

Serie Avvisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

## Provincia di Milano

### Provincia di Milano

**Direzione Programmazione e promozione territoriale - Settore Agricoltura, parchi, caccia e pesca - Approvazione del piano faunistico venatorio provinciale di Milano 2013**

La Provincia di Milano ha provveduto alla pubblicazione della deliberazione del Consiglio provinciale del 9 gennaio 2014 n. 4/2014 di approvazione del piano faunistico venatorio provinciale di Milano 2013 sul sito istituzionale <http://www.provincia.milano.it> sito tematico Caccia e pesca /Piano\_Faunistico\_Venatorio e sul portale di Regione Lombardia SIVAS <http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/jsp/home.jsf>.

La suddetta documentazione è inoltre a disposizione presso gli uffici provinciali del Settore Agricoltura, parchi, caccia e pesca - Servizio Faunistico - viale Piceno n. 60 - 20129 Milano.

Il direttore del settore  
agricoltura, parchi, caccia e pesca  
Giuseppe Talamo

### Provincia di Milano

**Settore Risorse idriche e attività estrattive - Avviso di domanda intesa ad ottenere la concessione di piccola derivazione di acque sotterranee presentata dalla società Gis Milano SSD s.r.l. in comune di Pioltello**

La Società Gis Milano ssd s.r.l., avente sede legale in Segrate Via Modigliani, 30, ha presentato istanza Prot. Prov. di Milano n. 259900 del 28 ottobre 2013 intesa ad ottenere la concessione, per derivare una portata complessiva massima di 15 l/s di acqua pubblica sotterranea ad uso igienico sanitario e area verde, mediante n. 1 pozzo, siti nel foglio 9, mappale 691, in comune di Pioltello.

L'ufficio istruttore e competente per il provvedimento finale è la Provincia di Milano - Settore Risorse idriche e attività estrattive - Servizio Risorse idriche - Corso di Porta Vittoria 27 - 20122 Milano.

Eventuali domande concorrenti o incompatibili con la sopracitata richiesta potranno essere presentate all'ufficio istruttore, entro il termine perentorio di trenta giorni dalla presente pubblicazione.

Chiunque abbia interesse può visionare la domanda e la documentazione tecnica e può presentare memorie scritte contenenti osservazioni od opposizioni alla domanda entro ulteriori 30 giorni dal termine sopraindicato.

Il presente avviso verrà pubblicato in sintesi anche nel sito della Provincia di Milano.

Il direttore del settore  
Francesco Pierri

## Provincia di Milano

**Settore Sviluppo infrastrutture metrotranviarie ed espropri - Provvedimento conclusivo della conferenza di servizi in merito al progetto definitivo concernente la riqualificazione della tranvia extraurbana Milano - Limbiate al fine di acquisire intese, pareri, concessioni, autorizzazioni, licenze, nulla osta e assensi comunque denominati per l'approvazione del progetto (CUP J62I03000010009)**

Raccolta Generale n. 13001/2013 del 19/12/2013

Prof. n. 303326/2013 del 19/12/2013

Fasc. 11.3 / 2008 / 19

### IL DIRETTORE DEL SETTORE SVILUPPO INFRASTRUTTURE METROTRANVIARIE ED ESPROPRI

Premesso che con disposizione dirigenziale R.G. n. 10400/2013 del 23 ottobre 2013 si è proceduto ad indire la Conferenza di Servizi in merito al progetto definitivo concernente la riqualificazione della tranvia extraurbana Milano - Limbiate al fine di acquisire intese, pareri, concessioni, autorizzazioni, licenze, nulla osta e assensi comunque denominati per l'approvazione del progetto.

Dato atto che:

- si è provveduto a dare adeguata pubblicità alla sopra citata disposizione mediante affissione della stessa all'Albo Pretorio della Provincia di Milano,
- con disposizione dirigenziale R.G. n. 10400/2013 del 23 ottobre 2013, è stato individuato come Presidente della Conferenza di Servizi in oggetto l'ing. Ettore Guglielmino,
- con disposizione dirigenziale n. 3124/2012 del 12 aprile 2012, è stato nominato Responsabile del Procedimento per l'intervento l'ing. Gaetano Delfanti,
- che la conferenza dei servizi, tenutasi in due sedute, la 1<sup>a</sup> in data 4 novembre 2013 e la 2<sup>a</sup> conclusiva in data 29 novembre 2013, è stata regolarmente comunicata agli Enti interessati con lettere rispettivamente in data 25 ottobre 2013 Prot. n. 0258947 e in data 7 novembre 2013 Prot. n. 268757;

Visto che alla Conferenza di Servizi sono stati invitati con diritto di voto i seguenti soggetti:

Provincia di Milano

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - U.S.T.I.F. Lombardia  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Lombardia e Liguria

Ministero dei Beni, delle Attività Culturali e del Turismo Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'architettura e l'arte Contemporanea

Ministero dei Beni, delle Attività Culturali e del Turismo Direzione Regionale per i Beni Pubblici e Culturali della Lombardia

Ministero dei Beni, delle Attività Culturali e del Turismo - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Milano, Bergamo, Como, Lecco, Lodi, Monza, Pavia, Sondrio e Varese

Ministero dei Beni, delle Attività Culturali e del Turismo - Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia

Ministero della Difesa - Settore Demanio

Ministero della Difesa - 1° Comando delle Forze di Difesa

Ministero della Difesa - Comando 3° Reparto Infrastrutture

Ministero della Difesa - Comando 1a Regione Aerea - Reparto Territorio e Patrimonio

Ministero della Difesa - Comando Generale Carabinieri

Ministero della Difesa - Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo Alto Tirreno - Ufficio Infrastrutture / Demanio

Ministero della Difesa - Comando Logistico Nord S.M. - Ufficio Operazioni

Ministero della Difesa - Comando Militare Esercito Lombardia SM Ufficio Personale, Logistico e Servizi Militari SM Ufficio Movimenti e Trasporti

Regione Lombardia

Provincia di Monza e Brianza

Comune di Milano

Comune di Cormano

Comune di Limbiate

Comune di Paderno Dugnano

## Serie Avvisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

Comune di Senago  
Comune di Varedo  
A.R.P.A. Lombardia  
Azienda Sanitaria Locale di Milano  
Azienda Sanitaria Locale Provincia Milano 1  
Azienda Sanitaria Locale di Monza e Brianza  
Autorità di Bacino del Fiume Po  
Agenzia Interregionale per il fiume Po  
Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresti  
Direzione Regionale Lombardia VV.F.  
Comando Provinciale VV.F. di Milano

e gli enti gestori dei sottoservizi interferenti, nel rispetto degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i., come da relativi verbali in atti;

Considerato che la Conferenza di Servizi ha avuto esito favorevole con il consenso espresso dai rappresentanti legittimati ad esprimere in modo vincolante la volontà dell'Amministrazione rappresentata, per quanto di competenza, su tutte le decisioni di competenza della stessa, ai sensi dell'art. 14-ter, comma 6, della L. 241/90, in merito al consenso al progetto definitivo dell'opera metropolitana;

Visto il verbale della 2<sup>a</sup> seduta conclusiva di Conferenza di Servizi in data 29 novembre 2013 e la tabella riepilogativa di tutti i pareri pervenuti con le relative controdeduzioni, allegati e parte integrante del presente provvedimento, con le condizioni e gli accordi ivi indicati, che costituisce determinazione motivata di conclusione del procedimento, ai sensi dell'art. 14-ter, comma 6-bis, della L. 241/90;

Preso atto che sono state esperite le incombenze di cui alla L. 241/90 e del d.p.r. n. 327/01 ( art. 16 cc 5, 10, 12 ) mediante pubblicazione di avviso sui quotidiani Il Giornale ed. Lombardia e Il Giornale ed. Nazionale rispettivamente del 7 novembre 2013 e del 8 novembre 2013 stante il numero degli interessati essere superiore alle 50 unità, ai fini della presentazione di eventuali osservazioni;

Preso atto altresì che durante il periodo di pubblicazione sono pervenute osservazioni da n. 2 proprietari interessati dalla procedura espropriativa, che verranno controdedotte nella successiva delibera di approvazione del progetto definitivo;

Dato atto che:

- con nota prot. 203240 del 8 agosto 2013 la Provincia ha richiesto alla Regione Lombardia, quale Ente competente, la verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA sensi degli artt. 6 e 20 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l.r. 5/2010
- in data 21 agosto 2013 è avvenuta la pubblicazione, ai sensi dell'art. 20, comma 2, del d.lgs. 152/06 dell'annuncio del deposito del progetto e dello studio d'impatto ambientale sul BURL; nelle date 12 agosto 2013, 13 agosto 2013, 16 agosto 2013, 21 agosto 2013 e 23 ottobre 2013 sono stati pubblicati gli avvisi al pubblico sugli albi pretori dei Comuni di Senago, Limbiate, Varedo, Cormano, Paderno Dugnano e Milano;
- con decreto della Regione Lombardia n. 12121 / 2013, allegato e parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, ai sensi dell'art. 20 del d.lgs. 152/06 e della l.r. 5/2010, esclude dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale il progetto relativo alla riqualificazione della tramvia extraurbana Milano - Limbiate nel tratto compreso tra Milano Comasina (attestamento MM3) e Limbiate Ospedale nei comuni di Milano, Cormano, Paderno Dugnano, Senago (MI), Limbiate e Varedo (MB) a condizione che siano ottemperate le prescrizioni elencate nel paragrafo 6 «Decisione finale e quadro prescrittivo» della relazione istruttoria parte integrante e sostanziale dell'atto, che dovranno essere espressamente recepite nei successivi iter e provvedimenti di approvazione e/o autorizzazione del progetto stesso

Considerato, pertanto, di procedere all'adozione del provvedimento finale conforme alla determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi in oggetto, che sostituisce, a tutti gli effetti, ogni autorizzazione, concessione, nulla osta o atto di assenso comunque denominato di competenza delle amministrazioni partecipanti, o comunque invitate a partecipare ma risultate assenti alla predetta conferenza, ai sensi dell'art. 14-ter, comma 6-bis, della L. 241/90;

Considerato che la pubblica utilità dell'opera medesima, a norma dell'art. 12 comma 3 del d.p.r. 327/2001, assumerà efficacia con l'emanazione del provvedimento di approvazione

del progetto definitivo e, stante la sua conformità urbanistica, verrà apposto il vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate;

Atteso che il presente atto e il verbale allegato, parte integrante del provvedimento, sarà pubblicato agli albi pretori della Provincia di Milano, della Provincia di Monza e della Brianza, dei Comuni di Milano, Cormano, Limbiate, Paderno Dugnano, Senago, Varedo e in stralcio sul BURL;

Rilevato che l'istruttoria relativa al presente atto è stata compiuta:

- per la parte amministrativa dalla Responsabile del Servizio Amministrativo Trasporti ed Espropri,
- per la parte tecnica dal Responsabile del Servizio Infrastrutture di Trasporto;

Richiamato l'art. 107 del d.lgs. n. 267/2000 del 18 agosto 2000 «Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali»;

Richiamati gli artt. 32 e 33 del Regolamento sull'organizzazione degli uffici e dei servizi;

Visto il comma 5 dell'art. 11 del regolamento sul sistema dei controlli interni della Provincia di Milano;

Dato atto che costituisce condizione legale di efficacia del presente provvedimento la pubblicazione delle informazioni di cui all'art. 23 del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33;

## DISPONE

1. di approvare l'atto conclusivo di tutti i pareri pervenuti con le relative controdeduzioni e del verbale della 2<sup>a</sup> seduta conclusiva di Conferenza di Servizi in data 29 novembre 2013, in merito al progetto definitivo concernente la riqualificazione della tramvia extraurbana Milano - Limbiate, allegato e parte integrante del presente provvedimento, al fine di acquisire gli atti di assenso per l'approvazione del progetto, con le condizioni e gli accordi ivi indicati, che costituisce determinazione motivata di conclusione del procedimento, ai sensi dell'art. 14-ter, comma 6-bis, della L. 241/90;

2. di dare atto che la determinazione motivata di conclusione del procedimento attesta la positiva acquisizione dai soggetti convocati e intervenuti in sede di Conferenza di Servizi di tutti gli atti di assenso, in merito al consenso al progetto definitivo dell'opera ciclabile;

3. di adottare pertanto, per tutte le motivazioni esposte in premessa, il presente provvedimento finale della Conferenza di Servizi in oggetto, conforme alla determinazione motivata di conclusione del procedimento, che sostituisce a tutti gli effetti ogni autorizzazione, concessione, nulla osta o atto di assenso comunque denominato di competenza delle Amministrazioni partecipanti, o comunque invitate a partecipare ma risultate assenti alla predetta conferenza, ai sensi dell'art. 14-ter, comma 6-bis, della L. 241/90;

4. che la pubblica utilità dell'opera medesima, a norma dell'art. 12 comma 3 del d.p.r. 327/2001, assumerà efficacia con l'emanazione del provvedimento di approvazione del progetto definitivo e, stante la sua conformità urbanistica, verrà apposto il vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate;

5. di trasmettere copia della presente Disposizione Dirigenziale alla Provincia di Monza e della Brianza, ai Comuni di Milano, Cormano, Limbiate, Paderno Dugnano, Senago, Varedo nel cui territorio si realizzerà l'opera, alla Regione Lombardia, all'Osservatorio Ambientale ai soggetti convocati e intervenuti alla Conferenza di Servizi in oggetto;

6. di pubblicare il presente atto ed il verbale allegato, parte integrante del provvedimento, agli albi pretori della Provincia di Monza e della Brianza, dei Comuni di Milano, Cormano, Limbiate, Paderno Dugnano, Senago, Varedo della Provincia di Milano e in stralcio sul BURL.

Il presente provvedimento è inviato al Responsabile del Servizio Archivio e Protocollo per la pubblicazione all'Albo Pretorio on line nei termini di legge.

Contro il presente provvedimento è possibile presentare ai sensi dell'art. 29 del d.lgs. 104/2010, ricorso giurisdizionale al T.A.R. e, in alternativa, ai sensi degli artt. 8 e seg. del d.p.r. 1199/71, ricorso straordinario al Capo dello Stato, rispettivamente entro 60 gg. e 120 gg. dalla notifica del medesimo.

Milano, 19 dicembre 2013

Il direttore del settore sviluppo infrastrutture  
metropolitane ed espropri  
Ettore Guglielmino

**METROTRANVIA MILANO – LIMBIATE**  
**CONFERENZA DEI SERVIZI**  
**ATTO CONCLUSIVO**

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Direzione Generale Trasporto Pubblico Locale	Barbieri	nota prot. 7279 del 29.11.2013 prot. Prov. 303939 del 19/12/2013	Favorevole	<p>Con riferimento all'analisi svolta sulla documentazione progettuale trasmessa ed ai soli fini di ottemperare agli adempimenti di cui alla Conferenza dei Servizi, questa Amministrazione, di concerto con il parere espresso dall'Ustif della Lombardia, fa rilevare che sul progetto di "Riqualificazione della tranvia extraurbana Milano – Limbiate, 1° tratta funzionale Comasina – Deposito di Varedo" ritiene di poter esprimere un preliminare parere favorevole.</p> <p>Ai fini del prosieguo ministeriale, finalizzata all'emissione del nulla osta tecnico sulla sicurezza e del parere di congruità economica, risultano necessarie, oltre alla garanzia di cofinanziamento da parte dei comuni e province interessate, alcune precisazioni e integrazioni dal punto di vista tecnico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• progetto di segnalamento (almeno per il dispositivo di riconoscimento banchina);</li> <li>• Approfondimenti sugli impianti alimentazione elettrica;</li> <li>• approfondimenti sulla fase della semaforizzazione degli incroci;</li> <li>• interferenze stradali e viabilità.</li> </ul> <p>Particolare attenzione deve essere fatta per quanto riguarda il materiale rotabile, in quanto quello attualmente impiegato è obsoleto. Peraltro la scelta del rotabile influenza il dimensionamento della infrastruttura e degli impianti e quindi l'individuazione della tipologia di rotabile è propedeutica ai successivi sviluppi progettuali.</p>	<p><i>Le considerazioni/osservazioni tecniche evidenziate saranno accolte nel progetto definitivo.</i></p>
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti U.S.T.I.F. Lombardia	Barbieri	Osservazioni espresse nel corso dell'incontro del 04/11/2013	Favorevole	Richiede la consegna degli elaborati salienti del progetto in versione cartacea.	<p><i>Gli elaborati salienti del progetto sono stati consegnati in versione cartacea in data 06/11/2013 (nota prot. Prov. 277706/2013)</i></p>
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Lombardia e Liguria			Favorevole		
Ministero dei Beni, delle Attività Culturali e del Turismo Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'architettura e l'arte Contemporanea			Favorevole		
Ministero dei Beni, delle Attività Culturali e del Turismo Direzione Regionale per i Beni Pubblici e Culturali			Favorevole		

Serie Avvisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
della Lombardia Ministero dei Beni, delle Attività Culturali e del Turismo Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Milano, Bergamo, Como, Lecco, Lodi, Monza, Pavia, Sondrio e Varese			Favorevole		
Ministero dei Beni, delle Attività Culturali e del Turismo Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia			Favorevole		
Ministero della Difesa Settore Demanio			Favorevole		
Ministero della Difesa 1° Comando delle Forze di Difesa Aerea			Favorevole		
Ministero della Difesa Comando 3° Reparto Infrastrutture			Favorevole		
Ministero della Difesa Comando 1° Regione Aerea Reparto Territorio e Patrimonio		nota prot. 21350 del 13.11.2013 prot. Prov. 282495 del 22.11.2013	Favorevole	L'intervento non interferisce né con sedimi/infrastrutture intestati a questa Forza Armata né con Servizi prediali o Militari pertanto Nulla Osta relativamente ai soli aspetti demaniali di interesse di questa F.A. Alla esecuzione dell'intervento.	
Ministero della Difesa Comando Generale Carabinieri	Gabrielli	nota prot. 893/67-4-2007 del 05.11.2013 prot. Prov. 272540 del 12.11.2013	Favorevole	Nulla Osta, significando che la realizzazione dell'opera in argomento non interferisce con i Reparti dell'Arma presenti lungo il tracciato	
Ministero della Difesa Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo Alto Tirreno Ufficio Infrastrutture / Demanio		nota prot. 36202 del 05.11.2013 prot. Prov. 277468 del 18.11.2013	Favorevole	Esaminata la documentazione tecnica pervenuta in allegato al foglio in riferimento, sotto il profilo demaniale, nulla osta ai soli fini militari marittimi e per quanto di competenza di questo Alto Comando ai lavori in argomento, non ravvisando impedimenti o contrasti con gli interessi della Marina Militare.	
Ministero della Difesa Comando Logistico			Favorevole		



ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
<p>Nord S.M. - Ufficio Operazioni</p> <p>Ministero della Difesa Comando Militare Esercito Lombardia SM Ufficio Personale,Logistico e Servizi Militari SM Ufficio Movimenti e Trasporti</p>		<p>Prot. M. DE24469 n. 20472 del 31/10/2013 PEC prot. Prov. 264166 del 31/10/2013</p>	<p>Favorevole</p>	<p>Ha in corso, le rispettive valutazioni tecniche - pone riserva a tutela degli interessi dell'Amministrazione Difesa</p>	
<p>Regione Lombardia</p>	<p>Ing. D'Angelo</p>	<p>Decreto Regione Lombardia n. 10996 del 27/11/2013 Prot. Prov. 287379 del 28/11/2013</p>	<p>Favorevole</p>	<p>Decreto: di esprimere parere favorevole sul progetto definitivo della metropolitana Milano Comasina - Limbiate Ospedale, condizionato al recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nell'Allegato 1 "Espressione del parere regionale nell'ambito della Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 14 e successivi della Legge 241/90" sul progetto definitivo della metropolitana Milano Comasina - Limbiate Ospedale, che costituisca parte integrante e sostanziale del presente atto; di precisare che tale parere non riguarda gli aspetti di carattere ambientale, trattati dalla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e della L.r. 5/2010, la cui competenza è riservata alla D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile - Struttura Valutazione di Impatto Ambientale. Prescrizioni e raccomandazioni</p> <p>Infrastrutture viarie, tracciato ed esercizio</p> <p>L'opera in questione interseca fisicamente e funzionalmente con le previsioni di progetto relative all'Autostrada A4 Milano - Bergamo - Brescia, nell'ambito territoriale di Cornano, ed alla Strada Provinciale n. 46 Rho - Monza in Comune di Paderno Dugnano, entrambe infrastrutture qualificate nel vigente PTR come Obiettivi Prioritari di Interesse Regionale. In particolare, per quanto riguarda l'interferenza con la realizzazione della quarta corsia dinamica lungo la tratta urbana della A4, si richiama la necessità che il progetto di riqualificazione della Milano - Limbiate sia compatibile con le previsioni di ampliamento dell'infrastruttura autostradale.</p> <p>Si prescrive pertanto che, in sede di progettazione esecutiva della metropolitana, il franco, la linea di alimentazione, la posizione dei tralicci e la loro altezza siano resi compatibili con il progetto definitivo di realizzazione della suddetta quarta corsia dinamica della A4, presentato da Autostrade per l'Italia S.p.A. e licenziato favorevolmente il 12 marzo 2013 in Conferenza di Servizi all'interno del procedimento di Intesa Stato-Regione ex D.P.R. 383/94. Si prescrive inoltre, per l'opera in argomento, che la cantierizzazione e le relative fasi di lavorazione siano condotte in maniera coordinata con lo stesso soggetto attuatore dell'ampliamento dell'Autostrada A4.</p> <p>Per quanto riguarda le interferenze della metropolitana con il progetto della Rho Monza, Lotto 2 - riqualifica con caratteristiche autostradali della S.P. 46, si rinvia alle prescrizioni contenute nel parere espresso dalla società Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., in qualità di Concessionaria della citata tratta. Tale parere, rispetto al quale si esprime condizionale, è stato consegnato alla Provincia di Milano nell'ambito della prima seduta della Conferenza di Servizi il 4 novembre 2013, con nota n. 10827/DT/ST.</p> <p>Nel merito specifico dell'infrastruttura metropolitana, la soluzione progettuale adottata per il capolinea sud di Milano Comasina non preclude la possibilità di realizzazione dell'eventuale futuro prolungamento urbano verso sud-est, sino all'Ospedale Niguarda.</p> <p>Per quanto concerne l'integrazione con la rete ferroviaria si prescrive che il progetto attuale sia compatibile con le future ipotizzate estensioni della metropolitana:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• quella ad est in territorio di Varedo, all'interno dell'area industriale dismessa ex SNIA</li> </ul>	<p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo, in tal senso si segnala che si è già attivato un tavolo di confronto tra Provincia di Milano e Progettisti di Autostrade per l'Italia</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo. In tal senso si segnala che si è già attivato un tavolo di confronto tra Provincia di Milano e Progettisti di Milano Serravalle.</p> <p>- Il progetto definitivo per appalto integrato verrà comunque aggiornato per compatibilizzare il progetto con la pista ciclabile prevista e finanziata dal Comune di Milano che sarà realizzata lungo il vecchio tracciato tramviario.</p>

Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
			<p>finalizzata all'interscambio con la stazione del medesimo Comune;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• quella a nord di Limbiate, in direzione Cesano Maderno - Ceriano Laghetto, sino a raggiungere la linea ferroviaria Sarono-Seregno.</li> </ul> <p>Al termine della realizzazione del primo lotto funzionale (Milano Comasina - Varedo deposito), si prescrive che sia garantita la piena funzionalità del servizio sull'intera tratta Milano - Limbiate, eventualmente mediante il cambio di vettura. In tal senso è importante che l'ultima fermata del primo lotto in Comune di Varedo sia stata collocata in prossimità dell'attuale deposito tranviario e che sia comunque prevista la prosecuzione dell'esercizio verso nord, sino al capolinea di Limbiate Ospedale.</p> <p>Pianificazione Territoriale</p> <p>E' stata effettuata una verifica di compatibilità con gli atti di programmazione e pianificazione di rango regionale ed in particolare con il Piano Territoriale Regionale approvato con D.C.R. n. 951 del 19 gennaio 2010 e successivi aggiornamenti.</p> <p>Il PTR individua le infrastrutture strategiche per il conseguimento degli obiettivi di piano, tra le quali vi è uno specifico richiamo alle infrastrutture per la mobilità.</p> <p>Su questo tema le strategie regionali per la mobilità si orientano su alcune principali linee d'azione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• favorire gli spostamenti, programmare l'offerta e agire sulla domanda;</li> <li>• realizzare un servizio pubblico d'eccellenza e sviluppare forme di mobilità sostenibile;</li> <li>• equilibrare le risposte di mobilità pubblica e privata secondo un modello integrato.</li> </ul> <p>Al fine di migliorare la mobilità pubblica e privata di persone e imprese che vivono e lavorano sul territorio, all'interno di tali grandi capitoli di azione viene posta particolare attenzione al superamento del deficit infrastrutturale che caratterizza la Lombardia, a dispetto del suo ruolo trainante nel sistema economico-produttivo, sia in Italia sia nel panorama europeo.</p> <p>In particolare nelle aree metropolitane soggette a forte congestione, ai fini del miglioramento della qualità della vita e quale sostegno alla competitività del sistema, risultano fondamentali gli interventi, oltre che sulla rete ferroviaria urbana e suburbana, anche sulle infrastrutture metropolitane e metropolitane, tra le quali trova esplicito riferimento nel PTR l'intervento di riqualificazione della metropolitana Milano - Limbiate.</p> <p>Si rileva inoltre che il progetto dell'infrastruttura in esame è contemplato tra gli obiettivi prioritari di interesse regionale e sovrazonale elencati negli Strumenti Operativi del PTR.</p> <p>Tutto ciò premesso, si esprime parere positivo sulla compatibilità dell'intervento in oggetto rispetto al Piano Territoriale Regionale mentre, per quanto riguarda gli adempimenti di carattere urbanistico locale, si richiama l'articolo 166, comma 5, del D.lgs. 163/06, che impegna gli Enti Locali a provvedere "all'adeguamento definitivo degli elaborati urbanistici di competenza".</p> <p>Prevenzione rischi e sicurezza stradale</p> <p>In relazione alle attività di prevenzione dei rischi previste nel Programma Regionale di Sviluppo vigente ed ai contenuti del Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei Rischi (PRIM) 2007-2010, approvato con D.GR. 7243/2008, si raccomanda che, in sede di progetto esecutivo, si tenga conto quanto di seguito riportato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il PRIM assegna all'area interessata dall'intervento un indice non tascabile di rischio industriale, dovuto alla presenza di numerose attività produttive, nonché un circoscritto rischio idraulico in corrispondenza dei corsi d'acqua presenti nella zona;</li> <li>• i cambiamenti climatici in corso portano spesso a precipitazioni intense che possono comportare allagamenti e conseguenti blackout elettrici per le zone alimentate da cabine interrate, nonché fenomeni di gelicidio che possono rendere critica la fruibilità di cavi elettrici di alimentazione o scambi ferroviari;</li> <li>• al fine di ridurre potenzialmente gli atti umani che possano compromettere la sicurezza, nei</li> </ul>	<p>finalizzata all'interscambio con la stazione del medesimo Comune;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• quella a nord di Limbiate, in direzione Cesano Maderno - Ceriano Laghetto, sino a raggiungere la linea ferroviaria Sarono-Seregno.</li> </ul> <p>Al termine della realizzazione del primo lotto funzionale (Milano Comasina - Varedo deposito), si prescrive che sia garantita la piena funzionalità del servizio sull'intera tratta Milano - Limbiate, eventualmente mediante il cambio di vettura. In tal senso è importante che l'ultima fermata del primo lotto in Comune di Varedo sia stata collocata in prossimità dell'attuale deposito tranviario e che sia comunque prevista la prosecuzione dell'esercizio verso nord, sino al capolinea di Limbiate Ospedale.</p> <p>Pianificazione Territoriale</p> <p>E' stata effettuata una verifica di compatibilità con gli atti di programmazione e pianificazione di rango regionale ed in particolare con il Piano Territoriale Regionale approvato con D.C.R. n. 951 del 19 gennaio 2010 e successivi aggiornamenti.</p> <p>Il PTR individua le infrastrutture strategiche per il conseguimento degli obiettivi di piano, tra le quali vi è uno specifico richiamo alle infrastrutture per la mobilità.</p> <p>Su questo tema le strategie regionali per la mobilità si orientano su alcune principali linee d'azione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• favorire gli spostamenti, programmare l'offerta e agire sulla domanda;</li> <li>• realizzare un servizio pubblico d'eccellenza e sviluppare forme di mobilità sostenibile;</li> <li>• equilibrare le risposte di mobilità pubblica e privata secondo un modello integrato.</li> </ul> <p>Al fine di migliorare la mobilità pubblica e privata di persone e imprese che vivono e lavorano sul territorio, all'interno di tali grandi capitoli di azione viene posta particolare attenzione al superamento del deficit infrastrutturale che caratterizza la Lombardia, a dispetto del suo ruolo trainante nel sistema economico-produttivo, sia in Italia sia nel panorama europeo.</p> <p>In particolare nelle aree metropolitane soggette a forte congestione, ai fini del miglioramento della qualità della vita e quale sostegno alla competitività del sistema, risultano fondamentali gli interventi, oltre che sulla rete ferroviaria urbana e suburbana, anche sulle infrastrutture metropolitane e metropolitane, tra le quali trova esplicito riferimento nel PTR l'intervento di riqualificazione della metropolitana Milano - Limbiate.</p> <p>Si rileva inoltre che il progetto dell'infrastruttura in esame è contemplato tra gli obiettivi prioritari di interesse regionale e sovrazonale elencati negli Strumenti Operativi del PTR.</p> <p>Tutto ciò premesso, si esprime parere positivo sulla compatibilità dell'intervento in oggetto rispetto al Piano Territoriale Regionale mentre, per quanto riguarda gli adempimenti di carattere urbanistico locale, si richiama l'articolo 166, comma 5, del D.lgs. 163/06, che impegna gli Enti Locali a provvedere "all'adeguamento definitivo degli elaborati urbanistici di competenza".</p> <p>Prevenzione rischi e sicurezza stradale</p> <p>In relazione alle attività di prevenzione dei rischi previste nel Programma Regionale di Sviluppo vigente ed ai contenuti del Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei Rischi (PRIM) 2007-2010, approvato con D.GR. 7243/2008, si raccomanda che, in sede di progetto esecutivo, si tenga conto quanto di seguito riportato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il PRIM assegna all'area interessata dall'intervento un indice non tascabile di rischio industriale, dovuto alla presenza di numerose attività produttive, nonché un circoscritto rischio idraulico in corrispondenza dei corsi d'acqua presenti nella zona;</li> <li>• i cambiamenti climatici in corso portano spesso a precipitazioni intense che possono comportare allagamenti e conseguenti blackout elettrici per le zone alimentate da cabine interrate, nonché fenomeni di gelicidio che possono rendere critica la fruibilità di cavi elettrici di alimentazione o scambi ferroviari;</li> <li>• al fine di ridurre potenzialmente gli atti umani che possano compromettere la sicurezza, nei</li> </ul>	<p>- Si accoglie l'osservazione. Il progetto definitivo è già compatibile con tale estensione.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto.</p> <p>Alla conclusione dei lavori del primo lotto sarà comunque possibile percorrere l'intero tracciato con interscambio presso la fermata Toscana (in prossimità del deposito).</p> <p>Non è possibile fare riferimento all'articolo 166 in quanto opera finanziata ai sensi della Legge 211/92</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo</p>

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
				<p>tratti di linea ubicati in ambito extraurbano sarebbe opportuno adottare misure che impediscano manovre improprie agli altri veicoli (attraversamento della linea per inversione di marcia, sormento della sede tranviaria, ecc.), nonché procedere ad una verifica puntuale delle soluzioni viabilistiche con le Amministrazioni locali interessate, coinvolgendo sia gli Uffici Tecnici che la Polizia Locale;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• al fine di ridurre l'eventuale disagio alla popolazione è opportuno garantire procedure che prevedano la rapida rimozione di un eventuale treno fermo in linea che costituisca ostacolo alla viabilità stradale interferente con la linea metropolitana, ovvero provvedere con i soggetti competenti a definire piani con percorsi alternativi e relativo format di comunicazione tempestiva al Utente;</li> </ul> <p>In relazione agli attraversamenti pedonali si raccomanda che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ove posizionati in prossimità del segnale "fermarsi e dare precedenza" gli attraversamenti pedonali siano tracciati a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m e i pedoni siano incanalati verso l'attraversamento mediante opportuni sistemi di protezione (fig. 11.435 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada Decreto Presidente della Repubblica 16 Dicembre 1992 n. 495);</li> <li>• ove siano posizionati per agevolare l'attraversamento della sede tranviaria, sia garantita in prossimità degli stessi la massima visibilità per i conducenti sia delle vetture tranviarie sia dei veicoli su strada carrabile, nonché dei pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata; a tal fine è opportuno evitare il posizionamento di grossi pali di sostegno o alberi lungo la sede tranviaria ed il ciglio della strada a meno di 10m dall'inizio dell'attraversamento pedonale (considerando il senso di marcia della corsia interessata), ad eccezione del palo di sostegno del cartello di segnaletica verticale che presegna l'attraversamento stesso.</li> </ul> <p>Agricoltura</p> <p>Considerata la tipologia dell'intervento ed il contesto prettamente urbano sul quale insiste l'infrastruttura, non si ravvisano osservazioni sostanziali in merito al progetto.</p> <p>Si raccomanda comunque al proponente, per quanto possibile, di integrare il progetto inserendo elementi di verde urbano a corredo dell'intervento, prioritariamente sul sito o nelle adiacenze delle aree interessate dai lavori di riqualificazione, anche con azioni volte ad integrare, valorizzare e riqualificare le dotazioni a verde già esistenti. In generale, a prescindere dalle soluzioni che potranno essere adottate (siepi, cespugli, filari alberati), si raccomanda l'utilizzo di essenze autoctone.</p> <p>4.5. Igiene e sanità</p> <p>Per gli aspetti di Sanità Pubblica si esprime parere favorevole alle opere in progetto, con le seguenti prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dovrà essere assicurata l'efficacia delle misure di mitigazione previste per ridurre le pressioni ambientali conseguenti alle attività di cantiere, al fine di non creare molestia ai residenti, in modo particolare nelle ore deputate al riposo;</li> <li>• data la presenza di sottostazioni elettriche, evidenziato che il D.P.C.M. 23 aprile 1992 citato nell'elaborato "Analisi delle problematiche ambientali - Relazione tecnica" è superato dalla normativa più recente, dovrà essere garantito il rispetto dei limiti previsti dalla normativa in materia di esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici (L. 36/2001 e s.m.i. - D.P.C.M. 08 luglio 2003 - D.M. 29 maggio 2008);</li> <li>• dovranno essere garantiti i requisiti di accessibilità alle vetture come previsto dalla vigente normativa in materia di superamento/eliminazione delle barriere architettoniche (L.r. 6/89 e s.m.i. - D.P.R. 503/96 e s.m.i.);</li> <li>• qualora i trasformatori delle sottostazioni elettriche (SSE) fossero a olio, al fine di proteggere il suolo dalla contaminazione per sversamento accidentale, dovranno essere previste vasche per la raccolta di oli, realizzate con materiali e caratteristiche tali da garantire la perfetta impermeabilizzazione nel tempo e che permettano, per le vasche</li> </ul>	<p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà approfondita nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà approfondita nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Vedere parti osservazioni Azienda Sanitaria Locale di Monza e Brianza</p>



Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
				<p>interrate, l'accertamento di eventuali perdite accidentali delle stesse;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• relativamente alle strutture temporanee ad uso delle maestranze nei due campi base previsti nel Comune di Paderno Dugnano, preso atto che il progetto riporta delle ipotesi di massima sul loro dimensionamento e sulle relative dotazioni e che lo studio delle reti impiantistiche interne per i vari allacciamenti sarà sviluppato in fase di progetto esecutivo, dovrà essere garantito il rispetto di quanto in proposito previsto dal Regolamento Locale di Igiene e più specificatamente:</li><li>- dovrà essere predisposto il documento di valutazione di clima acustico (relativo al Campo Base) attestante la conformità con quanto previsto dalla Zonizzazione Acustica Comunale (D.P.C.M. 14 novembre 1997) e dalla vigente normativa (L. 447/95 e s.m.i.), eventualmente anche attraverso l'adozione di misure di mitigazione;</li><li>- in relazione alla durata degli insediamenti provvisori e della dimensione dei due campi base le reti delle acque nere (lavabi/lavelli, bidet, wc, docce, cucina, ecc...) dovranno essere collegate alla fognatura comunale, qualora i lotti a ciò destinati ne fossero serviti;</li><li>- la rete idrica potabile dovrà essere posta al di sopra del piano di posa della condotta delle acque reflue;</li><li>- le modalità di smaltimento delle acque meteoriche raccolte dalle coperture delle strutture non dovranno dare origine a impaludamento; si ricorda altresì il divieto di scarico sul suolo e nel sottosuolo di acque di qualsiasi natura all'interno delle fasce di rispetto dei pozzi di erurgimento di acqua potabile;</li><li>- strade e piazzali interni al campo base dovranno garantire il drenaggio e lo smaltimento delle acque meteoriche ed impedire il sollevamento della polvere; dovranno inoltre essere idoneamente illuminati durante le ore notturne;</li><li>- le strutture dovranno possedere adeguati requisiti acustici passivi tali che, in particolare nei dormitori, siano garantite soddisfacenti condizioni di riposo;</li><li>- il pavimento delle strutture dovrà essere isolato dal terreno mediante vespaio aerato o altra idonea soluzione atta ad evitare la risalita di umidità dal suolo;</li><li>- tutti gli ambienti di vita, di lavoro, gli spogliatoi e la mensa dovranno avere altezza interna conforme al Regolamento Locale di Igiene (min. 2,70 m) e disporre di illuminazione ed aerazione naturale diretta tramite superfici finestrate nella misura minima di 1/8 di quella calpestabile (RAI &gt; 1/8);</li><li>- dovranno essere dotati di idonei sistemi atti a garantire condizioni microclimatiche estive e invernali, idonee e confortevoli in relazione alla destinazione d'uso dei singoli locali;</li><li>- le superfici vetrate illuminanti dovranno essere dotate di tende o di sistemi equivalenti per evitare fenomeni di abbagliamento ed un eccessivo soleggiamento nella stagione calda;</li><li>- le vie di uscita degli edifici dovranno essere provviste di illuminazione di sicurezza, in grado di attivarsi automaticamente quando l'illuminazione ordinaria viene a mancare;</li><li>- ciascun vano wc e vano doccia dovrà disporre di idonea aerolluminazione: superficie finestrata apribile minima 0,5 mq, oppure regolamentare aerazione forzata;</li><li>- gli apparecchi sanitari (lavabi, bidet, doccia, vasca) dovranno disporre anche dell'acqua calda sanitaria, per l'ottenimento della quale si suggerisce l'utilizzo di fonti energetiche alternative (es. pannelli solari);</li><li>- i parapetti di finestre e scale, nelle strutture pluripiano, dovranno essere conformi ai requisiti previsti dal Regolamento Locale d'Igiene e dal relativo Manuale Tecnico;</li><li>• strutture Dormitori:</li><li>- le camere da letto singole dovranno avere una superficie minima di 8 mq (7 mq se doppie) e il relativo bagno, di superficie min. 2,5 mq, dovrà avere i quattro apparecchi sanitari: bidet, doccia, wc e lavandino; le finestre delle camere, oltre ad essere predisposte per l'oscuramento, dovranno essere dotate di zanzariere;</li><li>- le strutture verticali ed orizzontali dovranno assicurare condizioni di resistenza al fuoco non inferiore a REI 30 o superiore se specificatamente richiesto dai Vigili del Fuoco;</li><li>• l'infermeria dovrà avere un lavabo con acqua corrente e rubinetteria a comando non manuale; inoltre dovrà disporre di almeno un servizio igienico ad uso esclusivo, con</li></ul>	



ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
				<p>antibagno e lavabo con acqua corrente e rubinetteria a comando non manuale;</p> <p>• struttura Spogliatoio:</p> <p>- per quanto non evidenziato in progetto, dovranno essere disponibili per le maestranze degli spogliatoi, dei vani wc e vani doccia, disimpiegati dagli spogliatoi tramite antibagni/antidoccia; detti spazi dovranno possedere i requisiti di cui agli artt. 3.11.6/7/8/9 del Regolamento Locale d'Igiene; il dimensionamento degli spogliatoi e il numero di vani wc e di vani doccia dovrà essere in funzione del numero degli utilizzatori, nel rispetto delle indicazioni minime riportate nei sopra richiamati articoli del RLI ed essere regolarmente aeroluminati e climatizzati;</p> <p>- dovranno essere previsti spazi per la zona pulizia di scarpe e stivali (preferibilmente in prossimità di mensa e dormitori, al fine di evitare il trasporto di fango in detti locali), dotati di acqua corrente e di grigliato a pavimento per la raccolta delle acque di lavaggio;</p> <p>Si rimanda inoltre al puntuale rispetto di tutte le vigenti norme in materia di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro e dei lavoratori.</p> <p>Si segnala infine che l'area industriale dismessa ex SNIA è tutt'ora oggetto di intervento di bonifica ambientale non ancora conclusa.</p> <p>Prescrizioni ambientali</p> <p>Per quanto riguarda tutte le prescrizioni e raccomandazioni di carattere ambientale (risorse idriche, qualità dell'aria, rumore, vibrazioni, parchi, paesaggio ecc.), non oggetto del presente Allegato, si rimanda ai contenuti del provvedimento della competente Direzione Generale Ambiente, Energia e sviluppo sostenibile relativo all'istanza di assoggettabilità alla V.I.A. presentata dalla Provincia di Milano.</p> <p>In forza di tutto quanto sopra esposto, il parere regionale favorevole sul progetto definitivo della "Metrotranvia Milano - Limbiate" si intende espresso, nell'ambito della Conferenza di Servizi indetta dalla Provincia di Milano ai sensi e per gli effetti dell'artt. 14 e successivi della Legge 241/90 e successive modifiche e integrazioni, con le prescrizioni e raccomandazioni di cui al precedente capitolo 4.</p> <p>Sono fatti salvi pareri e/o prescrizioni di altri Enti/Organi per quanto di rispettiva competenza specifica.</p>	
<p><b>Provincia di Monza e Brianza</b></p>	<p>Ing. Fabio Andreoni</p>	<p>DGP 139 del 30/10/2013 prot. Prov. 303749 del 19/12/2013</p>	<p>favorevole</p>	<p>parere favorevole condizionato alle seguenti richieste di prescrizione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in fase di predisposizione del progetto esecutivo, nel definire puntualmente lo studio delle fasi di cantiere, dovrà essere attentamente valutata la possibilità di realizzare una viabilità di servizio, il più possibile indipendente da quella ordinaria, volta a scongiurare ogni possibile situazione di congestione della rete stradale interessata;</li> <li>• in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposto uno studio specifico che evidenzii gli effetti dell'esercizio tranviario sulle performance trasportistiche del nodo stradale Via Monte Bianco / SP ex SS 527 "busstese" in Comune di Limbiate;</li> <li>• durante la fase di cantiere si dovrà garantire il mantenimento in esercizio delle fermate (e dei capolinea) dei servizi di TPL sulla via Monte Grappa in prossimità degli istituti scolastici superiori;</li> <li>• Si raccomanda di garantire - laddove non ancora previsto a livello progettuale - la continuità della rete ciclistica (esistente e di progetto), assicurando al contempo attraversamenti a raso protetti (semaforo a chiamata o simile)</li> <li>• L'art. 31 delle Norme del P.T.C.P. approvato, che disciplina la Rete Verde di Ricomposizione Paesaggistica, "fa salva" la viabilità di interesse sovracommunale se non diversamente collocabile; l'intervento può pertanto ritenersi ammissibile tenuto conto del suo carattere di sovracommunale e per la conservazione del tracciato esistente. Trattandosi di sistemi di tutela paesaggistica si richiama l'attenzione agli indirizzi del piano che perseguono la conservazione delle visuali aperte al fine di soddisfare obiettivi di sostenibilità ecologica e di fruizione paesaggistica di rilevanza provinciale.</li> <li>• Tenuto conto che il tracciato della metrotranvia comporta l'attraversamento del Canale</li> </ul>	<p>- Si accoglie l'osservazione.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione.</p> <p>- La navigabilità del Canale Villorosi deve essere garantita dalle Dighe del</p>

Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
Comune di Milano	Ing. Razzola	Osservazioni espresse nel corso dell'incontro del 04/11/2013	Favorevole	<p>Villoresi, si ricorda quanto stabilito dall'art. 24, comma 4, delle nomi te del PTCF (Previsioni prescrittive e prevalenti per il Canale Villoresi ed il Naviglio di Paderno): "tutti gli interventi a scavalco del Naviglio di Paderno o del Canale Villoresi, nuovi o in adeguamento di opere esistenti, dovranno sempre garantire la navigabilità del corso d'acqua, evitando tassativamente strutture a raso". Le modalità per il superamento di tale aspetto dovranno essere concordate con Regione (DG Infrastrutture e Mobilità).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si dà l'indicazione di rispettare la LR 17/2000 (risparmio energetico/illuminazione pubblica) per l'illuminazione del percorso.</li> <li>• Il tracciato non interferisce con aree classificabili a bosco secondo la LR 31/08. Per la fase di esercizio si dà come indicazione di garantire un controllo costante sulle specie esotiche infestanti, con particolare attenzione all'<i>Ailanthus</i> altissima che trova le condizioni ottimali di crescita lungo le massicciate ferroviarie e similari.</li> </ul> <p>Si fornisce parere favorevole condizionato alla accettazione delle seguenti prescrizioni.</p> <p>Si chiede l'adeguamento del progetto allo stato di fatto dei luoghi e alle previsioni di intervento della scrivente Amministrazione.</p> <p>In particolare il progetto dovrà integrarsi con la progettazione del nuovo parcheggio di corrispondenza Comasina, con i capilinea del trasporto pubblico esistenti, con la prevista pista ciclabile Milano - Novate e con gli accessi pedonali e carrai dalla via Comasina all'area in cui sono localizzati il distributore Esso e l'esercizio commerciale Mc Donald.</p> <p>Il progetto nel suo sviluppo dovrà anche integrarsi con quello esecutivo della pista ciclabile n. 14 (PTO 95/2012 del Comune di Milano) posta lungo le vie Rubicone, Comasina, per Novate, già approvato e finanziato sul bilancio comunale annualità 2012 ed attualmente in procento di essere appaltato (per tale opera è previsto che i lavori saranno completati in circa 18 mesi secondo disegno già approvato).</p> <p>In merito si evidenzia il carattere strategico di tale collegamento che risulta oggetto di accordi già intervenuti con il Comune di Novate Milanese, ai fini dell'accessibilità cicloistica al centro di interscambio modale (Tram-Metro-Autobus) di Comasina. Tale collegamento è, inoltre l'unica possibilità praticabile a costi ragionevoli per connettere il Parco Nord con il Parco delle Groane ed ha quindi interesse esteso oltre i comuni di Milano e Novate Milanese.</p> <p>Il progetto di itinerario ciclabile redatto dal Settore Tecnico Infrastrutture del Comune di Milano è stato sviluppato sulla base dell'esistente sede tranviaria a binario unico, con regolazione dei conflitti tra tram e altre componenti del traffico mediante semaforo a chiamata. Allo stesso modo sono regolati i conflitti della prevista pista ciclabile. Il ricorso alla chiamata anziché al ciclo fisso si rende necessario per evitare di penalizzare, data la ristrettezza della sede stradale disponibile, il traffico motorizzato su gomma.</p> <p>In particolare, al passaggio del tram, è necessario fermare tutte le componenti afferenti all'incrocio, cosa del resto necessaria con qualunque ipotesi progettuale a raso, compresa la rotatoria nella proposta di progetto esaminata. È evidente che tale schema funzionerebbe solo con frequenze non troppo elevate dei passaggi tranviari e quindi, con frequenze compatibili con l'attuale binario unico.</p> <p>Si chiede, altresì, che l'intersezione Comasina-Novate preveda la regolamentazione semaforica di tutti i conflitti coinvolgenti il trasporto pubblico e i ciclisti. La regolamentazione mediante semplice rotatoria con precedenza all'anello non è, infatti, compatibile, in termini di sicurezza con il transito a raso di pedoni e ciclisti. Ciò soprattutto nelle situazioni, come quella in esame, in cui si registrano consistenti volumi di traffico motorizzato e rilevante presenza di veicoli pesanti.</p> <p>In tal senso si segnala che si è già attivato un tavolo di confronto tra Comune di Milano,</p>	<p><i>Nonperduto al sifone di Carbagmate (Deliberazione Giunta regionale 6 aprile 2011 - n. LX/1542 "Approvazione del regolamento consortile del consorzio di bonifica Est Ticino Filloresi (l. r. 31/2008, articolo 85)").</i></p> <p><i>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</i></p> <p><i>- Si accoglie l'osservazione.</i></p> <p><i>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà recepita nel progetto.</i></p> <p><i>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà recepita nel progetto.</i></p> <p><i>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà recepita nel progetto.</i></p> <p><i>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà recepita nel progetto.</i></p> <p><i>- Si accoglie l'osservazione. Nel progetto, che comunque in tal punto contempla il doppio binario e frequenza elevata nell'ora di punta, è previsto che al passaggio del tram si fermino tutte le componenti afferenti all'incrocio.</i></p> <p><i>- Le intersezioni con la tranvia, anche a rotatoria, sono semoforzate per motivi di sicurezza.</i></p>



ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
				<p>Provincia di Milano e Progettisti per la definizione di un progetto condiviso e integrato.</p> <p>Dovrà essere approfondita la progettazione dei percorsi pedonali che dovrà tenere conto dello stato di fatto e delle origini e destinazioni dell'utenza.</p> <p>In particolare occorre migliorare la funzionalità dell'interscambio tra le varie tipologie di mezzo pubblico che attestano sulla stazione Comasina, garantendone la completa accessibilità all'utenza comunale ed extracomunale.</p> <p>Si chiede di prestare attenzione ai marciapiedi che dovranno presentare dimensioni adeguate laddove consentito su entrambi i lati.</p> <p>Nelle aree in carico al Settore Verde e Agricoltura interessate dalle opere, così come definite negli elaborati progettuali presentati, sono presenti alcuni alberi la cui dimensione consentirebbe il recupero mediante trapianto. Si osserva che tale pratica potrà essere attuata solo ed unicamente se l'avanzamento dei lavori consentirà di operare la traslazione delle alberature nella stagione invernale. Diversamente gli alberi dovranno essere rimossi e sostituiti, a compensazione, in pari numero con soggetti analoghi per specie e dimensione. Gli ambiti nei quali collocare gli alberi, che siano trapiantati o nuovi, saranno definiti con il Settore competente all'atto dell'avvio dei lavori. In entrambi i casi, al fine di garantire l'attecchimento, si dovrà provvedere all'installazione nell'area di dimora degli alberi, di un impianto d'irrigazione puntuale.</p> <p>Si rimanda a successive fasi progettuali la definizione di dettaglio delle specie vegetali da introdurre nelle nuove sistemazioni a verde che saranno realizzate a completamento delle nuove infrastrutture.</p> <p>Si anticipa comunque che tutte le aree sistemate a verde dovranno essere dotate d'impianto d'irrigazione per l'innaffiatura di alberi, arbusti e cespugli. Tutte le opere di sistemazione a verde, impianti compresi, dovranno essere oggetto di valutazione e concordate con il Settore Verde e Agricoltura, prima dell'approvazione del progetto esecutivo.</p> <p>Per quanto attiene la viabilità in particolare si segnala che dovrà essere approfondita la progettazione della nuova rotonda prevista in corrispondenza della via Girardengo, indicando il collegamento con la viabilità esistente.</p> <p>Dovranno essere previsti i costi relativi allo svolgimento di eventuali servizi di TPL sostitutivi da organizzare durante la fase di cantierizzazione dell'opera.</p> <p>Per quanto attiene i profili relativi al programma di esercizio, materiale rotabile, impianti per la circolazione dei tram, deposito, alimentazione, trazione elettrica, armamento si richiama il documento tecnico prodotto da ATM S.p.A. Allegato.</p>	<p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Ai sensi dell'Accordo Interistituzionale convenuto il 3 agosto 2012 tra le Amministrazioni coinvolte, la Regione Lombardia si impegna a garantire le quote di contributo in essere per le tramvie interurbane di cui all'allegato A del Decreto Regionale Lombardia n. 5435 del 3 giugno 2009, sia nel periodo transitorio per servizi sostitutivi ed integrativi, sia per l'esercizio della nuova infrastruttura (Art. 1).</p> <p>- vedasi apposita nota ATM</p>
Comune di Cormano	Assessore Cionci			<p>si evidenziano alcune criticità che si chiede di verificare al fine di adeguare conseguentemente il progetto dell'infrastruttura. Il parere rispetto al progetto dell'infrastruttura è favorevole con le precisazioni che seguono e con le conseguenti varianti al progetto presentato.</p> <p>1) Rotonda di via Gramsci / Via dei Giovi: la viabilità della rotonda appare troppo complessa ed eccessivamente semaforizzata; si richiede di rivedere il progetto nell'ottica di una semplificazione dei flussi e di una riduzione degli impianti semaforici;</p>	<p>Come convenuto tra le parti nel corso dell'incontro del 18/11/2013:</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. Pur confermando la configurazione della rotonda, la semplificazione in termini di semaforizzazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p>



ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
Comune di Limbiate	Assessore Riccardo Alberti	Prot. 28538 del 06/05/2013 prot. Prov. 266585 del 5/11/2013	favorevole	<p>12) si richiede infine di valutare adeguatamente i tempi e i modi di cantierizzazione al fine di garantire il più possibile il flusso veicolare e di ridurre i disagi per le attività commerciali in generale</p> <p>-definire e formalizzare lo stato giuridico delle aree (sedime) ex tranvia e di quelle oggetto di riqualificazione al centro strada;</p> <p>- segnaliamo che il Comune di Limbiate è certificato Emas, e come tale ha adottato una politica, delle procedure e dei criteri compatibili con la certificazione vigente, della quale occorre dare in qualche modo evidenza negli elaborati progettuali proposti;</p> <p>- richiamo all'art. 2 dell'accordo stipulato in data 03/08/2012 "impegni per il mantenimento in esercizio della tratta Varedo-Limbiate", nella parte dove si richiama esplicitamente che "...eventuali risorse che si renderanno disponibili a seguito della realizzazione del 1°lotto, verranno prioritariamente destinate dal soggetto aggiudicatore ai lavori necessari a garantire l'esercizio della tratta Varedo-Limbiate sino alle sedi attuali, in continuità con la tratta Varedo- Milano e senza rotture di carico, fino all'avvio dei lavori di riqualificazione del 2° lotto".</p> <p>- Manca la trasmissione della validazione del progetto definitivo predisposta ai sensi dell'art.44 e seguenti del D.P.R.207/2010 in particolare entrando nello specifico</p> <p>RELAZIONE TECNICA GENERALE</p> <p>- a pagina 44/210, della medesima, si parla di salvaguardia delle aree a parcheggio, ma di contro non si trova evidenza grafica e simbolica nelle tavole planimetriche di progetto ( tav.16-15-14-13), in particolare le aree a parcheggio che garantiscono la sosta dei veicoli lungo le vie interessate dalla riqualificazione della metrotanvia</p> <p>- a pagina 44/210, si evidenzia come dall'incrocio di Piazza V Giornate sino all'incrocio di via Casati, il progetto trasmesso dal Comune di Limbiate ed approvato con atto G.C. n. 30 del 04-03-2009, risulti essere al momento del tutto superato per scelte progettuali diverse rispetto al progetto definitivo trasmesso Vi. In particolare nel tratto di via Monte Bianco la rete tranviaria risulta essere non più nella sede originaria, bensì posta al centro della strada.</p> <p>- non si tiene conto graficamente, dei lavori di messa a norma della piattaforma stradale (realizzati dal Comune di Limbiate e conclusi ad inizio 2013), di un tratto prospettante il nuovo palazzo comunale, richiesti dalla Provincia Monza e Brianza - settore trasporti e viabilità, in ottemperanza al D.P.R. 753/1980 al quale il Comune ha dovuto aderire per garantire il proseguo del servizio di trasporto pubblico e la messa in sicurezza della fermata tram, e che si vorrebbe rimanesse inalterati, sia per immagine che per i costi sostenuti.</p> <p>- a pagina 48 /210, ove si tratta al punto 4.4 dei tempi di realizzazione delle opere, è palese il riferimento al solo primo lotto tratto da Milano Comasina - Varedo e non altresì quello da Varedo a Limbiate Ospedale escluso dal finanziamento ma non nella parte riferita alla progettazione definitiva. Non vengono indicati tempi e/o previsioni future specifiche per il secondo lotto, si chiede una specificazione.</p> <p>- a pagina 57/210, si individuano 2 sottostazioni interrate elettriche per le quali si</p>	<p>-Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Di sensi dell'Accordo Interistituzionale convenuto il 3 agosto 2012 tra le Amministrazioni coinvolte, le aree espropriate o acquisite per la realizzazione dell'opera, saranno conferite in proprietà dalla Provincia di Milano ai Comuni di appartenenza, ad avvenuto collaudo finale dell'opera (Art. 3 dell'Accordo Interistituzionale).</p> <p>- La Stazione Appaltante è altro soggetto non certificato Emas.</p> <p>- la tematica della ripartizione dei finanziamenti esula da una procedura di Conferenza dei servizi</p> <p>- Il verbale di validazione sarà emesso sul progetto per appalto integrato del 1° lotto funzionale (e successivamente sul 2° lotto funzionale quando ve ne saranno le condizioni) che sarà completato a valle della procedura di Conferenza dei Servizi.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. Il progetto definitivo di conferenza di servizi è stato sviluppato di concerto con l'amministrazione comunale, sulla base di parametri di base imprescindibili (eliminazione di ogni interferenza con gli accessi privati), nonché valutato a livello ministeriale sulla base di tali requisiti. Tuttavia, l'osservazione sarà verificata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'intervento prevede la ricostruzione integrale da facciata ai facciata degli spazi ad uso pubblico nel corridoio percorso dalla metrotanvia, ogni elemento incluso.</p> <p>- i tempi riportati nella relazione al punto 4.4 sono riferiti all'intero progetto Milano Comasina - Limbiate. Il cronoprogramma relativo esclusivamente al lotto Varedo deposito - Limbiate non è disponibile e sarà un elaborato da prevedersi nell'ambito della rispettiva progettazione esecutiva. Le previsioni di riqualificazione del lotto Varedo deposito - Limbiate dipendono fortemente dalla disponibilità di futuri finanziamenti Ministeriali.</p> <p>- la sottostazione di "5 Giornate" è indicata nella tavola "Tracciato tranviario con</p>

Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
		<p>richiede la precisa individuazione planimetrica sulle tavole di riferimento</p> <p>- a pagina 61/210, al capitolo 6.2.1 si parla di pesanti interventi sulla viabilità, in particolare sulle sistemazioni superficiali che occorrerà integrare specificando a carico dell'impresa esecutrice dei lavori anche gli eventuali adeguamenti degli impianti semaforici esistenti (incrocio Corso Milano/Turati attualmente non a norma), il rifacimento della segnaletica stradale verticale ed orizzontale a seguito degli interventi ed infine la sistemazione dei marciapiedi interessati</p> <p>- si richiede una specifica sugli interventi in progetto riferiti al patrimonio vegetale arbustivo ed arboreo ed all'arredo urbano</p> <p>- si richiede una specifica sugli impianti comunali di illuminazione pubblica a servizio dei percorsi pedonali e di quelli di illuminazione pubblica interessanti sedi stradali</p> <p>STIMA DEI COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE</p> <p>Nel merito del presente elaborato è possibile osservare come:</p> <p>- nel punto 1 introduzione i prezzi utilizzati per la stima delle opere siano quelli del listino Provincia di Milano anno 2008, non conformi all'art. 133 comma 8 del Codice dei Contratti D.Lgs 163/2006, che prevede esplicitamente l'utilizzo di listini aggiornati. Sarà compito del validatore accettare o meno tale segnalazione</p> <p>- il punto 4 tempi di realizzazione a pagina 138/140, non comprende i tempi del 2 lotto per ovvii motivi già segnalati nelle precedenti osservazioni, ai quali dovrà essere data la necessaria evidenza</p> <p>- infine è completamente assente il quadro economico a pagina 140/140</p>	<p>- dalla verifica del quadro economico dell'intervento risultano indicati a carico del Comune di Limbiate importi per sottoservizi pari ad € 4.723.993,05, così come nell'elaborato riferito alla stima dei costi vedi pagina 91/40 totale importo 1-2-3 Limbiate € 4.723.993,05. A pagina 11/140 si stimano € 2.200.000,00 quali oneri a carico del Comune di Limbiate per indennità di esproprio. È stato accertato da contatto telefonico con l'Ing. G. Delfanti della Provincia di Milano che il Comune di Limbiate è impegnato economicamente ed esclusivamente per l'attuazione del F° lotto sull'importo di € 1.235.535,34 indicato all'art. 5 dell'accordo null'altro in più. Si chiede di rettificare la documentazione in tal senso.</p> <p>ANALISI DELLE PROBLEMATICHE AMBIENTALI</p> <p>Nel merito del presente elaborato si rilevano sostanzialmente, per quanto concerne l'intervento in territorio amministrativo del comune di Limbiate (vedi pagina 31/107), le stesse osservazioni esplicitate per la relazione tecnica generale nei punti analoghi e precisamente:</p> <p>- P.I.1. Via Mille Faenza</p> <p>- Rotatoria ed intervento di riqualificazione da via Milano a via Casati</p>	<p><b>SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI</b></p> <p><i>Inserimento urbanistico</i> - Tav. 16/18 AD D 00 PG TP 47 PL; la sottostazione "Monte Bianco" è indicata nella tavola "Tracciato tramviario con inserimento urbanistico" Tav. 17/18 AD D 00 PG TP 48 PL.</p> <p>- L'intervento prevede la ricostruzione integrale da facciata a facciata degli spazi ad uso pubblico nel corridoio percorso dalla metropolitana, ogni elemento incluso.</p> <p>- Le specifiche riferite al patrimonio vegetale arbustivo ed arborea ed arredo urbano saranno dettagliate nel progetto esecutivo.</p> <p>- La trattazione dell'illuminazione sarà svolta nell'ambito del progetto esecutivo.</p> <p>- ai sensi dell'art. 86 comma 3-bis del D.Lgs. 163/06, nella predisposizione delle gare d'appalto, gli enti aggiudicatari sono tenuti a valutare che il valore economico sia adeguato e sufficiente rispetto al costo del lavoro e al costo relativo della sicurezza.</p> <p>- i tempi riportati nella relazione al punto 4, sono riferiti all'intero progetto Milano Comasina - Limbiate. Il cronoprogramma relativo esclusivamente al lotto Varedo deposito - Limbiate non è disponibile e sarà un elaborato da prevedersi nell'ambito della rispettiva progettazione esecutiva. Le previsioni di riqualificazione del lotto Varedo deposito - Limbiate dipendono fortemente dalla disponibilità di futuri finanziamenti Ministeriali.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. A pag. 140 manca il cronoprogramma, che sarà messo a disposizione.</p> <p>- Le quote per ogni voce del quadro economico fanno riferimento all'opera Milano - Limbiate nel suo complesso e sarebbero le quote da corrispondere da parte della Stazione Appaltante. Non vi è corrispondenza tra i costi di realizzazione dell'opera in ogni Comune e la ripartizione dell'Accordo Interistituzionale.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. Il progetto definitivo di conferenza di servizi è stato</p>	



ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
				<p>RELAZIONE CANTIERIZZAZIONE</p> <p>Si invita a circostanziare maggiormente i punti 4.11. "emissioni in atmosfera" e punto 4.14 "demolizioni e smaltimenti", individuando il soggetto responsabile.</p> <p>Si richiede inoltre di specificare che trattasi di lavori inerenti il 1° lotto</p> <p>TAVOLE PLANIMETRICHE</p> <p>In generale il progetto risulta carente di una tavola comprendente le opere di demolizione e costruzione che faccia comprendere che tipo di intervento venga a realizzarsi sulla tratta interessata.</p> <p>Tavola 11/18: - chiarire quali marciapiedi rientrano nelle opere di progetto, sia quelli inesistenti ( da creare) che quelli esistenti da ripristinare</p> <p>- l'impianto semaforico dell'incrocio Turati - Corso Milano non risulta a norme se ne richiede l'adeguamento</p> <p>- verifica fattibilità e compatibilità aree accesso all'immobile privato denominato "Cameretta Ideale" in quanto l'attuale previsione sembra sia restrittiva e condizionante per un regolare accesso all'immobile privato</p> <p>Tavola 12/18: si chiede conferma della previsione progettuale riferita al posizionamento della rotatoria, ed in particolare dell'appendice di accesso allo stabilimento Tecno non essendoci via pubblica di collegamento</p> <p>- manca indicazione dei nomi delle vie Sardegna-Toscana e Crispi</p> <p>- si rileva che l'accesso carrato e viabilistico della via Toscana avviene direttamente da Corso Milano e per un piccolo tratto da via Sardegna, la previsione progettuale prevede graficamente un accesso pedonale con superamento delle barriere architettoniche che sembrerebbe inficiare l'accesso veicolare. Occorre rivederlo garantendo il senso unico</p> <p>- si richiede di indicare chiaramente il confine comunale dei Comuni di Varedo e Limbiate</p> <p>Tavola 13/18: - si chiede di conoscere ( in quanto non comprensibile con la documentazione in possesso) se il patrimonio vegetale arbustivo ed arboreo presente, l'impianto esistente di illuminazione pubblica ed infine l'arredo urbano siano mantenuti, eliminati ecc</p> <p>- si chiede di conoscere se la riqualificazione interessa anche tutti i marciapiedi esistenti</p> <p>- si chiede di conoscere lo stato di mantenimento o meno degli spazi di sosta nelle aree</p>	<p>sviluppati di concerto con l'amministrazione comunale, sulla base di parametri di base imprescindibili (eliminazione di ogni interferenza con gli accessi privati), nonché valutato a livello ministeriale sulla base di tali requisiti. Tuttavia, l'osservazione sarà riportata nei documenti di gara quale elemento per la presentazione di soluzioni migliorative.</p> <p>- Maggiori dettagli sono presenti in elaborati integrativi nel frattempo prodotti e consegnati in Regione Lombardia per l'istruttoria per l'esclusione dalla procedura di V/A. In fase di progettazione esecutiva tali elementi saranno ulteriormente approfonditi.</p> <p>- Il limite dell'intervento verrà definito in elaborati planimetrici specifici che verranno predisposti nell'ambito del progetto per appalto integrato.</p> <p>- Il limite dell'intervento verrà definito in elaborati planimetrici specifici che verranno predisposti nell'ambito del progetto per appalto integrato.</p> <p>- Il limite dell'intervento verrà definito in elaborati planimetrici specifici che verranno predisposti nell'ambito del progetto per appalto integrato.</p> <p>- Gli accessi alle proprietà sono sempre garantiti. Soluzioni di dettaglio saranno approfondite nel corso della progettazione esecutiva.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. Si conferma la soluzione a rotatoria e si accoglie l'osservazione relativa all'accesso allo stabilimento Tecno.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione che sarà sviluppata nel corso della progettazione esecutiva.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione che sarà sviluppata nel corso della progettazione esecutiva.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione che sarà sviluppata nel corso della progettazione esecutiva.</p> <p>- Il limite dell'intervento verrà definito in elaborati planimetrici specifici che verranno predisposti nell'ambito del progetto per appalto integrato.</p> <p>- Il limite dell'intervento verrà definito in elaborati planimetrici specifici che</p>



Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
		<p>oggetto dei lavori.</p> <p>Tavola 14/18: - si evidenzia l'errata indicazione della via dei Mille al posto di via Pola</p> <p>- si evidenzia come lo svincolo in prossimità della via Faenza non rispetti gli accordi intercorsi già citati nel punto secondo delle osservazioni indicate nella relazione tecnica generale. Si precisa che nel frattempo è pervenuta al protocollo comunale la segnalazione del tecnico del soggetto lottizzante Arch. A. Nicolosi prot. n. 24644 del 25-9-2013</p> <p>Tavola 15/18: - necessita comprendere quali interventi interessino i marciapiedi esistenti dopo la riqualificazione della tramvia</p> <p>- si richiama la necessità di salvaguardia del tragitto "pedibus" esistente nel tratto via Fiume-Indipendenza-Piazza V Giornate</p> <p>- si evidenzia che la perdita di tutti i posti auto interessati dalla riqualificazione genera una grossa criticità per i cittadini (oltre che verifiche dello standard urbanistico) la previsione originaria in sede di riunioni non prevedeva la tramvia al centro strada nel tratto Piazza V Giornate Casati</p> <p>Tavola 16/18: - la previsione originaria in sede di riunioni non prevedeva la tramvia al centro strada nel tratto Piazza V Giornate Casati</p> <p>- si prende atto favorevolmente della modifica eseguita dell'impianto rotatorio all'intersezione con la via Monte Bianco - M.te Generoso</p> <p>- si evidenzia che la perdita di tutti i posti auto interessati dalla riqualificazione genera una grossa criticità per i cittadini (oltre che verifiche dello standard urbanistico)</p> <p>Tavola 17/18: nel merito si tratta solo di comprendere la proprietà dell'area esterna alla tramvia sino al confine con l'Ospedale Corberi ed a chi compete la manutenzione ordinaria e straordinaria</p> <p>Tavola 18/18: - nessuna osservazione</p> <p>PIANO PARTICOLAREGGIATO – PARTICELLARE</p> <p>- Piano particolareggiato di esproprio pag. 1 Nelle tabelle di riepilogo di superficie e di stima, il calcolo delle occupazioni permanenti e temporanee suddivise per aree pubbliche e private riporta dei valori la cui somma è diversa da quella indicata nelle tabelle per comuni.</p> <p>- Piano particolareggiato di esproprio pag. 9 Nelle tabelle di riepilogo della indennità aggiuntiva per eventuali danni alle attività compattate individuate solo due particelle in altrettanti fogli: Fg.6 mapp.32 (zona capolinea), e Fg.31 Mappale 97 (strada Comasina angolo Via Sardegna). Si chiede di conoscere la metodologia usata per l'individuazione di tali aree considerando che le stesse non sono le uniche attività interessate al progetto.</p>		<p>verranno predisposti nell'ambito del progetto per appalto integrato.</p> <p>- si accoglie l'osservazione; l'osservazione sarà sviluppata nel corso della progettazione esecutiva</p> <p>- Si accoglie l'osservazione che sarà sviluppata nel corso della progettazione esecutiva</p> <p>- Si accoglie l'osservazione che sarà sviluppata nel corso della progettazione esecutiva.</p> <p>- Il limite dell'intervento verrà definito in elaborati planimetrici specifici che verranno predisposti nell'ambito del progetto per appalto integrato.</p> <p>- Il progetto salvaguarda il tragitto "pedibus".</p> <p>- Relativamente ai posti auto: si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>Vedasi punto n. 2 del gruppo "Relazione tecnica generale"</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Ad oggi l'area esterna alla tramvia non è ricompresa nelle aree espropriate per la riqualificazione.</p> <p>- I valori complessivi di aree di esproprio di riferimento sono quelli riepilogativi suddivisi tra aree private e pubbliche. Le tabelle per singoli comuni invece, danno evidenza delle singole indennità nei confronti dei privati senza considerare aree eventualmente da convenzionare.</p> <p>- La definizione delle indennità aggiuntive è frutto di uno specifico sopralluogo che ha portato a valutare tali indennità in base non solo al metro esproprio dell'area ma anche in funzione delle singole ricadute che l'attività espropriativa causerà alle attività.</p>	

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
				<p><b>STIMA DEI COSTI E TEMPI DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE</b></p> <p>A pagina 5 di 140 paragrafo 2.2, punti 1 e 3 si afferma che le aree comunali e provinciali saranno messe a disposizione a titolo gratuito, e che per i nuovi insediamenti (residenziali/industriali) non è prevista alcuna indennità, con la previsione che dette aree (per la realizzazione delle metro tramvia e della viabilità concessa), vengano acquistate dai comuni.</p> <p>Occorre precisare quali siano gli atti assunti fra i comuni (con particolare riferimento nel nostro caso a Limbiate) e l'ente responsabile del procedimento per le procedure di esproprio, supportati dai relativi atti per i quali è motivato:</p> <p>a) l'acquisizione delle aree dei nuovi insediamenti industriali / artigianali effettuata dai comuni;</p> <p>b) la messa a disposizione gratuita delle aree comunali;</p> <p>c) le eventuali previsioni di indennità aggiuntive di esproprio e la relativa copertura finanziaria, previa stima delle aree da considerare;</p> <p>d) non vi è un programma temporale per la tratta nel comune di Limbiate;</p>	<p><b>SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI</b></p> <p><i>- Ai sensi dell'Accordo Interistituzionale all'art. 1 "Impegni specifici" tutti i Comuni si impegnano a mettere a disposizione della Provincia di Milano, a titolo gratuito, le aree di proprietà comunale individuate nel piano particolare di progetto definitivo necessarie alla realizzazione dell'opera.</i></p> <p><i>- La documentazione espropriativa ha seguito la procedura di pubblica utilità all'interno della quale i privati hanno la possibilità di formulare le proprie richieste e osservazioni; non avendo ricevuto in tal senso alcuna nota che possa originare richieste economiche aggiuntive non si ritiene che possano insorgere costi aggiuntivi. Nel Q.E. predisposto sono state allocate delle risorse per far fronte ad eventuali imprevisti.</i></p> <p><i>- Ai sensi dell'Accordo Interistituzionale all'art. 1 "Impegni specifici" tutti i Comuni si impegnano a mettere a disposizione della Provincia di Milano, a titolo gratuito, le aree di proprietà comunale individuate nel piano particolare di progetto definitivo necessarie alla realizzazione dell'opera.</i></p> <p><i>- La documentazione espropriativa ha seguito la procedura di pubblica utilità all'interno della quale i privati hanno la possibilità di formulare le proprie richieste e osservazioni; non avendo ricevuto in tal senso alcuna nota che possa originare richieste economiche aggiuntive non si ritiene che possano insorgere costi aggiuntivi. Nel Q.E. predisposto sono state allocate delle risorse per far fronte ad eventuali imprevisti.</i></p> <p><i>- I tempi riportati nella relazione al punto 4.4 sono riferiti all'intero progetto Milano Comasina - Limbiate. Il cronoprogramma relativo esclusivamente al lotto Varedo deposito - Limbiate non è disponibile e sarà un elaborato da prevedersi nell'ambito della rispettiva progettazione esecutiva</i></p>
			<p><b>CARTOGRAFIA</b></p> <p>Al fine della dichiarazione di pubblica utilità, relativamente al progetto di esproprio per le aree del comune di Limbiate, la tavola 115 verificata, riguarda il Comune di Varedo, manca invece la tratta nel Comune di Limbiate da Via Turati a Via Marconi lato ovest, presente invece nella tavola 11/18 dell'inquadramento urbanistico.</p> <p>Rif. Tav. n° 18 quadro di unione e Tav. 4 di 5 tavola delle occupazioni</p> <p>In prossimità della rotonda limitrofa a Piazza Tobagi, vi è l'indicazione di occupazione permanente anche su una area che rientra in parte nel Parco delle Groane. Qualora detta porzione di area prevede la realizzazione di manufatti e/o impianti o movimentazione di terra, occorrerà munirsi delle apposite autorizzazioni che rilascerà l'Ente Gestore previa richiesta.(Rif. Fig. 18, mapp.45 e 88).</p> <p>Rif. Tav. n° 18 quadro di unione e Tav. 2 di 5 e 3 di 5 tavola delle occupazioni</p> <p>In prossimità dell'incrocio fra Viale dei Mille e Via Bologna vi è la previsione di una rotonda verso sud rispetto all'asse stradale di Viale dei Mille, che va ad interessare aree di privati contraddistinte catastalmente al Fig.30 ex mapp.8 ora mapp.385, 384, 383 e 363 (tutti in parte).</p> <p>Il comune di Limbiate ha approvato un Programma Integrato di Intervento dove è prevista la</p>	<p><i>- la tavola 2L 268<sup>ME</sup> AD_D_00 PG_ES_06 pl_REV2.pdf a cui fare riferimento è disponibile sulla cartella condivisa da cui è consultabile e scaricabile il progetto.</i></p> <p><i>- Si accoglie l'osservazione che sarà sviluppata nel corso della progettazione esecutiva.</i></p> <p><i>- Si accoglie l'osservazione che sarà sviluppata nel corso della progettazione esecutiva.</i></p>	

Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
		<p>realizzazione di tale rotatoria verso nord rispetto all'asse stradale di Viale dei Mille (Delibera di Consiglio Comunale n°9 del 03/03/2010). Si rimarca la necessità di includere detta variante prima dell'approvazione del progetto definitivo con dichiarazione di pubblica utilità.</p> <p>Rif. Tav. n° 18 quadro di unione</p> <p>Nel tratto fra Via Turati e Via Marconi, lato ovest, vi è la previsione per la realizzazione di un marciapiedi in sicurezza, come approvato da ATM nel Febbraio 2010 parallelo alla attuale linea tranviaria quale opera di urbanizzazione prevista da un Piano di Lotizzazione approvato con delibera di Consiglio comunale n°51 del 25/09/2006.</p> <p>Tale opera potrebbe interferire con il progetto definitivo del tracciato della metrottramvia qui in esame.</p> <p>Rif. Tav. n° 18 quadro di unione</p> <p>Nel suo complesso la nuova metrottramvia potrebbe andare ad incidere sulla pista ciclo pedonale esistente per tutta la lunghezza di Viale dei Mille. Detto progetto dovrà anche confrontarsi biunivocamente con il Piano dei Servizi e con il Piano Urbano del Traffico. E' necessario tuttavia la salvaguardia di detto tracciato ciclo pedonale che risulta inserito nella viabilità che attraversa da ovest ad est l'abitato e che consente e/o consentirebbe tutta una serie di diramazioni verso altre parti del territorio così come auspicato anche nei lavori preparatori degli atti di PGT sempre facenti capo alle linee politiche approvate.</p> <p>VERIFICHE CATASTALI</p> <p>Da un esame relativo all'indice delle proprietà reali si osserva quanto segue:</p> <p>Al n° 4 la ditta catastale risulta la IMPRA, ma in realtà la proprietà è comunale;</p> <p>Al n° 15 la ditta catastale risulta la BRIXIA finanziaria, ma in realtà è stato fatto un frazionamento dell'area che risulta parzialmente comunale;</p> <p>Al n° 93 la ditta catastale risulta essere LATTUADA ENRICO, ma in realtà è stato fatto un frazionamento dell'area che in parte è oggetto di rotatoria stradale nel Programma Integrato di intervento (incrocio Viale dei Mille, Via Bologna)</p> <p>Al n° 94 e 95 le ditte catastali risultano essere DE IOANNA e ORLANDI PROGETTI: tali aree in parte sono sulla pista ciclo pedonale esistente;</p> <p>A n° 142 la ditta catastale è S.R.L. BEZZE GUERRINO E FIGLI, è stato presentato in data 25/02/2011 un frazionamento in vista delle opere del Piano di Lotizzazione di Via Menotti (marciapiedi).</p>	<p>esprime parere favorevole al progetto, con le precisazioni che seguono:</p> <p>1. la cantierizzazione dell'opera è di fondamentale importanza per la riuscita della stessa, sia in ragione degli obiettivi di riqualificazione, che per le interferenze di altri cantieri di rilevanza qualificata "strategica" che si avvieranno probabilmente in concomitanza con tale opera. E' evidente la necessità di redigere una bozza, seppur approssimativa di cronoprogramma e di localizzazione delle aree di cantiere, integrati con un puntuale ed analitico confronto con le caratterizzazioni delle altre infrastrutture, tra cui l'ammodernamento della SP 46 Rho-Monza;</p> <p>2. nella cantierizzazione devono essere affrontate le valutazioni della gestione dei flussi di traffico attestati sulla Comasina, individuando le alternative possibili da indirizzare e favorire e determinando le opere d'arte che più opportunamente possono essere avviate prima di altre (es. alcune rotatorie strategiche per la gestione dei flussi di traffico al fine di migliorare la fruibilità e la sicurezza stradale di tutte le utenze);</p> <p>3. si ritiene che tutte le nuove rotatorie ed intersezioni previste debbano essere oggetto di</p>	<p>- L'intervento prevede la ricostruzione integrale del corridoio percorso dalla metrottramvia, ogni elemento incluso.</p> <p>- Si rimanda la verifica alla fase di progettazione esecutiva quale prescrizione nell'ambito delle procedure di gara per appalto integrato. Si rammenta comunque la disponibilità degli spazi fisici a disposizione che non patono consentite l'inserimento di ciclabile e posti auto.</p> <p>- Si accolgono le osservazioni che saranno accolte nell'ambito delle future procedure esecutive.</p>	<p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p>
<p><b>Comune di Paderno Dugnano</b></p>		<p>Prot Comune 53629 del 28/10/2013 prot. Prov. 303789 del 19/12/2013</p>	<p>favorevole</p>		



ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
				<p>preventiva valutazione funzionale in relazione ai flussi di traffico locali, visto che a Paderno Dugnano le nuove rotoatorie saranno n. 7, in ambiti oggi disciplinati da semafori, come di seguito riportato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rotoatoria intersezione con via Beccheria a confine di Cormano;</li> <li>- rotoatoria posizionata al di sotto del cavalcavia della strada provinciale RHO MONZA,;</li> <li>- rotoatoria posizionata all'intersezione con la via Pepe e via per Cassina Nuova;</li> <li>- rotoatoria posizionata all'intersezione con la via Nemi;</li> <li>- rotoatoria posizionata all'intersezione con la via Canova e via Leonardo Da Vinci;</li> <li>- rotoatoria posizionata all'intersezione con la via Magenta a via Risorgimento di Senago;</li> <li>- intersezione (si auspica rotoatoria) tra le vie Nigra e Monte Cervino);</li> </ul> <p>nei relativi progetti esecutivi è necessario prescrivere che gli stessi dovranno tener conto della miglior razionalizzazione possibile, a salvaguardia delle immissioni funzionali al sistema stradale locale e in un'ottica di contenimento di eventuali espropri non indispensabili, per realizzare alcune economie di scala utili a salvaguardare la qualità complessiva dell'opera.</p> <p>Si evidenzia, in particolare, che l'intersezione delle vie Nigra e Monte Cervino con l'asse della Comasina preferibilmente dovrebbe essere risolta con una rotoatoria, ripensando, inoltre,</p> <p>più a nord, un possibile snodo di "ritorno" in prossimità delle vie S. Pietro e Fogazzaro, per non vincolare eccessivamente l'accessibilità di tutte le attività produttive e commerciali e di servizio in fregio alla Comasina, nel tratto denominato "Via Castelfelto";</p> <p>4. è necessario individuare con i titolari dei sottoservizi la tempistica delle fasi d'intervento in relazione ai luoghi di riposizionamento degli impianti da ricollocare, rispetto alla localizzazione dei nuovi binari in centro alla carreggiata, tenuto conto che lo spostamento di questi sottoservizi potrebbe causare non poche problematiche e difficoltà oggettive che devono necessariamente essere approfonditamente analizzate in fase esecutiva;</p> <p>5. dev'essere avviato preventivamente il servizio di trasporto sostitutivo del tram, per permettere agli utenti l'uso del trasporto pubblico senza subire particolari disagi;</p> <p>6. la riorganizzazione complessiva dell'asse viario della SS 35 dei Giovi dovrà prevedere e salvaguardare il previsto percorso ciclo-pedonale presente lungo il lato est, dal Villaggio Ambrosiano fino al canale Villorosi, in relazione al tracciato del terziario Villorosi.</p> <p>7. si ribadisce che il territorio comunale di Paderno Dugnano sarà oggetto di importanti interventi di opere infrastrutturali inerenti il traffico, gli assi viabilistici ed il trasporto su ferro, la metropolitana Milano-Seregno, già in fase di esecuzione: il già citato ammodernamento della SP 46 Rho-Monza, il nuovo sottopasso di stazione FNM di via Roma, con evidenti ricadute ed implicazioni sui flussi veicolari di attraversamento, peraltro, si rimarca la necessità in fase esecutiva del progetto di approfondire ed analizzare con dettaglio ed accuratezza il sistema necessario per garantire i flussi veicolari, articolando e coordinando quanto più possibile la varie fasi di lavorazione di tutti i progetti.</p> <p>8. rispetto ad alcune pensiline, attualmente esistenti lungo la sede tranviaria, il cui stato manufattivo è pressoché inesistente, in particolare sul territorio all'altezza della via Tripoli laddove sorgeva la fabbrica ex Tonoli, è opportuno valutare l'eliminazione preventiva anticipata ed a carattere d'urgenza, non sussistendo più l'interesse per un utilizzo tale da giustificare il ripristino, ma sussistendo, invece, validi motivi per contenerne e rimuovere il degrado dalle stesse causato.</p>	<p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. Pur non ravvisando, in prima battuta, margini di accoglimento, si rimanda la verifica alla fase di progettazione esecutiva.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- La tematica relativa al servizio di trasporto sostitutivo è in capo al Comune di Milano, come anche ribadito nell'Accordo Interistituzionale del 3 agosto 2012.</p> <p>- L'attuale progetto prevede la compatibilità progettuale di una pista ciclopedonale in parallelo alla metropolitana. In tale fase quindi non è stata prevista la progettazione della stessa ma solo l'evidenza di compatibilità.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- La rimozione delle pensiline potrà essere prevista solo nell'ambito dei lavori di realizzazione dell'opera; ogni altra soluzione anticipata esula dal presente procedimento.</p>

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
Comune di Senago		Nota prot. 24942 del 15/11/2013 prot. Prov. 27764 del 18/11/2013	Favorevole	A completamento del parere favorevole espresso nella conferenza del 4.11.2013, chiede di tener conto di quanto segue: Si ritiene che le rotatorie previste all'intersezione via Magenta di Paderno Dugnano e via Risorgimento di Senago ed all'intersezione via Nigra e Monte Cervino di Paderno Dugnano e via Cavour di Senago debbano essere affrontate valutando una diversa disposizione funzionale in relazione ai flussi di traffico. In particolare per l'intersezione Via Magenta di Paderno Dugnano e via Risorgimento di Senago il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria regolamentata da ben 14 lanterne semaforiche per il solo traffico veicolare quando sarebbe stato sufficiente prevedere una rotatoria che, attraversata dalla tranvia, consentisse al traffico veicolare nelle direzioni Milano e Como, di procedere regolarmente anche durante il passaggio del tram con un controllo del flusso del traffico che avviene semplicemente dando la precedenza ai veicoli che hanno impegnato l'anello. Per quanto concerne le intersezioni tra traffico veicolare e tranviario sarebbe necessaria la sola installazione di n. 2 lanterne semaforiche. Per quanto riguarda l'intersezione via Nigra e Monte Cervino di Paderno Dugnano e via Cavour di Senago si auspica la realizzazione di una rotatoria avente le caratteristiche dei flussi di traffico con principi analoghi all'intersezione precedente. Si rileva inoltre che prevedendo la realizzazione di rotatorie con le caratteristiche suddette diminuirebbero considerevolmente i costi di gestione e sorveglianza.	- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.
Comune di Varedo		Prot. 13939 del 31/10/2013 prot. Prov. 266072 del 05/11/2013	favorevole	Rilevata l'importanza della realizzazione di un'infrastruttura a basso impatto inquinante, si chiede di prevedere anche la possibilità lungo il tracciato della tranvia della realizzazione di una pista ciclopedonale, al fine di contribuire in modo ancor più significativo con riferimento all'abbattimento delle sostanze inquinanti provenienti dal traffico veicolare.	- L'attuale progetto prevede la compatibilità progettuale di una pista ciclopedonale in parallelo alla metroranvia. In tale fase quindi non è stata prevista la progettazione della stessa ma solo l'evidenza di compatibilità.
A.R.P.A. Lombardia Dipartimento Provinciale di Milano			Favorevole	Nessuna osservazione	
A.R.P.A. Lombardia Dipartimento Provinciale di Monza e Brianza	.....		Favorevole		
Azienda Sanitaria Locale di Milano	Arch. Michele Barletta		Favorevole		



ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
Azienda Sanitaria Locale Provincia Milano 1		<p>Prot. 93268 del 24/10/2013</p> <p>PEC prot. 258907 del 25/10/2013</p>	favorevole	<p>Per gli aspetti di Sanità Pubblica e per quanto di competenza territoriale (per le opere ricadenti negli ambiti territoriali dei Comuni di Paderno Dugnano e Senago) si esprime parere favorevole alle opere in progetto nel rispetto di quanto indicato:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. dovrà essere prodotta la valutazione previsionale di impatto acustico relativa all'opera in oggetto ai sensi dell'art. 8, comma 2, lettera f, della L. 447/95 e dell'art. 5 della L.R. 13/01, attestante il rispetto dei limiti di emissione previsti;</li> <li>2. dovrà essere assicurata l'efficacia delle misure di mitigazione previste (individuare nel documento Relazione di Caratterizzazione) per ridurre le pressioni ambientali conseguenti alle attività di cantiere (lavorazioni, scarico carico inerti, movimentazione di automezzi pesanti e di trasporto, ecc.), al fine di non creare molestia ai residenti, in modo particolare nelle ore deputate al riposo;</li> <li>3. data la presenza di sottostazioni elettriche, evidenziato che il DPCM 23.04.1992 citato nella "Relazione tecnica Analisi delle analisi ambientali" è superato dalla normativa più recente, dovrà essere garantito il rispetto dei limiti previsti dalla normativa in materia di esposizione della popolazione ai campi elettromagnetici (L. 36/2001 e smi - D.P.C.M. 08.07.2003 - D.M. 29.05.2008);</li> <li>4. dovranno essere garantiti i requisiti di accessibilità alle vetture come previsto dalla vigente normativa in materia di superamento/eliminazione delle barriere architettoniche (L.R. 6/89 e s.m.i. - D.P.R. 503/96 e s.m.i.);</li> <li>5. qualora i trasformatori (delle sottostazioni elettriche - SSE) fossero a olio, al fine di proteggere il suolo dalla contaminazione per sversamento accidentale, dovranno essere previsti adeguati bacini di contenimento/vasche per la raccolta di olii realizzati con materiali e caratteristiche tali da garantire la perfetta impermeabilizzazione nel tempo e permettano, per le vasche interrate, di accettare eventuali perdite accidentali delle stesse;</li> <li>6. relativamente alle strutture temporanee ad uso delle maestranze nei due campi base previsti nel Comune di Paderno Dugnano (CB1 e CB2, di quest'ultimo il progetto definitivo riporta solamente un layout di massima), preso atto che quanto indicato in progetto sono delle ipotesi di massima sul loro dimensionamento e sulle relative dotazioni e che lo studio delle reti impiantistiche interne per i vari allacci sarà sviluppato in fase di progetto esecutivo (come precisato alla sezione 2.3.1. della Relazione di Caratterizzazione), dovrà essere garantito il rispetto di quanto in proposito previsto dal Regolamento Locale di Igiene e si evidenziano i principali requisiti che dovranno inoltre essere garantiti nel progetto esecutivo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• dovrà essere predisposto il documento di valutazione di clima acustico (relativo al Campo Base) attestante la conformità con quanto previsto dalla Zonizzazione Acustica Comunale (D.P.C.M. 14.11.1997) e dalla vigente normativa (L.447/95 e s.m.i.), eventualmente anche attraverso l'adozione di misure di mitigazione;</li> <li>• in relazione alla durata degli insediamenti provvisori (verosimilmente pari a quella per l'esecuzione dei lavori - 3 anni) e della dimensione dei due campi base (CB1=15000 mq, CB2=39000 mq, dimensionate anche per il numero delle maestranze - non indicato per il CB1) le reti delle acque nere (lavabi/lavelli, bidet, wc, docce, cucina, ecc.) dovranno essere collegate alla fognatura comunale qualora i lotti a ciò destinati ne fossero serviti;</li> <li>• la rete idrica-potabile dovrà essere posta al di sopra del piano di posa della condotta delle acque reflue;</li> <li>• le modalità di smaltimento delle acque meteoriche raccolte dalle coperture delle strutture non dovranno dare origine a impaludamento; si ricorda altresì il divieto di scarico sul suolo e nel sottosuolo di acque di qualsiasi natura all'interno delle fasce di rispetto dei pozzi di emungimento di acqua potabile;</li> <li>• strade e piazzali interni al campo base dovranno garantire il drenaggio e lo smaltimento delle acque meteoriche ed impedire il sollevamento della polvere;</li> </ul> </li> </ol>	<p>- Si accolgono le osservazioni che saranno ottenute in fase di progettazione esecutiva e/o realizzativa.</p> <p>- la maggior parte delle osservazioni trovano corrispondenza all'interno delle integrazioni predisposte per la procedura di esclusione dalla VIA della Regione Lombardia; si conferma quindi che, le osservazioni che non trovano tale corrispondenza, saranno prese in considerazione e approfondite nelle successive fasi progettuali.</p>
				<p>- Nel progetto i trasformatori non sono ad olio. Tale prescrizione sarà comunque riportata per la successiva fase di progetto esecutivo.</p>	

Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
				<p>devono inoltre essere idoneamente illuminati durante le ore notturne;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• le strutture dovranno possedere adeguati requisiti acustici passivi tali che, in particolare nei i dormitori, siano garantite soddisfacenti condizioni di riposo;</li><li>• il pavimento delle strutture dovrà essere isolato dal terreno mediante vespaio aerato o altra idonea soluzione atta ad evitare la risalita di umidità dal suolo;</li><li>• tutti gli ambienti di vita, di lavoro, gli spogliatoi e la mensa, dovranno avere altezza interna conforme al Regolamento Locale di Igiene (min. 2,70 mt) e devono disporre di illuminazione ed aerazione naturale diretta tramite superfici finestrate nella misura minima di 1/8 di quella calpestabile (<math>RAI \geq 1/8</math>); devono essere dotati di idonei sistemi atti a garantire condizioni microclimatiche estive e invernali idonee e confortevoli in relazione alla destinazione d'uso dei singoli locali;</li><li>• le superfici vetrate illuminanti dovranno essere dotate di tende o di sistemi equivalenti per evitare fenomeni di abbagliamento ed un eccessivo soleggiamento nella stagione calda;</li><li>• le vie di uscita degli edifici dovranno essere provviste di illuminazione di sicurezza (in grado di entrare automaticamente in funzione quando l'illuminazione ordinaria viene a mancare);</li><li>• ciascun vano wc e vano doccia dovrà disporre di idonea aerilluminazione (superficie finestrata apribile minima 0,5 mq, oppure regolamentare aerazione forzata);</li><li>• gli apparecchi sanitari (lavabi, bidet, doccia, vasca) dovranno disporre anche dell'acqua calda sanitaria, per l'ottenimento della quale si suggerisce l'utilizzo di fonti energetiche alternative (es. pannelli solari);</li><li>• i parapetti (di finestre e scale) e le scale, nelle strutture pluripiano, dovranno essere conformi ai requisiti previsti dal Regolamento Locale d'igiene e relativo Manuale Tecnico;</li><li>• strutture "Dormitori":<ul style="list-style-type: none"><li>- le camere da letto "singole", dovranno avere una superficie minima di 8 mq (7 mq se doppie) e il relativo bagno, di superficie min. 2,5 mq, dovrà avere i quattro apparecchi sanitari: bidet, doccia, wc e lavandino; le finestre delle camere, oltre ad essere predisposte per l'oscuramento, devono essere dotate di zanzariere;</li><li>- le strutture verticali ed orizzontali dovranno assicurare condizioni di resistenza al fuoco non inferiore a REI 30 o superiore se richiesto specificatamente dai Vigili del Fuoco</li><li>• l'infermeria dovrà avere un lavabo con acqua corrente e rubinetteria a comando non manuale; inoltre dovrà disporre di almeno un servizio igienico ad uso esclusivo, con antibagno e lavabo con acqua corrente e rubinetteria a comando non manuale;</li><li>• struttura Spogliatoio:<ul style="list-style-type: none"><li>- per quanto non evidenziato in progetto, dovranno essere disponibili per le maestranze degli spogliatoi, dei vani wc e vani doccia, disinquinati dagli spogliatoi tramite antibagni/antidoccia; detti spazi dovranno possedere i requisiti di cui agli artt. 3.11.6/7/8/9 Regolamento Locale d'Igiene; il dimensionamento degli spogliatoi e il numero di vani wc e di vani doccia dovrà essere in funzione del numero degli utilizzatori, nel rispetto delle indicazioni minime riportate nei sopra richiamati articoli del RLI ed essere regolarmente aerilluminati e climatizzati;</li><li>- dovranno essere previsti spazi per la zona pulizia di scarpe e stivali (preferibilmente in prossimità di mensa e dormitori, al fine di evitare il trasporto di fango in detti locali), dotate di acqua corrente e di grigliato a pavimento per la raccolta delle acque di lavaggio;</li><li>• struttura Mensa:<ul style="list-style-type: none"><li>- gli spogliatoi, i vani wc e i vani doccia aduso del personale addetto ai pasti dovranno possedere i requisiti di cui agli artt. 3.11.6/7/8/9 RLI, anche in funzione del numero di utilizzatori ed essere regolarmente aerilluminati e climatizzati;</li><li>- qualora fosse prevista la preparazione dei pasti (servizio cucina) i vapori, odori e i fumi prodotti dagli apparecchi di cottura dovranno essere captati da cappe all'uso predisposte e portati ad esalare oltre la copertura dell'edificio, ad opportuna distanza da eventuali punti di</li></ul></li></ul></li></ul></li></ul>	

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
Azienda Sanitaria Locale di Monza e Brianza		Nota prot.asl 93265/13 del 04/11/2013 prot. Prov. 289633 del 02/12/2013	favorevole	<p>                             ripresa aria:                              - eventuali impianti a gas dovranno possedere i requisiti tecnico-costruttivi e di sicurezza previsti dalle norme UNI vigenti, e dovranno essere regolarmente certificati da tecnici abilitati;                              • area deposito rifiuti: dovrà avere platea impermeabile, un punto acqua per il lavaggio e uno scarico sifonato allacciato alla rete delle acque nere e dovrà preferibilmente essere dotata di copertura;                              • i serbatoi di carburanti, combustibili, oli (ad es. per il gruppo elettrogeno o macchinari di cantiere) dovranno avere adeguati dispositivi per il contenimento e la riattivazione di eventuali perdite.                              Si rimanda inoltre al puntuale rispetto di tutte le vigenti norme in materia di salute e sicurezza dei luoghi di lavoro e dei lavoratori.                         </p> <p>                             esprime parere sospensivo al progetto in oggetto e chiede di fornire i seguenti chiarimenti e/o documentazione integrativa:                              1. all'interno degli elaborati grafici non è indicato se ai fini della prevenzione dei rischi di caduta dall'alto, le nuove coperture degli edifici annessi al Deposito saranno munite dei dispositivi anticaduta e dei punti di accesso previsti dall'art. 3.2.11 del R.L.I.;                              2. non è indicato se i lucernari saranno provvisti di idoneo rete anticaduta nel vuoto;                              3. manca il calcolo analitico delle superfici e dei rapporti aerolluminanti di ciascun locale ammesso al deposito;                              4. all'interno della documentazione non è indicato il numero di dipendenti, suddiviso per sesso, che dovrà utilizzare, gli spogliatoi ed ammessi servizi igienici;                              5. manca la relazione inerente le attività di preparazione e di somministrazione di alimenti che verranno effettuate all'interno della "cucina-mensa", presente all'interno dell'area deposito, nonché della dotazione di servizi igienici riservati agli operatori dello cucina;                              6. al fine di evitare l'eccessiva emissione di polveri prodotta dalla movimentazione dei materiali dai depositi di cantiere si ritiene opportuno che, venga stabilito dal proponente per quale valore di velocità del vento l'impresa esecutrice dovrà fermare i lavori all'interno delle aree di cantiere;                              7. al fine di ridurre, per quanto tecnicamente possibile, gli impatti sulla popolazione, dovuti alle vibrazioni/rumore, si suggerisce di realizzare l'intervento di mitigazione proposto per gli edifici presenti a distanza minore di 10 m dalla metrotanvia anche per i tratti con presenza di edifici residenziali a maggior distanza;                         </p>	<p>                             - Si conferma che nell'ambito della predisposizione della documentazione per Appalto integrato, sarà chiaramente indicato il rispetto di quanto indicato all'art. 3.2.11 del R.L.I., in quanto sarà esplicitato che le coperture saranno munite di idonei dispositivi di anticaduta con i relativi punti di accesso per manutenzione ed ispezione.                              - Per quanto riguarda i lucernari, non è prevista una calpestabilità degli stessi in quanto essi mantengono una sola funzione di punti luce; pertanto ad oggi non è prevista una rete anticaduta.                              - Si conferma che i calcoli relativi al dimensionamento delle superfici e dei rapporti aero illuminanti saranno predisposti nell'ambito della documentazione prevista per la gara d'appalto.                              4. La relazione evidenzia che la stima del personale di lavoro del fianco deposito è di circa 15 addetti; ipotizzando che il 75 % sia di sesso maschile si possono distinguere quindi 10 uomini e 5 donne. Sulla base di tali ipotesi sono stati previsti nel 2 bagni spogliatoio ammesso per n. 10 uomini e in egual misura 2 bagni con spogliatoio ammesso per n. 5 donne oltre che ad una ulteriore zona servizi con n. 3 bagni per uomini, donne e diversamente abili.                              - Per quanto riguarda la zona mensa si evidenzia che il progetto di cui alla C.d.S. Presenta un'impressione e che quindi la zona erroneamente definita come Mensa con cucina è da intendersi come semplice zona ristoro, senza la previsione di predisposizione e somministrazione di pasti in luogo.                              - Con riferimento alla tematica delle emissioni di polveri prodotta dalla movimentazione dei materiali dai depositi di cantiere, si evidenzia l'esiguità delle quantità di materie movimentate in virtù dello scavo limitato al semplice cassonetto della sovrastruttura tranviaria (scavo inferiore al metro - circa 70 cm). Nonostante, a quanto sopra, farà seguito una specifica indicazione per la fase di esecuzione dei lavori circa la necessità di bagnare gli stessi in modo tale da non fermare i lavori e nel contempo evitare che polveri possano essere sollevate e trasportate dal vento.                              Per quanto concerne i punti 7 e 8 si prende atto dei suggerimenti / segnalazioni, e si precisa che gli stessi verranno valutati nell'ambito della predisposizione dei documenti di gara.                         </p>



Serie Awis e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
<p><b>Autorità di Bacino del Fiume Po</b></p> <p><b>Agenzia Interregionale per il fiume Po</b></p> <p><b>Consorzio di Bonifica Est Ticino - Villoresi</b></p>			<p>Favorevole</p> <p>Favorevole</p> <p>Favorevole</p>	<p>8, si segnala che l'anello di congiunzione, di nuova previsione, con lo stazzone ferroviaria di Varedo interseca con l'area ex SNIA tutt'ora oggetto di intervento di bonifica ambientale non ancora conclusosi.</p> <p>In esito alla convocazione della I<sup>a</sup> conferenza dei Servizi per la pratica in oggetto indicata, indetta da codesta Amministrazione con la nota prot. n. 0268757/11.32013/11 del 07-11-13;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• richiamata la nota di questa Azienda sanitaria prot. n. 93265/13 del 04/11/13;</li> <li>• esaminata la documentazione integrativa trasmessa da codesta Amministrazione in allegato alla nota prot. n. 274916 del 13/11/13 a mezzo PEC, la quale costituisce parte integrante del presente parere;</li> <li>• preso atto che è prevista la predisposizione del Capitolato speciale d'Appalto per l'indizione della gara d'appalto dell'opera e che codesta Amministrazione si è impegnata ad effettuare i calcoli dei rapporti aerocoilluminanti dei locali e presso atto delle dichiarazioni impegnative ivi contenute;</li> <li>• visti i Titoli III dei Regolamenti Locali di Igiene vigenti sul territorio dei comuni di Limbiate e di Varedo;</li> </ul> <p>per quanto di competenza di questa Azienda sanitaria si esprime parere favorevole alle opere edilizie a progetto condizionato al rispetto delle seguenti prescrizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. in sede di predisposizione della documentazione per la gara d'appalto dovrà essere effettuato il calcolo analitico delle superfici e dei rapporti aerocoilluminanti di ciascun locale, e apportare le necessarie modifiche, anche strutturali, al progetto per soddisfare i requisiti igienico sanitari previsti dal RLI ed acquisire il relativo parere della scrivente unità operativa;</li> <li>2. dovranno essere previsti di idonea rete anticaduta nel vuoto o adottare sistemi che garantiscano un grado di sicurezza equivalente;</li> <li>3. al fine di ridurre gli impatti sulla popolazione, anche con riferimento alla componente rumore/vibrazioni e con particolare riguardo al periodo notturno, dovranno essere attuate adeguate misure mitigative, soluzioni costruttive e/o gestionali, anche della sede stradale, nel rispetto delle determinazioni assunte a conclusione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA dalla competente struttura Regionale.</li> </ol>	<p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p>
		<p>Prot. 8549 del 04/11/2013</p> <p>prot. Prov. 303/507 del 19/12/2013</p>	<p>Favorevole</p>	<p>1. Le opere idrauliche da demolire e da ricostruire e/o da consolidare devono mantenere le stesse dimensioni interne e le caratteristiche idrauliche delle opere esistenti o come precisate nelle successive indicazioni: puntuali riferite alle opere specifiche;</p> <p>2. in fase progettuale, per i tombini esistenti coinvolti dalla modifica della viabilità soprastante, anche se non necessaria la demolizione per motivi plani volumetrici, il progettista deve valutare l'idoneità strutturale e di tenuta idraulica dei tombini in funzione delle modifiche alla viabilità stradale e armamento tranviario con eventuale previsione di ricostruzione;</p> <p>3. gli interventi sulle opere idrauliche dovranno essere programmati ed eseguiti nei periodi di asciutta dei canali e che dovranno essere previsti nel cronoprogramma dei lavori. Indicativamente si segnala che normalmente l'asciutta del canale Villorresi e del reticolo</p>	<p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione.</p>



ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
	Geom. Passerini	<p>derivato avviene dal 15 settembre a tutto il mese di marzo dell'anno successivo;</p> <p>4. le opere idrauliche devono essere accessibili anche durante l'esecuzione dei lavori per mezzo di strade o accessi o fasce di servizio asservite ai fini della regolazione delle acque e della manutenzione delle stesse opere.</p> <p>5. devono essere osservate in fase di progetto esecutivo delle opere le seguenti indicazioni e prescrizioni tecniche/idrauliche:</p> <p>a. PK 0+000/0+786 - TAV. 16 86 REV2 - Verificare la posizione del tombino del canale Derivatore di Valle Seveso se interferisce con le opere in progetto per prevedere eventuali accorgimenti progettuali da sottoporre a verifica tecnica del Consorzio.</p> <p>b. PK 0+550 - TAV. 16 86 REV2 - Si chiede di verificare ed eventualmente risolvere l'interferenza tra il tombino del canale Derivatore di Valle Seveso e la griglia di aerazione della Metropolitanità M3.</p> <p>c. PK 0+900 - TAV. 16 87 REV2 - Deviare all'esterno della viabilità stradale il canale Derivatore di Valle Seveso tenendo in considerazione le indicazioni tecniche generali riguardanti l'accessibilità al canale ai fini della gestione e della manutenzione (mt. 6,00 di fascia di rispetto dal piede dell'argine del canale).</p> <p>d. PK 1+080/1+140 - TAV. 16 87 REV2 - Presenza di tombini a sifone dei canali Derivatore di Valle Seveso e Diramatore 11 di Valle Seveso sotto la viabilità stradale esistente. Verificare le strutture dei manufatti in relazione alle modifiche stradali e prevederne l'eventuale rifacimento in caso di verifica negativa.</p> <p>e. PK 1+320 - TAV. 16 88 REV2 - Presenza del tombino a sifone del canale Diramatore 10 di Valle Seveso sotto la sede tranviaria e la viabilità stradale esistente. Prevedere il rifacimento del tombino per inadeguatezza strutturale a supportare la nuova sede tranviaria.</p> <p>f. PK 1+460 - TAV. 16 87 REV2 - Presenza di tombino a sifone del canale Derivatore di Valle Seveso sotto la viabilità stradale esistente. Verificare la struttura del manufatto in relazione alle modifiche stradali e prevederne l'eventuale rifacimento in caso di verifica negativa.</p> <p>g. PK 1+650/1+800 - TAV. 16 88 REV2 - Situazione del canale in rilevato e in parallelismo rispetto alla sede stradale; rilevare la posizione del canale per prevedere eventuali accorgimenti progettuali allo scopo di non compromettere lo stabilità della sponda ed evitare il pericolo di fuoriuscita di acqua dal canale stesso. Prestare attenzione anche in fase di esecuzione dei lavori a non compromettere la stabilità della sponda.</p> <p>h. PK 2+700/2+750 - TAV. 16 90 REV2 - Presenza di tombino a sifone del canale Derivatore di Valle Seveso sotto. La viabilità stradale esistente. Verificare la struttura del manufatto in relazione alle modifiche stradali e prevederne l'eventuale rifacimento in caso di verifica negativa.</p> <p>i. PK 2+780 - TAV. 16 90 REV2 - Prevedere la realizzazione di un ponticello per il percorso ciclo pedonale.</p> <p>j. PK 2+780/2+850 - TAV. 16 90 REV2 - Deviare all'esterno della viabilità stradale il canale Derivatore di Valle Seveso tenendo in considerazione le indicazioni tecniche generali riguardanti l'accessibilità al canale ai fini della gestione e della manutenzione (m 6,00 di fascia di rispetto dal piede dell'argine del canale).</p> <p>k. PK 2+880/3+120 - TAV. 16 90 REV2 - Presenza di tombino a sifone del canale Derivatore di Valle Seveso sotto la viabilità stradale esistente. Verificare la struttura del manufatto in relazione alle modifiche stradali e prevederne l'eventuale rifacimento in caso di verifica negativa.</p> <p>l. PK 3+150/3+500 - TAV. 16 91 REV2 - Situazione del canale in rilevato e in parallelismo rispetto alla sede stradale, rilevare la posizione del canale per prevedere eventuali accorgimenti progettuali allo scopo di non compromettere lo stabilità della sponda ed evitare il pericolo di fuoriuscita di acqua dal canale stesso. Prestare attenzione anche in fase di esecuzione dei lavori a non compromettere la stabilità della sponda.</p> <p>m. PK 3+500/3+600 - TAV. 16 91 REV2 - La realizzazione della toronata inclusa nel progetto della Tangenziale Nord dovrà prevedere lo demolizione dei vecchi tombini e lo</p>		<p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Il Progetto definitivo della linea non interferisce con il canale Derivatore di Valle Seveso.</p> <p>- Nell'ambito della redazione del Progetto Esecutivo verrà congiuntamente approfondita la possibilità di mantenere, nel caso specifico, la tombinatura.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata a livello architettonico nel progetto esecutivo.</p> <p>- Nell'ambito della redazione del Progetto Esecutivo verrà congiuntamente approfondita la possibilità di mantenere, nel caso specifico, la tombinatura.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Nell'ambito della redazione del Progetto Esecutivo verrà congiuntamente approfondita la possibilità di mantenere, nel caso specifico, la tombinatura.</p>	

Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
				ricostruzione a nuovo degli stessi per evitare giunti non completamente a tenuta tra la vecchia e la nuova condotta che deve funzionare con acqua in pressione. Il canale all'interno della rotatoria dovrà essere tombinato; qualora si voglia mantenere il canale a cielo libero, il percorso dovrà seguire il lato esterno della rotatoria ed essere accessibile ai mezzi consorziati per le operazioni di manutenzione; n. PK 3+610/3+865 - TAV. 16 91 REV2 - Situazione del canale in rilevato e in parallelo rispetto alla sede stradale, rilevare la posizione del canale per prevedere eventuali accorgimenti progettuali allo scopo di non compromettere la stabilità della sponda ed evitare il pericolo di fuoriuscita di acqua dal canale stesso. Prestare attenzione anche in fase di esecuzione dei lavori a non compromettere la stabilità della sponda. o. PK 3+670 - TAV. 16 91 REV2 - Presenza di tombino a sifone del canale Diramatore 8 di Valle Seveso sotto la sede tranviaria e la viabilità stradale esistenti. Si dovrà valutare l'adeguatezza strutturale in funzione delle modifiche alla viabilità stradale e l'armamento tranviario di progetto ed eventualmente prevedere la relativa ricostruzione. n. PK 34+850/4+050 - TAV. 16 92 REV2 - La realizzazione della rotatoria interferisce con il tombino a sifone del Derivatore di Valle Seveso che si trova sotto la viabilità stradale esistente; si dovrà prevedere la demolizione del tombino e la ricostruzione a nuovo dello stesso per evitare giunti tra la vecchia e la nuova condotta che deve funzionare con acqua in pressione. Verificare la possibile interferenza tra il tombino e la cabina di alimentazione tranviaria. q. PK 4+50/4+100 - TAV. 16 92 REV2 - Situazione del canale in rilevato e in parallelo rispetto alla sede stradale, rilevare la posizione del canale per prevedere eventuali accorgimenti progettuali allo scopo di non compromettere la stabilità della sponda ed evitare il pericolo di fuoriuscita di acqua dal canale stesso. r. PK 4+400 - TAV. 16 92 REV2 Presenza di tombino a sifone del canale Derivatore di Valle Seveso sotto la viabilità stradale esistente. Verificare la struttura del manufatto in relazione alle modifiche stradali e prevedere l'eventuale rifacimento in caso di verifica negativa. s. PK 4+650 - TAV. 16 93 REV2 - Presenza del tombino a sifone del canale Diramatore 16 di Valle Seveso sotto la sede tranviaria e la viabilità stradale esistente. Prevedere il rifacimento del tombino per inadeguatezza strutturale a supportare la nuova sede tranviaria. t. PK 4+650 - TAV. 16 93 REV2 - Presenza del tombino a sifone del canale Derivatore di Valle Seveso sotto la viabilità stradale esistente. Verificare la struttura del manufatto in relazione alle modifiche stradali e prevedere l'eventuale rifacimento in caso di verifica negativa. u. PK 5+320/5+460 TAV. 16 94 REV2 - Presenza di tombino a sifone del canale Derivatore di Valle Seveso sotto la zona urbanizzata soggetta all'ampliamento della viabilità stradale in progetto. Verificare la struttura del manufatto in relazione alle modifiche stradali e prevedere l'eventuale rifacimento in caso di verifica negativa. v. PK 5+786 - TAV. 16 94 REV2 - La posizione della cabina di alimentazione tranviaria interferisce con il tombino del canale Derivatore di Valle Seveso. Prevedere lo spostamento della cabina. w. PK 5+820/5+980 - TAV. 16 94 REV2 Presenza di tombino a sifone del canale Derivatore di Valle Seveso sotto la viabilità stradale in progetto. Verificare la struttura del manufatto in relazione alle modifiche stradali e prevedere l'eventuale rifacimento in caso di verifica negativa. x. PK 6+170/6+240 - TAV. 16 95 REV2 - Presenza di tombini sifone del canale Derivatore di Valle Seveso sotto la viabilità stradale esistente. Il progetto di realizzazione della nuova viabilità deve prevedere la demolizione dei vecchi tombini e la ricostruzione a nuovo degli stessi per evitare giunti non completamente a tenuta tra la vecchia e la nuova condotta che deve funzionare con acqua in pressione. Il canale all'interno delle aiuole dovrà essere tombinato. y. PK 6+240/6+460 - TAV. 16 95 REV2 - Presenza tombino del canale Derivatore di Valle	<p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- L'osservazione è stata recepita nel progetto.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- L'osservazione è stata recepita nel progetto.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p>

