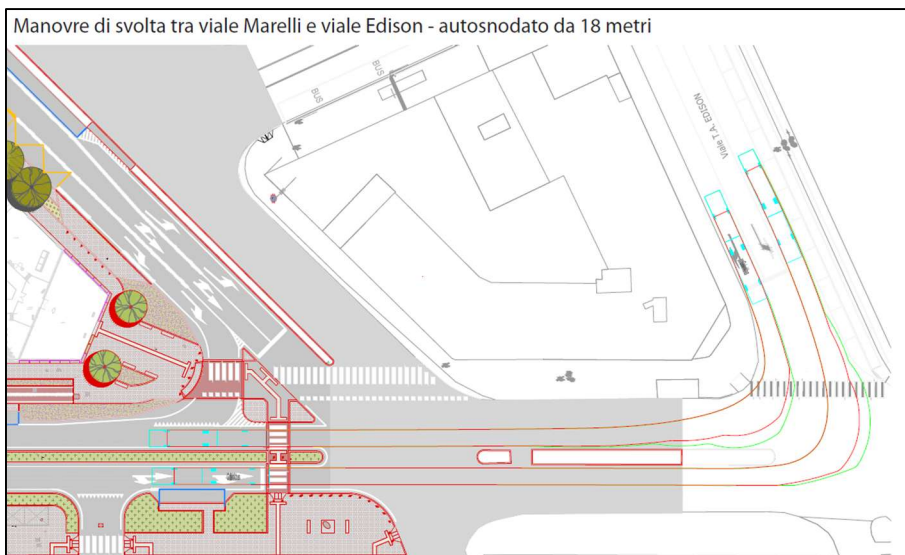
Risposta: La mobilità ciclistica è stata ulteriormente discussa con il Comune di Sesto San Giovanni, risultando in continuità e coerenza con lo stato dei luoghi.

TPL

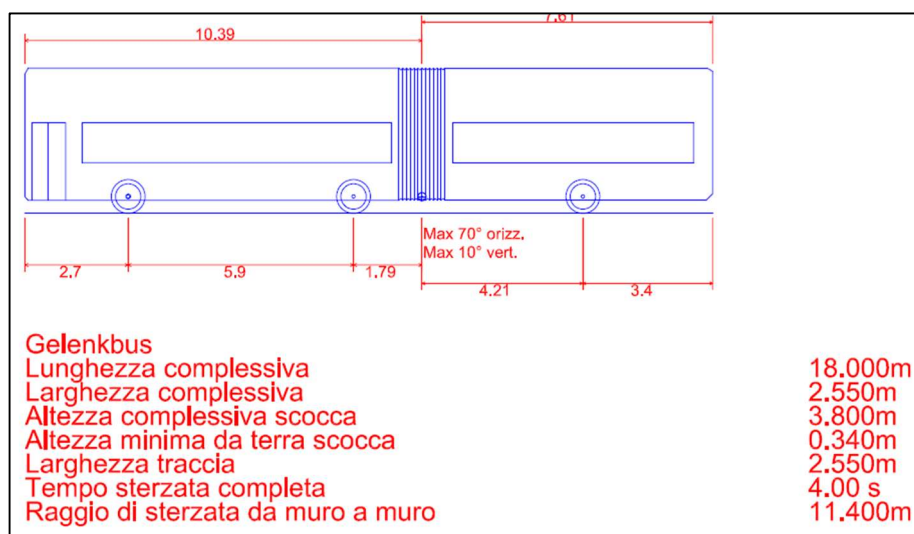
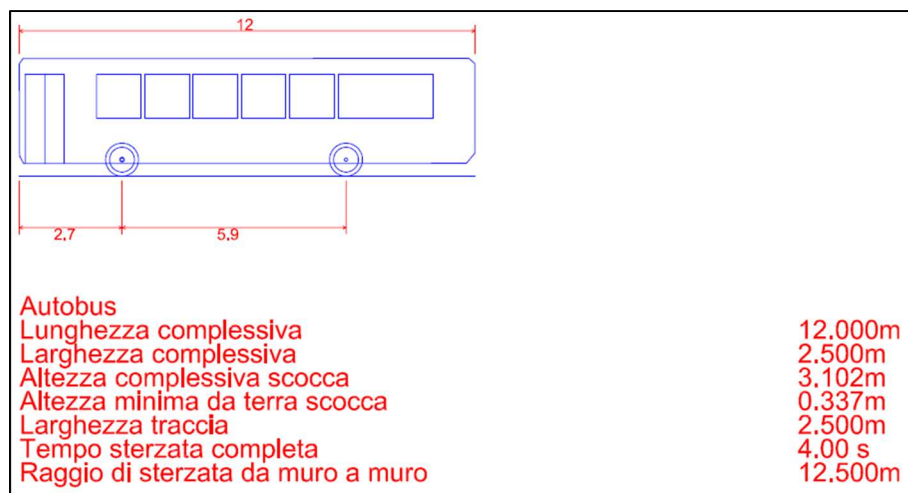
“Si segnala, oltre quanto già evidenziato da ATM, che oggi la linea 700 in arrivo da via Marelli svolta a sinistra in viale Italia. Anche nel Programma di Bacino, in fase di aggiornamento, questa svolta viene confermata con la linea 713. L'impossibilità di effettuare questa manovra comporterebbe svoltare su via Edison, con allungo di percorso e soprattutto di tempo. Il primo tratto di via Edison, inoltre, non presenta ad oggi fermate attive sul lato sud (dir. Sesto cimitero) sarebbe quindi da valutare l'inserimento di una fermata nel primo tratto compreso tra viale Marelli e via Adamello previa valutazione degli spazi disponibili. Da valutare con gli uffici competenti del Comune di Milano. É opportuno simulare le manovre dei mezzi tramite software tipo Vehicle Tracking in modo da evidenziare eventuali interferenze con bus da 12 e 18m.”