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
<i>Area qualità dell'ambiente ed energie</i>		Prot. 262501	Favorevole	<p>Seveso sotto la zona urbanizzata soggetta all'ampliamento della viabilità stradale in progetto. Verificare la struttura del manufatto in relazione alle modifiche stradali e prevedere l'eventuale rifacimento in caso di verifica negativa.</p> <p>z. PK 6+870/6+680 - TAV. 16 96 REV2 - Presenza bacini misuratori del canale Derivatore di Val Seveso da non modificare, in posizione parallela all'area di ampliamento della viabilità stradale in progetto. Tenere in considerazione le norme di polizia idraulica riguardanti l'accessibilità ai manufatti ai fini della gestione e della manutenzione (mt. 6,00 di fascia di rispetto alla sponda incisa o dal piede esterno dell'argine qualora il manufatto sia in rilievo).</p> <p>aa. PK 6+700 - TAV. 16 96 REV2 - Mantenere gli accessi carrabili alle banchine nord e sud di servizio al Canale Principale Villorosi. Si fa presente che la banchina sud è utilizzata come percorso ciclo pedonale in concessione alla Provincia di Milano.</p> <p>Deve essere mantenuto un attraversamento alla sede stradale e tranviaria opportunamente protetto sia per il percorso ciclo pedonale sia per il transito dei mezzi consorziali.</p> <p>bb. PK 6+700 - TAV. 16 96 REV2 - La ricostruzione del ponte del Canale Principale Villorosi dovrà prevedere una luce libera netta mt. 4,20 tra il fondo del canale e l'intradosso del ponte per consentire il passaggio dei mezzi di manutenzione.</p>	<p>- Nell'ambito della redazione del Progetto Esecutivo verrà congiuntamente approfondita la tematica.</p> <p>- Il progetto attuale non preclude l'accesso agli accessi carrabili delle banchine nord e sud di servizio al Canale Principale Villorosi.</p> <p>- Si accoglie l'osservazione. L'osservazione sarà sviluppata nel progetto esecutivo.</p> <p>- Il progetto prevede il mantenimento dell'attuale piano stradale per garantire la compatibilità piano allometrico con le caratteristiche tranviarie. Nella successiva fase progettuale verrà progettato un impalcato il più possibile snello per cercare di rispettare la luce indicata.</p>
<i>Area qualità dell'ambiente ed energie</i>		Prot. 262501	Favorevole	<p>In materia di acque: il Servizio Acque Reflue, con e-mail in data 23/10/2013 ha precisato che non si evidenziano competenze da parte del Servizio stesso in ordine all'espressione di parere.</p> <p>Qualora vi fosse necessità di smaltimento di acque domestiche e/o meteoriche nella fase di cantiere, ai sensi dei regolamenti regionali nn. 3 e 4 del 2006, dovrà essere presentata istanza di autorizzazione allo scarico a questa Provincia nella forma prevista dal D.L.gs 59/2013 che regola l' Autorizzazione Unica Ambientale.</p>	<p>Osservazioni accolte</p>
<i>Area qualità dell'ambiente ed energie</i>		Prot. 262501	Favorevole	<p>Il Servizio Cave esaminata la documentazione relativa al Progetto definitivo messa a disposizione degli uffici, per quanto di competenza, con nota 23/10/2013 prot. n. 256330, esprime le seguenti osservazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nelle aree interessate dagli interventi non sono presenti attività estrattive in corso o di pianificazione previste ai sensi del vigente Piano Cave della Provincia di Milano approvato con DCCR n° VIII/166 in data 16/05/2006;</li> <li>- in prossimità del previsto tracciato di intervento si segnalano le cave attive ATEg 16 a circa 1200 metri di distanza su territorio dei Comuni di Bollate e Senago e ATEg17 a poco più di 200 metri sul territorio dei Comuni di Senago e Limbiate a cavallo delle Province di Milano e Monza e Brianza;</li> <li>-verificate le caratteristiche operative dell'intervento si richiede una valutazione seppur di massima delle tipologie, delle quantità e degli utilizzi previsti per i materiali movimentati;</li> <li>- le informazioni di cui al punto precedente risultano quantomai importanti fin da questo livello di progettazione anche per la definizione di eventuali fabbisogni di materiale inerte e per l'effettiva verifica delle disponibilità presso i possibili siti di reperimento.</li> </ul> <p>In materia di rifiuti: il Servizio Coordinamento tecnico rifiuti, con nota 28/10/2013 prot. n. 259365, ha espresso le seguenti osservazioni.</p> <p>Esaminata la documentazione relativa al progetto di riqualificazione della tranvia interurbana Milano Comasina – Limbiate Ospedale consistente nella "trasformazione dell'attuale obsoleto impianto tranviario in una nuova metrotanvia, con rifacimento radicale dell'attuale impianto", si ravvisano i seguenti elementi ed aspetti che interferiscono con la pianificazione vigente in materia di rifiuti: sono presenti all'interno del buffer di 500 m. dalla metrotanvia 8 impianti di gestione rifiuti.</p> <p>Dalla documentazione esaminata si rileva che solo l'impianto PPG Industries Italia ricade</p>	<p>- Le informazioni richieste si trovano nel Documento: relazione sulla gestione delle materie.</p> <p>- Osservazioni accolte.</p>
<i>Area Qualità e Ambiente</i>		262501/9.9/2013/50/AC V	Favorevole		

Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
				<p>parzialmente in un'area che verrà temporaneamente occupata fino al termine dei lavori, si allega pertanto estratto cartografico riportante gli impianti di gestione rifiuti autorizzati presenti nell'ambito dell'intervento.</p> <p>Si forniscono inoltre le seguenti valutazioni relative alla gestione dei rifiuti e delle terre e rocce da scavo eventualmente prodotti dalle attività previste per la realizzazione degli interventi.</p> <p>Relativamente ai rifiuti prodotti (definizione stabilita dall'art. 183, comma 1, lett. a), del d.lgs. 152/2006), devono essere rispettati tutti gli obblighi stabiliti dalla suddetta normativa riguardanti la corretta progettazione e definizione delle procedure di gestione dei rifiuti, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- l'individuazione della responsabilità della gestione dei rifiuti fin dalla fase della loro produzione definite ai sensi dell'art. 188;</li><li>- il raggruppamento dei rifiuti in deposito temporaneo nel rispetto dell'art. 183, comma 1, lett. bb);</li><li>- la classificazione e la caratterizzazione dei rifiuti prodotti effettuate in base a quanto previsto dall'art. 184;</li><li>- la corretta tracciabilità dei rifiuti (registri e formulari ed in futuro SISTRI) quando diventerà operativo) come prevista dagli artt. 190, 193, 188-bis, 188-ter.</li></ul> <p>Con riferimento alle attività di scavo che si renderanno necessarie e per le quali fosse prevista la produzione di materiali da scavo, si fa presente che i terreni derivanti da operazioni di scavo sono esclusi dal campo di applicazione della disciplina in materia dei rifiuti ai sensi dell'art. 185, comma 1, lett. e), del d.lgs. 152/2006 se trattasi esclusivamente di suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso di attività di costruzione, a condizione che sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato. I materiali da scavo, qualora dovessero essere utilizzati al di fuori dello stesso sito dal quale sono stati escavati, potranno essere gestiti come sottoprodotti a condizione che siano rispettate le procedure e quanto stabilito:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- dal C.m. 161/2012 qualora il progetto in argomento dovesse risultare assoggettato alla procedura di V.L.A.;</li><li>- dall'art. 41-bis della legge 98/2013 negli altri casi, attestando il rispetto delle condizioni previste dall'art. 184-bis del d.lgs. 152/06.</li></ul>	
<b>Area Qualità e Ambiente</b>			Favorevole	<p>Il Servizio Sviluppo interventi tecnici strategici siti contaminati, con nota 30/10/2013 prot. n. 262157, ha precisato quanto segue.</p> <p>Lungo la S.S.n.35 dei Giovi sono presenti, in un raggio di 500 metri dalla linea, numerosi siti per i quali sono in corso procedimenti di bonifica ai sensi del Titolo V Parte Quarta del d.lgs. 152/06.</p> <p>Dall'esame degli elaborati di progetto, si segnalano, procedendo verso nord, le seguenti situazioni, per le quali si evidenziano potenziali interferenze o sovrapposizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- sito denominato "ex Ivis Siderius di proprietà Otopress" di Comano. Si evidenzia che per il sito è già stato approvato e autorizzato un progetto di bonifica, tuttora in corso</li><li>- sito denominato "Eldap ex Sitindustrie/ex Tonolli" di Paderno Dugnano sulla cui porzione sud orientale ricadrebbe il posizionamento "dell'anello di inversione per il capolinea intermedio". Si evidenzia che per tale sito sono già state eseguite le indagini di caratterizzazione ai sensi dell'art.242 c.3 del d.lgs.152/06 e si è in attesa della presentazione di un progetto di bonifica.</li><li>- sito denominato "ex Officina V.G.M. ora di proprietà Sviluppo Immobiliare Corio" di Paderno Dugnano, il cui margine settentrionale è lambito dal "sistema di isole a goccia e corsie di accumulo" da realizzare in corrispondenza della Via Monte Cervino. Si evidenzia che per tale sito sono già state eseguite le indagini di caratterizzazione ai sensi dell'art.242 c.3 del d.lgs.152/06 e si è in attesa della presentazione di un progetto di bonifica.</li><li>- sito denominato "Snia (ex insediamento industriale) - settore F - orti" di Paderno Dugnano, sulla cui porzione occidentale ricadrebbe l'istallazione del cantiere fisso "area</li></ul>	



ENTE CON DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	PARERE	ESPRESSIONE FORMULATA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
<p><i>Area Qualità e Ambiente</i></p>			<p>Favorevole</p>	<p>agricola in prossimità della fermata Caserma Borgonuovo". Si evidenzia che per il sito è già stato approvato e autorizzato un progetto di bonifica, tuttora in corso. Dalla documentazione agli atti del Servizio, risulta inoltre che per tale area è in previsione la realizzazione da parte di Ianomi S.p.A. di un nuovo collettore fognario per il conferimento reflui al depuratore di Pero e di una vasca di laminazione delle piene del fiume Seveso.</p> <p>In materia di Autorizzazione Integrata Ambientale (A.I.A.) di cui al Titolo III-bis del D.Lgs. 152/06 s.m.i. il Servizio A.I.A., con e-mail in data 29/10/2013, ha precisato che, all'interno del buffer di 500 metri dal progetto Metrotranvia Milano Limbiate, sono presenti i seguenti impianti A.I.A.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- EDMOND PHARMA Srl – Via S.S. dei Giovi, 131 – 20037 Paderno Dugnano (MI) attività IPPC 4.5 – Impianti che utilizzano un procedimento chimico o biologico per la produzione di prodotti farmaceutici di base;</li> <li>- Società Leganti Naturali Srl – Via S.S. dei Giovi, 80 – Paderno Dugnano (MI) attività IPPC 5.1 Impianti per l'eliminazione o il recupero di rifiuti pericolosi, della lista di cui all'art.1, paragrafo 4, della direttiva 91/689/CEE quali definiti negli allegati II A e II B (operazioni R1, R5, R6, R8 e R9) della direttiva n.75/442/CEE e nella direttiva n.75/439/CEE Consiglio, del 16 giugno 1975, concernente l'eliminazione degli olii usati, con capacità &gt; 10 ton/giorno;</li> <li>- FORM SPA - Via del Lavoro, 5 – Corniano (MI) attività IPPC 2.5 b) – Impianti di fusione e lega di metalli non ferrosi compresi i prodotti di recupero con una capacità di fusione superiore a 4 t/d (Pb e Cd) e 20 t/d (altri metalli);</li> <li>- ECOBAT SpA – Via S.S. dei Giovi,5 – Paderno Dugnano (MI) attività IPPC 2.5 b) Impianti di fusione e lega di metalli non ferrosi compresi i prodotti di recupero con una capacità di fusione superiore a 4 t/d (Pb e Cd) e 20 t/d (altri metalli).</li> </ul>	

Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
<p>Autostrade per l'Italia S.p.A. Direzione 2° Tronco</p>	<p>Nota del 29/11/2013 prot. Prov. 289641 del 2/12/2013</p>	<p>Anticipa alcune considerazioni di massima sull'opera proposta. L'intervento in oggetto interferisce con l'autostrada A4 nel comune di Corzano; in tale tratto Autostrade per l'Italia ha pubblicato il progetto definitivo del potenziamento alla 48 corsia dinamica tra Viale Certosa e Sesto San Giovanni; la relativa Conferenza dei Servizi si è conclusa in data 12.03.2013. E' necessario che l'intervento in oggetto sia compatibile con il potenziamento suindicato, sia relativamente agli aspetti tecnici che alla programmazione temporale della realizzazione delle opere. Si segnala al riguardo che il progetto di potenziamento autostradale prevede nello specifico la realizzazione del prolungamento dell'opera d'arte in corrispondenza della SS35, per consentire l'inserimento delle corsie di accelerazione e decelerazione a servizio dello svincolo di Corzano; tale prolungamento comporterà una minima riduzione del franco verticale dell'opera d'arte. Inoltre nel progetto ASPI è previsto il rinforzo delle spalle esistenti del sottovia della SS35 mediante placcegaggio, che comporterà un restringimento di lieve entità della piattaforma stradale. Segnala la necessità di compatibilizzazione del progetto con la riqualificazione della SP 46 Rho - Monza.</p>		
<p>Autostrada Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.</p>	<p>Nota del 4/11/2013 prot. Prov. 303768 del 19/12/2013</p>	<p>Il tracciato della realizzazione della tramvia in oggetto interferisce con la SP46 per la quale è in corso la riqualifica ad asse autostradale con realizzazione di una complanare affiancata aventi caratteristiche di viabilità secondaria. In particolare l'interferenza con la riqualifica della SP46 detta RHO-MONZA si ha solo in corrispondenza dello scavalco di quest'ultima sulla attuale SP44 bis, sede della metrotramvia oggetto di conferenza. <b>Considerazioni con il progetto viabilistico della RHO-MONZA</b> Si fa presente che per la riqualifica della SP46 si è conclusa la conferenza di servizi con la seduta del 30/9/2013 ed è in corso l'aggiornamento del progetto esecutivo. In sede di VIA e di Conferenza di Servizi il progetto ha ricevuto prescrizioni in ordine al tracciato ed ai suoi aspetti plano-altimetrici, comportando lo scavalco della SP44 bis con un impalcato metallico. E' dunque necessario che il progetto della metrotramvia preveda che il franco, la linea di alimentazione, la posizione dei tralicci e la loro altezza sia compatibile con la tipologia di impalcato presente. Relativamente al progetto oggetto di conferenza, da verifiche effettuate con i file resi disponibili, si riscontra che la posizione della rotonda circolare sulla SP44 bis non considera l'ampliamento della Rho Monza. Da verifiche sommarie la rotonda andrebbe tralciata leggermente più a nord. Stante quanto sopra si prescrive in generale che il progetto esecutivo della metrotramvia sia reso compatibile con le opere di riqualifica della SP46 già approvate, opere per le quali la Scrivente si rende disponibile a fornire i relativi elaborati. Occorre inoltre che le fasi esecutive della metrotramvia siano rese coerenti con quelle della riqualifica viabilistica della SP46. In ogni caso, qualora per l'esecuzione delle opere relative alla riqualifica viabilistica della SP46 si manifesti la necessità di effettuare rimozioni o interruzioni, gli oneri conseguenti non dovranno essere elevati a Serravalle. <b>Considerazioni di esercizio</b> Per le attività di ispezione e manutenzione del manufatto autostradale dovrà essere previsto, lateralmente alle spalle del manufatto e all'interno della rotonda, una sorta di percorso delimitato, onde poter accedere in sicurezza per le ispezioni di competenza. Dovrà infine essere sottoscritta apposita convenzione con la Scrivente, nella quale si contempra, tra l'altro: • che il gestore della metrotramvia dovrà uniformarsi alle esigenze di cantierizzazione dovute alla manutenzione ordinaria e straordinaria del manufatto, inibendo, qualora richiesto, il transito dei convogli;</p>		



ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
Agenzia Milanese Mobilità Ambiente S.r.l.			<p>* che tutte le spese per eventuale rimozione di impianti saranno esclusivamente a carico del titolare o gestore della metroltramvia.</p>	
Azienda Trasporti Milanesi S.p.A.		<p>Nota 4/11/2013 prot. Prov. 303524 del 19/12/2013</p>	<p>PROGRAMMA DI ESERCIZIO Il progetto non contempla un vero e proprio programma di esercizio; nella Relazione Tecnica Generale, parte 2, viene detto genericamente che n. 13 vetture faranno capo al nuovo deposito di Varedo e che n. 9 di esse saranno in servizio nell'ora di punta occorrono maggiori dettagli in merito per esaminare la congruità delle varie scelte progettuali.</p> <p>In particolare, si ritiene necessario che vengano indicati i possibili parametri caratteristici del modello di servizio che si intenderà commissionare al futuro esercente (ad es. velocità commerciale di progetto, frequenze minime, capacità di trasporto offerta) al fine di Verificare il dimensionamento dei fattori produttivi e le condizioni tecniche e gestionali dell'esercizio della linea tranviaria.</p> <p>Dall'analisi degli elaborati di progetto è comunque possibile avanzare fin d'ora alcune osservazioni preliminari.</p> <p>La proposta di istituire un capolinea intermedio in località Ospitaletto e l'utilizzo di due diverse tipologie di materiale rotabile, rispettivamente monodirezionale e bidirezionale, (rif. Relazione Tecnica Generale 10 parte cap. 2), non appare compatibile con una gestione del servizio che sia tecnicamente ed economicamente sostenibile. Ciò, innanzitutto, poiché ad oggi non è prevista la connessione di tale infrastruttura con la rete tranviaria urbana di Milano e la prima tratta funzionale Comasina-Ospitaletto risulta troppo breve e poco significativa per giustificare l'inserimento di corse limitate;</p> <p>l'utilizzo di due diverse tipologie di materiale rotabile rende più complesso il processo di manutenzione e limita la possibilità di intervento della sala operativa in caso di irregolarità sulla linea che richiedano di far proseguire oltre Ospitaletto i treni con porte da un solo lato;</p> <p>infine, l'inversione di marcia lungo l'anello di Ospitaletto potrebbe interferire con la circolazione dei treni provenienti da Limbiate e diretti a Comasina.</p> <p>In proposito si segnala un'incongruenza tra quanto riportato nella relazione generale e sulle tavole di progetto relativamente alla configurazione e ubicazione dell'anello di Ospitaletto; in particolare si rimarca che nelle planimetrie non vengono riportati i binari di ricovero all'interno dell'anello, descritti al par. 4.2 della relazione generale.</p> <p>Il medesimo paragrafo cita peraltro la realizzazione di un terzo binario a Limbiate in corrispondenza del ponte sul canale Villoreis, non previsto in planimetria.</p>	<p>- tali dati sono stati calcolati nel progetto preliminare (vedere progetto preliminare)</p> <p>tali dati sono stati calcolati nel progetto preliminare (vedere progetto preliminare)</p>
				<p>- Il progetto prevede di istituire un anello di inversione posizionato a circa metà tracciato sia per maggiore flessibilità di esercizio sia per garantire il futuro collegamento alla linea urbana del Comune di Milano e permettere quindi: il transito di materiale rotabile monodirezionale sino a tale anello di inversione.</p> <p>i rotabili monodirezionali sono unicamente parte del parco urbano per eventuali servizi aggiuntivi nella tratta sino all'anello</p> <p>La configurazione progettata è quella indicata in planimetria. Saranno corretti i refusi descrittivi.</p>



Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
			<p>Per la definizione del possibile scenario di esercizio, si deve inoltre tenere conto del vincolo costituito dalle tratte a binario unico.</p> <p>In particolare, sulla tratta Varedo-Limbiate, non interessata dai lavori di riqualificazione inclusi nel 1° lotto funzionale dell'opera, non sarà possibile migliorare il servizio offerto attualmente pari a una corsa ogni 23' nelle ore di punta mattinale e pomeridiana.</p> <p>Si deve quindi ipotizzare di migliorare il servizio sulla tratta a doppio binario Comasina - Varedo inserendo delle corse limitate a Varedo nella maglia delle corse che percorrono l'intera linea fino a Limbiate Ospedale.</p> <p>Il numero delle corse limitate a Varedo dipenderà dalla capacità di carico dei treni e dal livello di servizio richiesto, i cui valori mancano nella documentazione presentata.</p> <p>Inoltre dovranno essere considerati i costi per la gestione delle corse limitate a Varedo (presenziamento in loco degli impianti, da parte di un capo stazione per il controllo e la regolazione dei passaggi dei treni limitati a Varedo che si devono intercettare con quelli provenienti/diretti da Limbiate).</p> <p>Al fine di garantire una regolare gestione del servizio anche in condizioni di perturbazione (incidenti, guasti, incagli, ecc.), si reputa opportuna la realizzazione di idonee comunicazioni tra i binari di corsa, per consentire eventuali limitazioni di esercizio.</p> <p>Soprattutto in corrispondenza del terminale di Comasina risulta necessario prevedere una doppia comunicazione in ingresso, così come indicato nella relazione generale (par. 9.3.4) ma omissa in planimetria.</p> <p>ROTABILI</p> <p>Dai documenti risulta che il progetto di prima fase per la riqualificazione della tranvia Milano - Limbiate non contempla la fornitura del materiale rotabile.</p> <p>Tale circostanza mette in serio pericolo la buona riuscita del progetto di riqualificazione, che non può prevedere l'impiego del materiale rotabile esistente.</p> <p>A prescindere da quanto più dettagliatamente argomentato nel paragrafo dedicato all'armamento (pag. 5), si osserva che l'attuale materiale rotabile è tecnologicamente obsoleto, essendo stato costruito negli anni '30 e revisionato un'unica volta all'inizio degli anni '60.</p> <p>Inoltre, ha caratteristiche incompatibili con quelle di una metrotrovia rispondente agli standard attuali, presentando il pianale molto alto, con due gradini retrattili molto ripidi, fattore che rende difficoltoso l'accesso anche a persone senza difficoltà motorie; inoltre non sono presenti, né isolamento acustico, né climatizzazione, né postazione per diversamente abili.</p> <p>Gli apparati elettrici di trazione e ausiliari sono realizzati con tecnologie "storiche" ampiamente superate, energeticamente non efficienti e che ne limitano le prestazioni.</p> <p>Viste tali caratteristiche, un eventuale ammodernamento dei veicoli esistenti non risulta concretamente praticabile.</p> <p>Riteniamo, pertanto, che in occasione della riqualificazione della linea si debba prevedere anche l'acquisto di moderni veicoli con caratteristiche, allo stato dell'arte, al pari di similari realizzazioni europee.</p> <p>Circa le ruote, viene previsto che le stesse possano avere profilo secondo UNI 3332 con larghezza di</p>	<p><i>Observazione accolta.</i></p> <p><i>Observazione accolta.</i></p> <p><i>col finanziamento ministeriale disponibile purtroppo non è stato possibile includere i rotabili</i></p> <p><i>il omine di milano ha proposto l'impiego di rotabili esistenti ma tale soluzione non pare risultare tecnicamente percorribile</i></p> <p><i>- Il progetto viene adeguato secondo gli attuali standard ATM sia in questa fase</i></p>



ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
			<p>84 mm o con profilo che consenta di avere cerchioni più larghi e bordini più consistenti. Casomai la scelta ricadesse sulla UNI 3332 è da tenere presente che al momento il profilo UNI è stato da ATM abbandonato a favore del profilo ATM - Kihn.</p> <p><b>IMPIANTI PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRAM</b></p> <p>Il Posto Centrale per la gestione degli impianti di seguito descritti e per il controllo della linea risulta localizzato presso il Deposito di Varedo. Si presume quindi che la gestione della linea farà capo a un Posto Centrale indipendente dalle esistenti Sale Operative della rete di superficie di Milano, con tutte le limitazioni conseguenti.</p> <p>Impianti AV/M e Radiotelefono ed impianto SIV (rif. Relazione Tecnica Generale 10 parte, paragrafi 9.2, 9.10.4, 9.10.6 e 9.11)</p> <p>Gli impianti in questione sono descritti in termini generici, risulta comunque che non è richiesta, dalle specifiche di progetto, la compatibilità con gli attuali impianti ATM.</p> <p>Impianto "Train stop"</p> <p>(rif. Relazione Tecnica Generale r parte paragrafo 9.2)</p> <p>Non è prevista la certificazione della sicurezza dell'impianto come richiesto dalle norme CENELEC che attualmente è da considerarsi obbligatoria.</p> <p>Impianto Riconoscimento banchina</p> <p>I documenti di progetto non prevedono l'impianto per il riconoscimento del lato di collocazione della banchina di fermata e quindi di quello di apertura delle porte del veicolo.</p> <p>Considerato che la linea avrà banchine su entrambi i lati, occorrerà disporre di un impianto "riconoscimento banchina" per evitare possibili errori nelle manovre di apertura porte.</p> <p>Non è prevista la certificazione della sicurezza dell'impianto come richiesto dalle norme CENELEC che attualmente è da considerarsi obbligatoria;</p> <p>Impianto Comando scambi</p> <p>(rif. Relazione Tecnica Generale 10 parte par 9.5)</p> <p>Il progetto prevede 4 modalità di comando scambi: automatica in base all'occupazione di un cdb, da posto centrale, da banchina di servizio e tramite radiocomando (ed eventualmente a "lancio di corrente"), oltre a quella manuale tramite apposita leva, a seconda della zona della linea.</p> <p>Tali molteplici modalità di comando possono generare confusione durante l'esercizio. Occorre razionalizzare i sistemi di comando. Non sono accettabili comandi da remoto, in aree aperte al traffico stradale, poiché non vi è la visione da parte dell'operatore dell'area in cui lo scambio si muove.</p> <p>Inoltre non è chiara la tipologia di impianto radiocomando prevista. Essa deve necessariamente essere uguale alla tipologia VECOM in funzione a Milano. Da rilevare inoltre che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il sistema radiocomando prevede la "prenotazione" della direzione di marcia da parte di un secondo tram che appropria lo scambio, cosa non implementata sulla nostra rete per ragioni di sicurezza;</li> <li>- Il sistema prevede un comando di tipo direzionale "sx / DRTTO / DX", mentre al momento la ns logica è del tipo "SI/NO" che potrà evolvere a quella di tipo direzionale.</li> <li>- Il sistema prevede un feed back, a bordo, di conferma del posizionamento dei deviatori, cosa al momento non prevista in quanto il conducente si deve basare solamente sull'aspetto della lanterna di terra;</li> <li>- non è prevista la certificazione della sicurezza dell'impianto come richiesto dalle norme CENELEC che attualmente è da considerarsi obbligatoria.</li> </ul> <p>Inoltre:</p> <p><i>Deposito</i></p> <p>La modalità di funzionamento automatica descritta (riconoscimento automatico vettura e conseguente attuazione automatica dell'itinerario da parte del sistema) implica la movimentazione dei deviatori in assenza di controllo visivo dell'area, il sistema, dopo l'assegnazione automatica del binario di rimessamento, deve prevedere una convalida dell'operatore prima di eseguire l'itinerario.</p> <p><i>Liberazione scambi</i></p> <p>Il sistema descritto utilizza per l'occupazione 1 cdb + 1 mass detector; diversamente l'architettura attualmente in uso prevede 2 cdb. La soluzione può essere accettata purché la posizione e la dimensione dei cdb + md sia tale che la liberazione dell'impianto avvenga quando la coda (ultimo asse) del tram ha superato la parte mobile dello scambio.</p> <p><i>Segnale a due luci sovrapposte</i></p>	<p><b>SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI</b></p> <p><i>progettuale sia inserendo apposite prescrizioni per la successiva fase progettuale.</i></p>

Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
		<p>Nell'attuale sistema in uso è presente una ulteriore informazione di "posizione di blocco" (visualizzata con la cornice sul segnale di direzione) che si attiva quando il tram transita sul punto di comando dello scambio (antenna RF). Non è specificato se nel punto di comando lo scambio viene bloccato (non accetta altri comandi), si chiede che nel progetto esecutivo venga adottata questo tipo di soluzione.</p> <p><i>Memorizzazione durante il transito di altre richieste</i></p> <p>Questa funzionalità non è accettabile in regime di "guida a vista". Non può essere applicata.</p> <p><b>DEPOSITO</b> (rif Relazione tecnica Generale 2° parte par 1.3)</p> <p>La definizione del deposito, in particolare per quanto riguarda le postazioni di lavorazione, dovrebbe basarsi sulle caratteristiche del veicolo da mantenere ed in particolare sulla collocazione fisica e relativa accessibilità delle varie parti soggette a manutenzione.</p> <p>In assenza di indicazioni al riguardo, il progetto ipotizza di dover mantenere n. 13 vetture di tipologia totally low floor (Sirio 35 in precisamento), ignorando il fatto che il mercato oggi offre anche vetture partially low floor, che potrebbero essere consegnati alla linea in questione.</p> <p>Circa alle postazioni di lavorazione, il progetto prevede 3 binari nell'officina, di cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Binario 1 con fossa di tipo tradizionale, passerella solo su un lato per ispezione all'imperiale e gru a bandiera da 2 t;</li> <li>- Binario 2 con fossa a vista, più larga della precedente, doppia passerella in quota per ispezione imperiale e carro ponte da 5 t;</li> <li>- Binario 3 su terrapieno con sollevatori idraulici per sostituzione carrelli, usufruendo del fatto che il carro ponte del binario 2 abbraccia anche quest'ultima postazione.</li> </ul> <p>Anche per ragioni di sicurezza sul lavoro, si ritiene preferibile sostituire le fosse dei binari 1 e 2 con una platea ribassata (circa - 1m dal pdl) accessibile ai carrelli elevatori e binario su colonnina. In quota imperiale, se possibile, le passerelle dovrebbero risultare su ambo i lati del binario per ragioni di sicurezza.</p> <p>Il carro ponte da 5 t risulta sottodimensionato (i carrelli motore di un partially low floor e/o delle vetture esistenti possono avere massa superiore alle 5 t); necessita carro ponte da almeno 7 t.</p> <p>Circa l'alimentazione elettrica, il progetto non prevede la catenaria all'interno dell'officina (movimentazioni tramite locomotore ausiliario). Si ritiene preferibile disporre della catenaria per il binario 1 per facilitare le manovre dei veicoli (con sezionatore di messa a terra interbloccato con cancelletti delle passerelle, soluzione Precotto e Ticinese), mentre i binari 2e 3 ne sarebbero privi per non intralciare i movimenti del carro ponte.</p> <p>Per le operazioni di profilatura ruote, si ipotizza lo smontaggio dei carrelli ed il loro conferimento all'officina di Teodosio. L'operazione risulta dispendiosa sul piano logistico, oltre a richiedere una muta di carrelli di scorta dedicata per minimizzare il fermo vettura. Se possibile servirebbe un tornio in fossa o, alternativamente, collegare la nuova linea ricalificata alla rete milanese.</p> <p>Circa il rifornimento sabbia, si ipotizza un impianto con possibilità di agire su un solo lato veicolo. Ciò crea evidenti difficoltà logistiche in quanto i bocchettoni di carico sono su ambedue i lati dei mezzi. Occorrono quindi erogatori su entrambi i lati.</p> <p>Circa le attrezzature si segnala che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- non risulta la disponibilità di una camionetta attrezzata per l'assistenza di linea;</li> <li>- non risulta la dotazione di un set di attrezzi per interventi in caso di svio.</li> </ul> <p>Circa il magazzino scorie, non risulta descritto come sarà attrezzato.</p> <p>Con riferimento alle operazioni di rimozione graffi (con solventi) e di piccola verniciatura è necessario disporre di un ambiente segregabile ed adeguatamente attrezzato, dove portare il veicolo per la lavorazione.</p> <p><b>ALIMENTAZIONE</b></p> <p>Il trasformatore del gruppo di conversione di tutte le SSE è indicato a schema di potenza pari a 1000 KVA con un raddrizzatore da 1000 kW, la taglia del trasformatore, per quel tipo di raddrizzatore, deve essere di almeno 1250 KVA.</p> <p>E' presente la bobina interfascia per equilibrare il negativo dei due ponti trifasi collegati in parallelo; si potrebbe eliminare disaccoppiando i due secondari del trasformatore di gruppo, così si ridurrebbe la</p>	<p>SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI</p> <p>- Tale osservazione sarà richiesta quale offerta migliorativa in sede di gara d'appalto.</p> <p>- Il progetto verrà adeguato inserendo l'elettrificazione all'interno dei capannoni. La prescrizione circa il carico dei carro ponte verrà riponata all'interno dei capitolati tecnici di gara.</p> <p>- Tali osservazioni saranno richieste come migliorie in sede di gara d'appalto.</p> <p>- Il progetto verrà adeguato secondo le osservazioni richieste.</p>	



ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
		<p>tumorosità presente in SSE.</p> <p>La barra collettore in bassa tensione (bt) a 400 Volt trifase, della SSE, è alimentata dal solo trasformatore 23/0,4 kV di SSE; pertanto, non è prevista una riserva in bt a 400 Volt con commutazione automatica come sarebbe altrimenti opportuno.</p> <p>Il cavo in MT di collegamento tra le varie SSE è indicato da 95mmq; è necessario un cavo con sezione di almeno 150mmq in rame o 2 cavi in parallelo da 220 in alluminio.</p> <p>Le fermate sono alimentate in bt a 400 Volt dalle due SSE adiacenti; in ogni fermata c'è un commutatore manuale per la scelta dell'alimentazione, sembrerebbe più funzionale prevedere una commutazione automatica.</p> <p>Nello schema unifilare del deposito di Varedo, per l'alimentazione dei Servizi Ausiliari della SSE e del deposito, sono previsti due trasformatori 9/0,4 kV da 400 kVA; non è prevista una riserva in bt e nello schema unifilare è rappresentato un congiuntore di dubbia utilità.</p> <p>Nel caso di installazione della linea aerea nel deposito è necessario prevedere un gruppo raddrizzatore per l'alimentazione della linea aerea dedicato al deposito stesso, in base alle norme che prevedono il negativo isolato in linea e a terra nel deposito. In tal caso anche il congiuntore linea deposito dovrà essere modificato inserendo un congiuntore bipolare.</p> <p><b>TRAZIONE ELETTRICA</b></p> <p>Non si comprende se il feeder, che viaggerà in parallelo alla linea, sarà aereo o interrato lungo il tragitto.</p> <p>Si chiede che il feeder sia un cavo interrato lungo la linea con un sistema di sezionamento aereo per ogni calata in linea. Si chiede che la posa del Cavo venga effettuata senza prevedere giunte a "T" interrate, al fine di consentire attività di misura per manutenzione ordinaria o per ricerca guasto; si chiede che venga prevista la risalita a palo del cavo, con intasamento ad un sezionatore non manovrabile a carico e protetto da apposita cassetta, al quale verranno poi intesiati i collegamenti alla linea di seguito descritti.</p> <p>Per quanto concerne i collegamenti alla linea, si chiede che vengano effettuati con più trece ricoperte o cavi, ciascuna avente sezione massima di 120mm<sup>2</sup>. Ciò al fine di evitare che il collegamento di un cavo da 300 mm<sup>2</sup> comporti un irrigidimento della linea in corrispondenza del morsetto di attacco al filo di contatto.</p> <p>L'installazione delle trece ricoperte al sezionatore dovrà essere effettuata nella parte bassa del sezionatore stesso, al fine di evitare forature nella parte superiore cassetta di protezione, evitando così infiltrazione d'acqua.</p> <p>Per l'isolatore di sezione non è indicato il carico massimo di trazione e flessione che deve sopportare, nonché il numero di passaggi di convogli annui previsti.</p> <p>La sospensione indicata nei disegni è del tipo "omega"; si chiede di utilizzare una sospensione tipo "DELTA" di lunghezza 2600mm e l'installazione di braccia di ritenuta isolate per il mantenimento dei corretti valori di poligonazione; come da ultime installazioni ATM. Inoltre la linea aerea dovrà essere tessata tramite dei sistemi di regolazione (tipo tensorex o similari) con campate lunghe al massimo 1km.</p> <p>L'isolatore della linea di contatto è indicato del tipo per esterno, a vuoto o sottocarico; secondo la nostra esperienza deve essere del tipo per esterno manovrabile sottocarico.</p> <p>I pali indicati sono del tipo poligonale; si ricorda che lo standard milanese è un a palo tubolare rastremato tipo "MANNESMANN".</p> <p>La linea aerea indicata è del tipo rame elettrolitico. Visto le nuove tipologie di materiale si ritiene preferibile l'impiego di una lega di rame e argento, avente caratteristiche meccaniche superiori rispetto alla tipologia indicata in progetto.</p> <p><b>ARMAMENTO</b></p> <p>(Cap. 3.2.1-Interfaccia Ruota_Rotaia)</p> <p>Gli standard normativi indicati sono in parte superati dalle Norme EN, tipo la EN14811 per le rotaie a gola, e anche il profilo di ruota di riferimento va considerato in riferimento allo standard ATM-K1HN, oltre che ad uno standard normativo generale, in quanto è previsto l'esercizio anche con tram monodirezionali, esistenti.</p>	<p><b>SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI</b></p> <p><i>- Il progetto verrà adeguato secondo le osservazioni richieste.</i></p> <p><i>- L'osservazione è stata recepita nel progetto.</i></p> <p><i>- si prende atto dell'osservazione e per quanto riguarda le problematiche relative al materiale rotabile e al contatto ruota-rotaia verranno effettuati specifici approfondimenti nell'ambito della predisposizione dei documenti di gara.</i></p> <p><i>- In sede di esclusione dalla procedura di VIA regionale è stato predisposto uno studio che affronta la problematica.</i></p>	

Serie Avvisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
		<p>Si sottolinea che l'eventuale scelta di un tipo di ruota similare a quella attualmente utilizzate per le tranvie interurbane non garantisce la compatibilità con la rete urbana.</p> <p>Si chiede inoltre di inserire lubrificanti/laddove l'interazione ruota - rotaia produca emissioni sonore superiori ai limiti di legge, in funzione anche della zonizzazione acustica.</p> <p>(Cap. 3.2.3 - Sopraelevazione dello scuro)</p> <p>Si prende atto che, per le curve in sede riservata, la formula di calcolo è la seguente:</p> $a_{c(m/s^2)} = \frac{v^2 (km/h)}{3,6^2 R (m)} - \frac{h (m)}{153}$ <p>Con a, pari a 0,9 m/s<sup>2</sup>.</p> <p>In fase di progettazione esecutiva dovranno essere indicate le velocità massime per ogni curva ed in funzione di quella la sopraelevazione.</p> <p>(Cap. 3.2.5 - Rampe di sopraelevazione)</p> <p>E' adottata una pendenza di sopraelevazione di 3 mm/m. Si consiglia l'utilizzo di rampe con pendenze di 2 mm/m.</p> <p>(Cap. 3.3 - Fermate)</p> <p>Le banchine devono avere tutte altezze 22 cm dal piano ferro per tutta la lunghezza di 35 m (in relazione è indicata una altezza minima di 18 cm).</p> <p>(Cap. 4 - Descrizione dell'intervento Cap. 4.1 - Caratteristiche generali)</p> <p>L'armamento previsto per le sedi riservate deve essere comunque carrabile per i mezzi di emergenza su gomma.</p> <p>(Cap. 6.2.2 - Cordonature stradali)</p> <p>Le cordature in granito per la delimitazione della sede promiscua e della sede propria riservata devono essere compatibili con il Codice della Strada.</p> <p>(Cap. 7: Sovrastruttura tranviaria - Armamento Cap. 7.1 - Tipologia della sovrastruttura tranviaria)</p> <p>Plataea in.c.a. con rotaia a gola e attacco tipo Milano Nabbù</p> <p>Si chiede che per i tratti in sede promiscua si prevedano sistemi di armamento tipo "Embedded" o "Top Down" che hanno una migliore resistenza ai carichi stradali; secondo l'esperienza ATM l'armamento tipo "Milano" ha una limitata durabilità nei tratti di sede a traffico promiscuo.</p> <p>Plataea in.c.a. con rotaie 50/UNI e attacco tipo Milano con inerbimento</p> <p>La rotaia 50/UNI è di difficile reperibilità sul mercato, si chiede che venga utilizzata la rotaia 62R1.</p> <p>Per i binari inerbiti si chiede che vengano eliminati i profili in gomma mantenendo l'estradosso del terreno erboso a -10 cm dal piano ferro.</p> <p>Plataea in.c.a. con rotaie a gola tipo 62 e attacco tipo Milano Nabbù con inerbimento</p> <p>La rotaia 62 non è più disponibile sul mercato, si chiede che venga utilizzata la rotaia 62R1;</p> <p>Ballast con rotaie 50 UNI e inerbimento</p> <p>La rotaia 50/UNI è di difficile reperibilità sul mercato, si chiede che venga utilizzata la rotaia 62R1 e vengano eliminati i profili in gomma mantenendo l'estradosso del terreno erboso a -10 cm dal piano ferro;</p> <p>Finiture</p> <p>Lasre in c/s con trama decorativa</p> <p>Nel progetto esecutivo dovrà essere indicata la durabilità della pavimentazione in lastre e la modalità di montaggio/smontaggio per interventi rapidi di manutenzione.</p>	<p>SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI</p> <p>- La prescrizione verrà riportata nei capitolati tecnici.</p> <p>- La prescrizione verrà riportata nei capitolati tecnici.</p> <p>- Osservazione recepita in questa fase progettuale.</p> <p>- Osservazione recepita in questa fase progettuale.</p> <p>- Sia l'armamento tipo embedded o top down sia il profilo in gomma alzato fino al piano del ferro, non rientrano negli standard progettuali; tale prescrizione sarà richiesta quale miglioria in sede di offerta.</p> <p>- Il progetto è stato adeguato, prevedendo la sola rotaia 62 R1.</p> <p>- Il progetto è stato adeguato, prevedendo la sola rotaia 62 R1.</p> <p>- La lastra in c/s è stata sostituita con manto di usura/asfalto colato. In sede di gara sarà richiesto un documento che dia evidenza della vita utile della pavimentazione che verrà utilizzata.</p>	



ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
<p><b>2i Gas - Infrastruttura Italiana Gas S.p.A.</b></p> <p><b>AZA S.p.A.</b></p> <p><b>AZA Calore &amp; Servizi</b></p> <p><b>AZA Reti Elettriche</b></p>		<p>Mail del 30/10/2013 prot. Prov. 303795 del 19/12/2013</p> <p>Mail del 30/10/2013 prot. Prov. 303795 del 19/12/2013</p>	<p>Pavimentazioni con manti di usura speciali (resine e polimeri) Nel progetto esecutivo dovrà essere indicata la durabilità Manto erboso con grandi profili laterali Si chiede che venga utilizzata la rotai 62R e vengano eliminati i profili in gomma mantenendo l'estradosso del terreno erboso a -10 cm dal piano ferro (Capp. 7.2 -7.4 -7.5 -7.6.1 Binaro su platea in c.a. con rotaie a gola - - Binaro. inerbiti su platea in c.a.) Si ribadisce quanto già indicato: prevedere sempre l'uso del materasso antivibrante sottoplatea laddove l'intenzione ruota rotaia produca emissioni sonore superiori ai limiti di legge anche in funzione della zonizzazione acustica. Utilizzare rotaie della stessa tipologia sia in retta che in curva, tipo 62R1 Secondo l'esperienza ATM l'armamento tipo "Milano" ha una limitata durabilità nei tratti di sede a traffico promiscuo, si chiede che per i tratti in sede promiscua vengano utilizzati sistemi di armamento tipo "Embedded" o "Top Down" che hanno una migliore resistenza ai carichi stradali. Per i binari inerbiti utilizzare la rotai 62R1 eliminare i profili in gomma mantenendo l'estradosso del terreno erboso a -10 cm dal piano ferro (Capp. 7.3 - 7.6.2 - Binaro su ballast - Cap. 7.3.1- Binaro con rotaie 50 UNI - Cap. 7.5 - Binaro inerbiti su ballast) Come sopra. (Cap. 7.3.2 - Binaro con rotaie a gola) Utilizzare rotaie della stessa tipologia sia in retta che in curva, tipo 62R1 (Cap. 7.7.2 - Pavimentazioni delle sedi tranviarie) Il tipo di profilo in gomma da adottare, deve arrivare al piano del ferro ed essere di opportuna resistenza all'abrasione dovuta alle ruote tram e veicoli su gomma. Secondo l'esperienza ATM il profilo laterale che prevede la scarifica successiva dell'asfalto applicato e la posa di un primer di ricampimento non garantisce adeguata durabilità.</p>	<p><b>SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI</b></p> <p>- Osservazione recepita in funzione della documentazione di caratterizzazione vibro acustica prodotta nell'ambito della procedura di esclusione della VI4 - Regione Lombardia.</p> <p>- Sia l'armamento tipo embedded o top down sia il profilo in gomma alzato fino al piano del ferro, non rientrano negli standard progettuali; tale prescrizione sarà richiesta quale miglioria in sede di offerta.</p> <p>- Il progetto è stato adeguato prevedendo la sola rotai 62 R1.</p>
		<p>Mail del 30/10/2013 prot. Prov. 303795 del 19/12/2013</p>	<p>Forisce indicazioni di larga massima, sia per quanto attiene la profondità, sia per la posizione rispetto ai capisaldi; si segnala, inoltre, che gli impianti sono permanentemente in pressione ed in tensione. Con l'occasione si comunica che esistono esigenze operative da coordinare con l'eventuale realizzazione del parcheggio a margine, per cui Vi si invita a contattare le Società AZA Reti Elettriche S.p.A. e AZA Reti Gas S.p.A. * AZA Reti Elettriche S.p.A.</p>	
		<p>Mail del 30/10/2013 prot. Prov. 303795 del 19/12/2013</p>	<p>Con riferimento alle opere in oggetto si segnala che nelle aree interessate dai lavori esistono reti elettriche di distribuzione in media e bassa tensione di proprietà AZA Reti Elettriche. In prossimità della nuova rotatoria precisamente Via Comasina angolo Via Novate risulta interferire con i nostri cavi esistenti, pertanto, occorre formalizzare la richiesta di spostamento. Si segnala che l'area, sede dei lavori, è interessata dal seguente studio A/4129/09, Vi si invita a contattare l'ufficio di Progettazione Elettricità per i necessari accordi.</p>	