Risposta: In relazione all'inibizione della manovra in sinistra da Viale Marelli Nord verso viale Italia, si sono fatte le opportune verifiche di iscrivibilità delle manovre all'intersezione successiva con viale Edison e di reimmissione su viale Italia. Tali verifiche, in maniera più dettagliata sono descritte in appendice allo studio di traffico. Di seguito si riportano le immagini degli ingombri per i bus da 12 e da 18 metri.





Si riportano nello specifico le caratteristiche geometriche dei mezzi usati per le verifiche.



MOBILITA' PEDONALE

“Come riportato nel paragrafo dedicato alla ciclabilità, si richiede di garantire la continuità della connessione ciclabile e pedonale lungo l'intero asse, data la sua rilevanza strategica quale collegamento tra Milano e Sesto San Giovanni. In particolare, si suggerisce di intervenire sull'intersezione tra via Marelli e viale Italia, riducendo al minimo gli spazi di risulta, al fine di migliorare l'area di attraversamento pedonale e ciclabile antistante la "piazzetta". Si consiglia pertanto di prevedere dei musoni di protezione in corrispondenza degli attraversamenti, per aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti e ridurre gli spazi residui di asfalto e di ridurre al minimo la lunghezza degli attraversamenti pedonali, in particolare quello su viale Italia, che risulta attualmente il più esteso e quindi più critico in termini di sicurezza ed esposizione al traffico veicolare.”

Risposta: L'attraversamento pedonale risulta già ottimizzato e messo in sicurezza da apposita segnaletica e isola salva pedone. A seguito di ulteriori verifiche geometriche, non è possibile restringere ulteriormente gli spazi carrabili.

RELAZIONE GEOTECNICA AI SENSI DEL DM 17/01/2018 – OPERE DI URBANIZZAZIONE

“All’interno della “Relazione geotecnica ai sensi del DM 17/01/2018 per le Opere di Urbanizzazione previste sulle aree pubbliche adiacenti al nuovo studentato” vengono approfonditi gli aspetti geotecnici e sismici sito-specifici dell’area oggetto dell’intervento. Le indagini penetrometriche hanno consentito di caratterizzare i terreni dal punto di vista geotecnico, mentre le prove geofisiche MASW ne hanno definito la classificazione da un punto di vista sismico. Sulla base delle indagini sito specifiche, sopra citate, e l’utilizzo di specifici software è stato possibile definire la fattibilità dell’intervento sotto tutto il punto sismico e geotecnico. indagini che ne hanno permesso la definizione e l’identificazione di un modello geologico. Pertanto, il Servizio scrivente non può che prendere atto di quanto dichiarato da parte del professionista. “

GESTIONE DEL MATERIALE DI RISULTA

“All’interno dei documenti integrativi pervenuti a luglio e oggetto del presente parere, il soggetto proponente non fornisce alcun riscontro in merito a possibili soluzioni alternative rispetto a quelle precedentemente proposte relativamente alla gestione del materiale come “rifiuti”. Pertanto, si rimanda ogni valutazione su tale aspetto a seguito della disamina del progetto esecutivo.”

PARERE SETTORE TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI – SERVIZIO INFRASTRUTTURE E RETI – MANUTENZIONE STRADE (atto prot gen n. 82777/2026 del 22/07/2026)

NOTE INERENTI AL COMPUTO METRICO ESTIMATIVO

“voce 2.01 - La voce indica una scarifica di 6cm, mentre in tav.204a è indicata una scarifica di 4cm.”

Risposta: La voce indica una scarifica minore o uguale a 6 cm. Pertanto, lo spessore di 4 cm rientra in tale voce.

“voce 2.02 - Nella voce è prevista anche la demolizione del binder per la realizzazione della castellana. Non è chiaro, tuttavia, perché vada eliminato lo strato di binder dal momento che per la realizzazione della castellana si deve salire di quota.”

Risposta: Salendo di 15 cm di quota, non è possibile effettuare un ispessimento dello strato di binder esistente. Questo comporterebbe una cattiva resa del materiale, in quanto lo spessore totale del binder arriverebbe a misurare 19 cm. Si rende pertanto necessario demolire il pacchetto di 24 cm, effettuare un’aggiunta di massiciata (sull’esistente) e poi completare con il pacchetto di asfalto carrabile, che viene rifatto integralmente solo in questo punto (oltre alle vecchie porzioni pedonali, vedasi tipologia 9 e 12). Si può eventualmente valutare, in fase di esecutivo, di demolire solo lo strato di usura, e su quello predisporre un pacchetto con spessori 8-5-4, ripartendo con la posa dal tout venant sopra il vecchio binder. La soluzione potrebbe funzionare meglio dell’ispessimento del solo strato di binder, ma andrebbe comunque verificata.

“voce 2.03 - Nella voce è prevista anche la demolizione della sovrastruttura in conglomerato bituminoso di altri 15cm, per la realizzazione della castellana. Non è chiaro, tuttavia, perché vada eliminato lo strato in parola dal momento che si deve salire di quota.”

Risposta: Il rifacimento si rende necessario per i motivi elencati nella risposta precedente.

“voce 2.05 - Non è chiaro perché è stata modificata la voce: quella più specifica per la rimozione cubetti di porfido era la precedente 2.08 (ReV_02).”

Risposta: è stata ripristinata la vecchia voce.

“voce 2.06 - Lo spessore riportato nella voce è diverso dai 15cm di spessore riportati nella tav.204a.”

Risposta: I 15 cm di spessore finitura riportati all'interno della tavola 204a, fanno riferimento allo spessore della pietra (10 cm) e allo strato di allettamento (5 cm), per un totale di 15 cm.

“voce 2.08 - Non è necessario demolire 30cm di profondità di sottofondo al di sotto della pavimentazione in porfido. Si può prevedere una demolizione totale di max 30cm, quindi 18cm di sottofondo, considerando le demolizioni di strato di asfalto colato e di massetto come ipotizzato in tav204a (2cm+12cm).”

Risposta: Refuso. È stato individuato un errore nella tipologia 5. L'errore è stato corretto.