Serie Awis e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
AZA Reti Gas		Mail del 30/10/2013 prot. Prov. 303795 del 19/12/2013	Si segnala la presenza di tratte in acciaio per le quali è necessario consultare protezione catodica di EAM e verificare eventuali attività da eseguire sulle stesse. Per eventuali richieste di spostamento ed eventuale nuovi insediamenti, l'esecutore dovrà inoltrare esplicita domanda agli uffici commerciali di AZA Servizi al Cliente S.p.A. che la trasmetterà all'Ufficio di Progettazione per la valutazione tecnica/progettuale. Occorre prestare attenzione alla cabina gas, alle reti gas ed alle relative camerette valvole esistenti nell'area oggetto di indagine, che dovranno risultare accessibili a lavori ultimati. Allega prescrizioni generali.	
Amiacque s.r.l.		Nota prot. 15782 del 04/11/2013	Trasmette un elenco aggiornato al 31/10/2013 relativo ai casi d'interferenza individuati tra le opere di realizzazione della Metroranvia e le condotte fognarie ed idriche di ns. gestione, relativamente ai comuni di Varedo e Limbiate (per quest'ultimo solo le interferenze con la fognatura comunale). Trasmette pertanto: 1. tabella riepilogativa delle interferenze riscontrate; 2. prescrizioni tecniche per l'esecuzione dei lavori. Fa presente che Brianzacque Srl, in qualità di gestore del Servizio Idrico Integrato, dovrà necessariamente approvare il progetto esecutivo della risoluzione delle interferenze che coinvolgono i manufatti oggetto della stima.	
Brianzacque s.r.l.		prot. Prov. 272800 del 12/11/2013	Inoltre Brianzacque Srl prenderà in carico le opere esclusivamente a seguito di collando a termine di Legge e restituzione degli as-built di quanto eseguito nelle modalità da concordare con il preposto ufficio SIT aziendale. Allega prescrizioni tecniche opere interferenti con manufatti di gestione Brianza acque s.r.l. Trasmette planimetrie con indicazione delle reti di fognatura e acquedotto gestite da CAP Holding spa per i Comuni di Cornano, Paderno Dugnano, Sonago e della sola rete di acquedotto per il Comune di Limbiate nelle aree interessate dalle Vs. opere di realizzazione della metroranvia Milano-Limbiate; si precisa che la posizione planimetrica riportata negli elaborati grafici è da intendersi indicativa. In particolare, riguardo al collettore fognario Varedo-Però, in fase di realizzazione, si precisa che tali planimetrie recepiscono la modifica al tracciato, nel tratto in Comune di Limbiate, in corrispondenza dell'intersezione Metroranvia - Canale Villorosi. Di tale modifica, resa si necessaria per risolvere l'eventuale interferenza con una tubazione SNAM e nel contempo per ragioni di sicurezza, è già stata informata ATM, con la quale sono a tutt'oggi avviate le pratiche per la stipula delle convenzioni relative. Si chiede di valutare le possibili interferenze delle nostre reti con le Vs. opere previste e di costituire tavoli tecnici per definire con adeguato anticipo gli interventi necessari alla risoluzione delle interferenze e le tempistiche in fase di progettazione e realizzazione. Si segnalano fin d'ora alcuni aspetti tecnico-normativi: • qualsiasi opera relativa allo smaltimento delle acque meteoriche non dovrà avere recepito nelle fognature, ma si dovranno prevedere sistemi di drenaggio nel sottosuolo (ad esempio, batterie di pozzi perenni), facendo presente che ad oggi la gestione delle acque meteoriche non rientra nel Servizio Idrico Integrato e quindi non è di competenza della scrivente Società; • tutte le opere da realizzare, con particolare riferimento ai sistemi di smaltimento delle acque meteoriche, dovranno considerare la presenza dei pozzi di captazione delle acque potabili e le relative fasce di rispetto, secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152 del 3.4.2006 e dalla delibera di Giunta 7-12/693/2003 del 10.4.2003 della Regione Lombardia; • filovie extraurbane dovranno essere normate secondo il Decreto del Ministro dei Trasporti 2445/1971 congiuntamente a quello di modifica del 10.8.2004 emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; • gli attraversamenti ed i parallelelismi con linee tranviarie dovranno essere opportunamente convenzionati, eventualmente con la modifica delle convenzioni in essere per le interferenze esistenti.	
C.A.P. Holding - Settore Reti	p.i. Filippo Negri	Nota prot. 13072 del 14/11/2013 prot. Prov. 277688 del 18/11/2013		
E.N.E.L. S.p.A. Direzione				

ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
Distribuzione Lombardia		Nota prot. 1346586 del 04/12/2013 prot. Prov. 291669 del 04/12/2013	<p>Trasmette copia delle planimetrie su cui ha evidenziato la presenza di nostri elettrodotto di media tensione (MT) e bassa tensione (BT) presenti sul territorio che potrebbero essere interferiti dalla realizzazione dell'opera. La risoluzione di tali interferenze potrebbe comportare la modifica o lo spostamento delle suddette reti su nuovi tracciati per i quali risulta necessario l'ottenimento dei pareri e del Decreto Autorizzativi, obbligatori, come previsto dalla Legge Regionale 52/82.</p> <p>Trattandosi anch'essi di servizi di pubblica utilità, al fine di non ritardare la risoluzione delle interferenze, chiediamo che tali pareri ed autorizzazioni vengano ottenute in sede di conferenza dei servizi finalizzata all'autorizzazione della nuova infrastruttura viaria.</p> <p>Vi alleghiamo inoltre l'elenco con le interferenze ad oggi esistenti, suddivise per comune, per le quali ci riserviamo di comunicare i costi e i tempi di risoluzione esecutiva non appena ci avrete fornito gli elementi valutativi, sezioni ed aree di cantierizzazione oltre alle modalità di intervento per la realizzazione dei manufatti dell'opera.</p> <p>Segnaliamo che la fase realizzativa degli interventi di risoluzione potrà avere luogo solo successivamente alla sottoscrizione di apposita convenzione che regolamenti i rapporti tra la nostra società ed il soggetto che realizza la nuova infrastruttura. Considerato il numero elevato di interferenze e l'esigenza di garantire la qualità e la continuità del servizio elettrico nelle zone interessate, è necessario definire un programma di intervento condiviso suddiviso per lotti.</p> <p>Per facilitare i coordinamenti operativi e contenere i costi dell'intervento si potrebbe rendere necessaria da parte del soggetto incaricato della realizzazione della nuova infrastruttura viaria, la predisposizione di canalizzazioni nei casi di interferenze che non permettano il preventivo spostamento dei nostri impianti.</p> <p>Il soggetto richiedente lo spostamento degli elettrodotto dovrà farsi carico di ottenere le servitù necessarie a consentire lo spostamento degli impianti MT e BT su aree da verranno riportate sugli elaborati grafici esecutivi.</p> <p>In particolare, nel caso di occupazione di aree direttamente interessate dal progetto della nuova Metrotramvia l'autorizzazione per la concessione d'uso del terreno verrà stipulato dalla società stessa e successivamente girata ad ENEL.</p> <p>Diversamente nel caso di occupazione di aree di terzi a seguito di spostamento degli impianti ENEL resti necessari per la risoluzione delle interferenze le servitù, inestiate ad ENEL, verranno ottenute a cura e spese della nuova Metrotramvia.</p>	
E.N.E.L. Rete Gas S.p.A.	Geom. Pianta Luca	Nota prot. U-2013_0067842 del 15/11/2013 prot. Prov. 278232 del 19/11/2013	<p>Con riferimento alla Conferenza di Servizi richiamata in oggetto ed in particolare alla seduta dello scorso 04 novembre 2013, la scrivente Società, in qualità di Concessionaria del servizio distribuzione gas metano per i Comuni di Comano, Paderno Dugnano e Senago, invia con la presente le osservazioni al progetto definitivo oggetto della citata Conferenza.</p> <p>In particolare si sottolinea che nel censimento degli impianti in nostra gestione, ci risultano omesse alcune condotte ed un gruppo di decompressione del gas posti nei territori comunali di Paderno Dugnano e Senago.</p> <p>Al fine quindi di integrare il progetto esecutivo in parola con detti nostri impianti, in allegato trasmettiamo n. 2 stralci planimetrici (allegati A e B) con indicate, in opportuna bordatura e con l'indicazione "area di interesse", le condotte ed il gruppo di decompressione non inseriti nel progetto metrottramviario.</p> <p>Le citate condotte così come le restanti già censite nel Vostro progetto, sono poste normalmente ad una profondità, misurata dall'estremità superiore della tubazione, non inferiore a cm 60 per le condotte esercite in bassa pressione ed a cm 100 per le condotte esercite in media pressione.</p> <p>Le apparecchiature costituenti il gruppo di decompressione del gas sono invece poste in armadio metallico installato su basamento in calcestruzzo.</p> <p>Significhiamo inoltre che nel territorio Comunale di Comano è prevista nelle prossime settimane l'esecuzione di due nuovi attraversamenti della linea tranviaria, già autorizzati dalla Società Azienda Trasporti Milanesi.</p> <p>I nuovi attraversamenti, elencati nel seguito e le cui caratteristiche si evincono dai relativi elaborati grafici allegati, sono stati progettati tenendo conto dello spostamento della linea tranviaria e saranno realizzati mediante Trivellazione Orizzontale Controllata.</p>	



Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
E.N.E.L. Sole S.r.l. E.ON Rete Padana S.r.l. Fastweb S.p.A. G6 Rete Gas S.p.A. GDF Suez Energie S.p.A. Celsia Reti S.r.l.		Mail del 15/11/2013 prot. Prov. 303731 del 19/12/2013	<p>- sostituzione dell'esistente attraversamento di bassa pressione in corrispondenza di Via Figni di Cormano;                      - nuovo attraversamento con rete di media pressione in corrispondenza di Via Eritrea di Cormano.                      Comunicammo che abbiamo altresì dato corso alla rilevazione dei nostri servizi al fine di identificare puntualmente gli impianti con i quali la nuova linea tranviaria costituirà interferenza da risolvere. Successivamente sarà quindi possibile la valutazione economica degli interventi.                      Come già segnalato in sede di Conferenza lo scorso 04 novembre 2013, i costi dei lavori potranno essere stimati solo dopo la redazione di un progetto definitivo degli stessi, confermando che a nostro parere la valutazione da Voi indicata nel documento "Interventi sui sottoservizi - descrizione e relativa stima" non sia esaustiva di tutti gli impianti interferenti e delle relative lavorazioni.</p>	
			<p>Parere tecnico di competenza.                      Risoluzione tecnica delle interferenze con le condotte e gli impianti gas gestiti nei Comuni di Varedo e Limbiate.                      Si esprime parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.                      Le prescrizioni sono riferite alla quantità e alle modalità di risoluzione dei tratti in interferenza già censiti e individuati durante la stesura del Progetto Preliminare tra il 2008 e il 2009 a cura di Metropolitan Milanese, che richiede l'aggiunta di due nuovi punti di intervento a risoluzione delle nuove interferenze emerse dopo l'analisi del progetto definitivo fornito.                      Si confermano le interferenze individuate in precedenza (progetto preliminare) e ancora presenti nel progetto definitivo messo a disposizione della Provincia di Milano. Occorre segnalare la necessità di aggiornare la valutazione economica fatta a suo tempo così come aggiornare parte delle condizioni puntuali di alcune interferenze in quanto l'evoluzione urbanistica di alcuni siti richiede di aggiornare le valutazioni non più aderenti alle condizioni odierne.                      Le nuove interferenze e la risoluzione proposta contempla le indicazioni fornite dalla società che ne ha curato la redazione e l'aggiornamento e i chiarimenti avuti in sede di avvio della Conferenza dei Servizi.                      Le nuove interferenze non censite in precedenza riguardano condotte e impianti in Media Pressione presenti nel Comune di Varedo e nel Comune di Limbiate realizzati dopo il 2009.                      Alleghiamo le tavole che riportano i particolari dei nuovi punti individuati e le indicazioni per la risoluzione definitiva. Comune di Varedo:                      Nuova interferenza Varedo n°1                      Via Como angolo Garibaldi - Spostamento GRF ( Gruppo di Riduzione Finale e complesso valvole) ricostruzione dell'allacciamento MP verso la ditta Tecno; riposizionamento armadi e paline del sistema di telecontrollo e della protezione catodica delle reti in acciaio. Circa 135 m di rete MP DN 100 da dismettere e circa 100 m di rete BP DN 65 e DN 100. Nuova rete con attraversamento binario da realizzare in DN 100 ACC MP, N° 3 valvole DN 100 e circa 15 m di tubo di protezione DN 150 con sfiati per ventilazione e un sifone raccolta condensa nel tratto in attraversamento della Via Como verso la Ditta Tecno. Nuova rete MP e BP in attraversamento della Via Garibaldi; con tubi guaina in previsione del futuro collegamento tranviario.                      Le due reti MP e BP si rendono necessarie per lo spostamento del Gruppo di Riduzione Finale da 1500 smc/h di portata massima.                      Nuova interferenza Varedo n° 2                      Via Sarommo/Niale Dei Mille - Ricostruzione del tratto in Media Pressione DN 125 ACC in sede di carreggiata e adeguamento dell'attraversamento a servizio della centrale termica del Condominio di Via Sarommo lato sud, collegamento alla condotta MP nel nuovo tracciato della utenza industriale</p>	

ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
I.A.NO.MI S.P.A. Italgas – Società Italiana per il Gas per Azioni			Missaglia (lavorazioni del vetro). Abbandono previa bonifica e sigillatura dei condotti MP presenti in proprietà privata con ingresso da P.zza Pancieri (a Varedo) e uscita in via Dei Mille (a Limbiate). Circa 176 m di rete DN 125 da dismettere e circa 158 m di nuova rete con attraversamento binario da realizzare in DN 100 ACC MP, N° 2 valvole DN 100 e circa 10m di tubo di protezione DN 150 con sfari per ventilazione e un sifone raccolta condensa. La risoluzione delle interferenze comporterà la ricostruzione dei tratti interferenti (attraversamenti o parallellismi) in contro-tubo o tubo-guaina con terminali sigillati alle estremità e sfari posti in luogo idoneo. Sotto alle banchine o pensiline delle fermate verranno rimosse le eventuali condotte e se necessario ricollocate fuori dai tetti.	
Metropolitan Milanese S.p.A. Area Acquedotto/Area Acque Reflue		Nota prot. PG/DSP/129 PG/MM 73630 del 28/11/2013 prot. Prov. 303717 del 19/12/2013	Con la presente, a seguito dell'analisi delle reti e degli impianti, gestiti da Metropolitan Milanese S.p.A. nell'ambito del Servizio Idrico Integrato della Città di Milano, ubicati nelle aree oggetto di possibile intervento ed eventualmente dei corsi d'acqua inseriti nel reticolo idrico minore lì collocati, fornito parere positivo di massima all'opera per quanto di competenza, si comunicano le seguenti osservazioni tecniche, allegando gli stralci planimetrici delle reti e degli impianti presenti nell'area di interesse e comunque rimandando alla fase di progettazione esecutiva i necessari dettagli costruttivi. Per quanto concerne la rete acquedottistica si evidenzia situazione di possibile diretta interferenza della metratravia di progetto con la vetusta rete idrica in acciaio DN 200 nel tratto di via Comasina compreso tra i civici numero 97 e la via Novate; si segnala l'opportuna sostituzione della stessa con nuova rete di pari diametro in ghisa sferoidale. In generale le reti acquedottistiche presenti, che risultano per lo più vetuste nel tratto di via Comasina compreso tra le vie Teano e Novate, e quindi soggette a possibili fenomeni di rottura in caso di interferenza con la realizzazione delle opere in oggetto, presentano anche derivazioni d'utenza: nel caso di interferenza dovranno quindi essere previsti opportuni bypass che consentano la continuità di erogazione del servizio mentre le tubazioni interferenti dovranno essere sostituite e ricollocate garantendo le prescrizioni tecniche del Servizio Idrico Integrato e comunque le distanze di rispetto dagli altri sottoservizi. Per quanto concerne la rete di fognatura, riportate nell'allegato, le reti esistenti, si evidenzia che l'opera di progetto sembra comportare una sovrapposizione con la fognatura (sezione 0,80 x 1,20 metri) nella via Comasina (nel tratto compreso tra i numeri civici 93 e 115) e nell'imbocco di via Novate oltre che una diretta interferenza con i manufatti di accesso. Le suddette interferenze dovranno essere risolte anche ai sensi di quanto riportato nel D.M. 10 Agosto 2004 (ex D.M. 2445 del 23 febbraio 1971) "Norme tecniche per gli attraversamenti e per i parallellismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie e altre linee di trasporto". Si comunica da subito che i suddetti interventi saranno a carico dell'operatore, previa formale approvazione del progetto di risoluzione delle interferenze con le reti idriche in gestione, da parte di Metropolitan Milanese S.p.A.	
Metroweb S.p.A. S.N.A.M. Rete Gas S.p.A. Distretto Nord		Mail PEC del 14/11/2013 prot. Prov. 276001 del 14/11/2013 Prot. NORD/Nov/13/249/cac del 31/10/2013 PEC prot. Prov. 264888 del 04/11/2013	Non si rileva, per quanto noto a questo gestore, nella zona interessata, presenza di corsi d'acqua inseriti nel reticolo idrico minore. Esprime parere favorevole al progetto. Allega planimetria in dwg georeferenziato con riportate le infrastrutture gestite da Metroweb nei comuni di Milano e Cormano, dove sono state riscontrate delle interferenze. Il progetto in esame interferisce, impianti di proprietà Snam Rete Gas. Per risolvere le interferenze si renderà necessario definitivamente provvedere a cura di Snam e spese in capo alla realizzazione della metroatravia, alle opere di spostamento/adeguamento dei metanodotti interferenti. Prospetta la necessità di indire un tavolo tecnico al fine di una esatta valutazione delle interferenze e di una corretta individuazione dei necessari interventi per l'adeguamento in sicurezza dei ns. impianti. È impossibile esprimere alcun parere sulla compatibilità della costrumda opera con i nostri esistenti impianti, in quanto la documentazione tecnica visionata non è esaustiva. Necessita vengha prodotta	

Serie Awisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO	Presenza/delega	ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE	ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI	SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI
Telecom Italia S.p.A.	Prot. 488168-P del 09/10/2013 prot. Prov. 257790 del 24/10/2013		<p>idonea documentazione comprovante l'esatta classificazione dell'opera quale Tranvia Extraurbana (metanodoto soggetto alle norme di cui al DM 23/02/1971) o Tranvia Urbana (metanodoto soggetto alle norme di cui al DM 17/04/2008).</p> <p>Gli interventi per la risoluzione delle interferenze comporteranno tempi lunghi di esecuzione, in quanto subordinati a quelli tecnici necessari per l'approvvigionamento dei materiali occorrenti, per l'ottenimento dei Permessi e delle autorizzazioni necessarie alla posa dei metanodotti in variante ed in particolare alle esigenze di esercizio dei metanodotti.</p> <p>Poiché le pressistenti condotte trasportanti gas sono in pressione ed esercizio, in prossimità della fascia di sicurezza dei nostri, gasdotti nessun lavoro potrà essere intrapreso da chiunque, senza nostra preventiva autorizzazione.</p> <p>*****</p> <p>Nel corso del tavolo tecnico specifico convocato il giorno 06/11/2013 sono state esaminate le interferenze ed è stato convenuto un sopralluogo congiunto tra tecnici Snam e progettista al fine di verificare la reale interferenza e valutare possibili soluzioni progettuali.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Esigenza di garantire per i propri impianti razionale e irrinunciabili condizioni di fruibilità ed integrità, da considerarsi sia in fase di organizzazione dei cantieri che ad opere ultimate, laddove la rete debba essere necessariamente adeguata alla coesistenza con le opere eseguite anche al di fuori delle pertinenze stradali</li> <li>• I lavori di spostamento dei cavi TLC dovranno inoltre necessariamente tenere conto di esigenze irrinunciabili di continuità del servizio e di esercibilità degli stessi; pertanto, sia in sede di cantiere che ad opere ultimate nella sede definitiva, gli adempimenti relativi alla assegnazione di eventuali nuove sedi di posa, che coinvolgono gli Enti proprietari di queste ultime (ad es. Comuni, Province, Privati, ecc.), dovranno essere coordinati dalla Società responsabile della realizzazione dell'opera in oggetto.</li> <li>• Resta inteso inoltre che gli oneri derivanti a questa Società dai lavori di spostamento ed adeguamento degli impianti di TLC, in relazione alla costruzione della nuova opera, ricadranno sull'Ente cui competono le opere che ne motivano la necessità.</li> <li>• Le lavorazioni saranno effettuate a seguito della consueta gestione con il richiedente degli spostamenti Vi confermiamo che sarà cura della scrivente verificare il progetto dell'opera e valutare le soluzioni di spostamento.</li> <li>• Si conferma sin d'ora la disponibilità a partecipare a tavoli tecnici congiunti con i referenti tecnici incaricati dell'esecuzione dell'opera.</li> <li>• Inoltre planimetrie in data 30/10/2013</li> </ul>	
Terna - Rete Elettrica Nazionale S.p.A.	Fax del 18/10/2013 prot. Prov. 303802 del 19/12/2013		<p>Rileva le interferenze del tracciato della tranvia "Milano - Limbiate" con i sottotecnici elettrodotti AT in conduttori aerei di competenza:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) elettrodotto a 132 kV n. 541, campata da palo 21 a palo 22, in attraversamento al km 0+780;</li> <li>2) elettrodotto a 220 kV n. 295, campata da palo 17 a palo 18, in attraversamento al km 0+973;</li> <li>3) elettrodotto a 132 kV n. 540, campata da palo 10 a palo 11, in attraversamento al km 1+682;</li> <li>4) elettrodotto a 132 kV n. 919, campata da palo 40 a palo 41, in attraversamento tra il km 3+400 ed il km 3+500;</li> <li>5) elettrodotto doppia terra a 380 kV n. 327/328, campata da palo 48 a palo 49, in attraversamento tra il km 6+612 ed il km 6+689;</li> </ol> <p>Segnaliamo inoltre l'interferenza del tracciato della tranvia "Milano - Limbiate" con l'elettrodotto in cavi interrati di nostra competenza:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6) elettrodotto in cavi interrati XLPE a 132 kV n. 539 in attraversamento tra il km 2+800 ed il km 2+900</li> </ol> <p>I cavi elettrici interrati non potranno in nessun caso essere sottoposti a carichi gravanti direttamente su di essi o sulla struttura posta a loro protezione e che non sarà consentita l'effettuazione di scavi a macchina in prossimità dei cavi stessi; eventuali danneggiamenti, conseguenti alle attività in progetto, non potranno che dare origine a responsabilità a carico della ditta esecutrice dei lavori. Segnala che i cavi in questione sono costantemente mantenuti in servizio alla tensione di 132.000 volt e che anche il</p>	



Serie Avisi e Concorsi n. 5 - Mercoledì 29 gennaio 2014

<b>ENTE SENZA DIRITTO DI VOTO</b>	<b>Presenza/delega</b>	<b>ATTO /NOTA DI ESPRESSIONE</b>	<b>ESPRESSIONI ESPRESSA NEL CORSO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI</b>	<b>SOLUZIONE PROPOSTA IN CONFERENZA DEI SERVIZI</b>
Wind Telecomunicazioni S.p.A.			semplice contatto con gli stessi può determinare gravissimi pericoli di danno a persone o cose.	