“voce 2.15 - In base a quanto già osservato alla voce 2.07, non è necessario scavare di 18cm al di sotto della pavimentazione in porfido, come riportato in tav.204a.”

Risposta: Il totale è stato rivisto sulla base delle osservazioni precedenti.

“voce 2.18 - Da rivedere per scavo di profondità eccessiva in alcune aree di progetto.”

Risposta: Il totale è stato rivisto sulla base delle osservazioni precedenti.

“voce 2.19 - Da rivedere per scavo di profondità eccessiva.”

Risposta: Il totale è stato rivisto sulla base delle osservazioni precedenti.

“voce 4.06 - In contrasto con voce 2.01 che prevede scarifica di 6cm.”

Risposta: Il nuovo strato di usura previsto da progetto è di 4 cm. La voce 2.01 è valida per uno spessore fino a 6 cm.

“voce 4.07 - Da eliminare i 264mq della castellana.”

Risposta: Non attuabile. Si rimanda alla risposta per la voce 2.02.

“voce 4.08 - Da eliminare i 264mq della castellana.”

Risposta: Non attuabile. Si rimanda alla risposta per la voce 2.02.

“voce 4.11 - Approfondire e motivare l'utilizzo del telo.”

Risposta: Refuso. Il TNT è stato rimosso.

“voce 4.12 - Da posizionare solo in punti specifici (da motivare) e con passaggio carraio.”

Risposta: La rete elettrosaldata non è necessaria. La voce è stata rimossa.

“voce 4.14 - Voce da rivedere per scavo di profondità eccessiva: le profondità raggiunte con scavo e nuovo sottofondo arrivano a una manomissione del suolo fino a 60cm in diverse parti del progetto, in contrasto con quanto precedentemente indicato.”

Risposta: Il totale è stato rivisto sulla base delle osservazioni precedenti.

ELABORATI GRAFICI

Tav. 103

“Eliminare informazioni superflue come parterre nero, parcheggi blu su viale Italia, campiture materiali. Quote non complete su viale Marelli ang. viale Italia e su viale Italia.”

Risposta: Recepito da STUDIO AGN.

Tav. 104

“Eliminare informazioni superflue come parterre nero, parcheggi blu su viale Italia, campiture materiali. Quote non complete su viale Marelli ang. viale Italia e su viale Italia.”

Risposta: Recepito da STUDIO AGN.

Tav. 200

“Il temine “drop-off” non è normato. Valutare in alternativa, ai sensi della normativa vigente, un “carico-scarico” o un “parcheggio a tempo limitato” con relativo cartello. Si precisa altresì che l’eventuale carico-scarico non potrà essere in nessun caso ad uso esclusivo dello studentato.”

Risposta: Si è valutato di sostituire il drop-off con due stalli carico- scarico con relativa segnaletica.

“Si fa inoltre presente che l’inserimento di un cordolo in gomma a delimitazione dell’area di drop-off richiede un’ordinanza dirigenziale per modificare la disciplina della circolazione.”

Risposta: Il cordolo in gomma è stato rimosso in quanto non più compatibile con lo stallo di carico/scarico.

“La sosta su viale Marelli, lato negozi, deve essere larga 2 metri come sul lato opposto: valutare di allargare le aree verdi di 50cm su tutta la via lato negozi.”

Risposta: Recepito.

“Il percorso tattile sulla piazzetta di viale Marelli ang. via Pavese deve terminare sulla prima seduta all’angolo della piazzetta e non proseguire parallelamente alla strada lungo tutta la piazzetta.”

Risposta: Recepito.

“Va completato il percorso tattile sull’isola pedonale viale Marelli ang. viale Italia: i loges vanno posizionati anche a protezione dell’attraversamento su viale Italia e vanno collegati tra loro.”

Risposta: Recepito.

“Sulle rampe della castellana vanno previste solo le strisce gialle, non quelle bianche (errata corrige del precedente parere).”

Risposta: Recepito.

Tav. 200a

“Non è chiaro l’obiettivo della tavola: vi sono numerose informazioni che si sovrappongono, alcune ridondanti (quali le strisce della segnaletica orizzontale), e molte già indicate in tav. 800. Inoltre, gran parte delle informazioni riportate in planimetria non sono specificate in legenda (ad esse si può risalire attraverso la consultazione delle legende delle tavv. 800 e 103).”

Risposta: Obiettivo della tavola è mostrare le sezioni stradali con la relativa planimetria con traccia delle sezioni, dimostrando l’assenza di interferenza tra i sottoservizi presenti e le modifiche alle

caditoie stradali previste in progetto; la tavola è stata graficamente adeguata eliminando le informazioni non necessarie ed adeguando la legenda da STUDIO AGN.

Tav. 201

“È presente un refuso nelle quote dell’area triangolare, da cui si potrebbe dedurre che la porzione in porfido lato viale Marelli è a quota strada (informazione discordante rispetto a quanto dichiarato in tav.204a).”

Risposta: Recepito.

Tav. 204

“Verificare le quantità riportate in legenda, in coerenza con quanto indicato in tav. 204a.”

Risposta: Recepito. Le quantità sono state verificate.

Tav. 204a

“Nelle opere extra-scomputo vanno considerate anche le lavorazioni (demolizioni e costruzioni) che coinvolgono l’area su cui attualmente si estende la pista ciclabile esistente e non solo l’area interessata dalla pista ciclabile di progetto.”

Risposta: Recepito.

“Non è chiara la rimozione e la successiva ricostituzione stratigrafica sottostante la pavimentazione in porfido (che comporta il rifacimento di un pacchetto stradale di 60cm). Non si ritiene altresì opportuno rimuovere 30 cm di sottofondo, considerata anche la presenza dei sottoservizi al di sotto dell’area in questione.”

Risposta: Refuso. L’errore è stato corretto.

“Lo spessore di 0,15m delle lastre in pietra non è coerente con la nuova voce 2.06 nel computo.”

Risposta: Lo spessore finitura di 15 cm corrisponde a 10 cm di pietra e 5 cm di strato di allettamento.

Tav. 206

“Da verificare incongruenza tra le prescrizioni dei sottoservizi in tavola e quanto previsto in progetto: come indicato in tav. 301, è previsto un mix arbustivo nelle due aiuole frontestanti l’ingresso principale dello studentato, proprio in corrispondenza della rete gas, che, come esplicitato in legenda, deve essere distante almeno 1,5m dalle nuove specie arbustive.”

Risposta: Le specie arbustive previste sono piccole e facilmente rimovibili per accedere al condotto in caso di manutenzione. Nelle norme di Unareti si intendono di solito arbusti di grandi dimensioni. In caso dovesse essere necessario, si possono creare delle “fasce di verde” in corrispondenza dei condotti, sostituendo i piccoli arbusti con una fascia di prato. Si rimandano ulteriori valutazioni al progetto esecutivo.

“Porre inoltre attenzione anche all’alberatura simmetrica rispetto a quella evidenziata nel riquadro: essa è posizionata al limite rispetto a quanto previsto dalle prescrizioni di Unareti.”

Risposta: L’alberatura rispetta la distanza minima richiesta. È stata aggiunta una quota che esplicita meglio tale aspetto.

“Il teleriscaldamento è gestito da A2A Calore e Servizi, non da Unareti, come specificato in legenda.”

Risposta: Refuso. Corretto.

Tav. 400

“Aggiornare la tavola considerando le osservazioni presentate in TAV200.”

Risposta: Recepito.

Tav. 600

“Le prescrizioni tecniche inerenti accensioni, caratteristiche cavi e collegamenti elettrici dovranno essere definite con il gestore dell’impianto.”

Risposta: La nota era già stata riportata nelle note generali.

Tav. 800

“Inserire le quote altimetriche per meglio comprendere il deflusso delle acque meteoriche.”

Risposta: Non è obiettivo della tavola indicare le quote stradali di progetto – nota di STUDIO AGN.

“Completare le quote altimetriche su viale Marelli lato viale Italia e su viale Italia. Le quote non corrispondono a quelle segnate in tav. 201.”

Risposta: le quote stradali sono state rimosse dall’elaborato, rimandando ad elaborato specifico del progetto stradale – nota di STUDIO AGN.

“La linea verde del “collettore esistente” segnata in legenda non è indicata in tavola.”

Risposta: refuso corretto uniformando i colori del collettore esistente tra legenda e tavola da STUDIO AGN.

“Comporre un’unica legenda.”

Risposta: composta unica legenda da STUDIO AGN.

Tav. 801

“Non è ancora chiaro l’obiettivo della tavola: l’acquedotto con fascia di rispetto è già stato riportato in tav. 103 e viene anche rappresentato in tav. 206 assieme agli altri sottoservizi. Non è chiaro se con questa specifica tavola, ove la linea di acquedotto viene sovrapposta alla planimetria di progetto, si intende modificare il sottoservizio in parola.”

Risposta: L’obiettivo della tavola è quello di mostrare l’acquedotto allo stato di fatto con relativa fascia di rispetto a confronto con lo stato di progetto, come richiesto da CAP per esprimere il proprio parere; la tavola non indica alcun intervento sull’acquedotto, come confermato dal parere favorevole di CAP – nota redatta da STUDIO AGN.

Tav. 901

“Sulle rampe della castellana vanno previste solo le strisce gialle, non quelle bianche (errata corrige del precedente parere).”

Risposta: Recepito.

“Le linee orizzontali che indicano il carico-scarico sono bianche.”

Risposta: Recepito.

Tav. 902

“Il segnale indicante il “drop-off” non è normato: valutare in alternativa, ai sensi della normativa vigente, un “carico-scarico” o un “parcheggio a tempo limitato” con relativo cartello.”

Risposta: Si è valutato di sostituire il drop-off con due stalli carico- scarico con relativa segnaletica.

“Inserire agli estremi in entrata del tratto di viale Marelli, sul lato dx rispetto al senso di marcia (non sul parterre centrale), due cartelli “zona residenziale” (figura II 318, come sotto riportato) + “30” km/h.”

Risposta: Recepito.

“Inserire agli estremi in uscita del tratto di viale Marelli, sul lato destro rispetto al senso di marcia, (non sul parterre centrale) due cartelli “fine zona residenziale” (figura II 319, come sotto riportato).”

Risposta: Recepito.

“I segnali di Parcheggio per disabili vanno posizionati all’inizio dello stallo, non alla fine.”

Risposta: Recepito.

“Il segnale di attraversamento pedonale non va posizionato in prossimità di attraversamenti in corrispondenza di intersezioni o in presenza di semafori. Nell’intervento in parola, va posizionato pertanto solo in prossimità dell’attraversamento rialzato.”

Risposta: Recepito.

“Il segnale di “carico e scarico” va indicato con un segnale a “P” (60x60) con sotto un pannello integrativo 40x60 come sotto riportato: (vedi parere)”

Risposta: Recepito.

Tav. 904

“Cartello 1 stato di progetto: va spostato sull’isola spartitraffico”

Risposta: Recepito.

“Cartello 2 stato di progetto: va spostato su ramo in ingresso a via Pavese”

Risposta: Recepito.

“Cartello 3 stato di progetto: va spostato su ramo in ingresso a viale Italia direzione autostrade.”

Risposta: Recepito.

ALL A

“Non è chiaro il motivo per cui nel parterre centrale l’area è colorata di nero. Verificare pertanto il corretto inserimento dei corpi luminosi esistenti per una valutazione adeguata e completa di tutta l’area con il nuovo e vecchio impianto di illuminazione”

Risposta: I corpi illuminanti esistenti sono stati correttamente inseriti.

PLANIMETRIA DI CANTIERE

“Si chiede inoltre di valutare in un elaborato grafico apposito una possibile organizzazione dell’area di intervento in lotti, ai fini della cantierizzazione dell’intervento in fasi.”

Risposta: Recepito.