

Albo Pretorio - Visione Dettaglio

Ente Mittente

PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA

Tipologia

Catalogo Documenti/DECRETI DELIBERATIVI

OGGETTO

CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE, AI SENSI E PER GLI EFFETTI DEGLI ARTT. 14 E SEGUENTI DELLA L. 241/1990 E S.M.I. AVENTE COME OGGETTO IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ECONOMICA DELLA RIQUALIFICAZIONE DELLA TRANVIA EXTRAURBANA MILANO COMASINA – LIMBIATE OSPEDALE – 1° LOTTO FUNZIONALE. ESPRESSIONE DEL PARERE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA. PRESA D'ATTO. (DDP/2019/92/05-09-2019)

N.REG 502/2019 IN PUBBLICAZIONE DAL 05-09-2019 AL 20-09-2019

Documenti Allegati

Descrizione		Apri
ATTO		  
PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA PER DELIBERAZIONI		  
PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE PER DELIBERAZIONI		  
PARERE DI CONFORMITÀ DEL SEGRETARIO		  
CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE		  
PARERE MTV MILANO-LIMBIATE_DEF.PDF.P7M		  

OGGETTO:	CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE, AI SENSI E PER GLI EFFETTI DEGLI ARTT. 14 E SEGUENTI DELLA L. 241/1990 E S.M.I. AVENTE COME OGGETTO IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ECONOMICA DELLA RIQUALIFICAZIONE DELLA TRANVIA EXTRAURBANA MILANO COMASINA – LIMBIATE OSPEDALE – 1° LOTTO FUNZIONALE. ESPRESSIONE DEL PARERE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA. PRESA D'ATTO.
-----------------	--

DECRETO DELIBERATIVO PRESIDENZIALE

N° 92 DEL 05-09-2019

L'anno duemiladiciannove il giorno cinque del mese di Settembre, alle ore 15:40, nella sede Istituzionale della Provincia di Monza e della Brianza,

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA

Con la partecipazione e l'assistenza del VICE SEGRETARIO, DOTT.SSA MARIA LUCCARELLI

Su Proposta del Direttore del SETTORE COMPLESSO TERRITORIO, ANTONIO INFOSINI

ADOPTA IL SEGUENTE PROVVEDIMENTO

Visti:

- L'art.1, comma 55 e comma 85 della Legge 07/04/2014, n. 56 "*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*" e s.m.i.;
- l'art. 14 e seguenti della Legge 07/08/1990, n. 241 "*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*" e s.m.i.;

Richiamati:

- il PTR (Piano Territoriale Regionale) della Regione Lombardia, del quale è stato approvato l'aggiornamento con D.C.R. n. 64 del 10/07/2018 (pubblicato sul BURL, serie Ordinaria, n. 30 del 28/07/2018), in allegato al Programma Regionale di Sviluppo (PRS) della XI legislatura;
- il PRMT (Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti) della Regione Lombardia, previsto dalla L.R. n. 6/2012, adottato con D.G.R. n. X/4665 del 23/12/2015 e approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. X/1245 del 20/09/2016;
- il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) vigente, della Città Metropolitana di Milano approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale, esecutiva, n. 93 del 17 dicembre 2013 e pubblicato sul BURL del 19/03/2014 ai sensi dell'art. 17 comma 10 della Legge Regionale n. 12/2005;
- il PTCP della Provincia di Monza e della Brianza, adottato con Delibera del Consiglio Provinciale, esecutiva, n. 31 del 22/12/2011 e successivamente approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 16 del 10/07/2013;
- il PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile) del Comune di Milano - approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n.38 del 12/11/2018 - che ha reinserito il prolungamento Bignami – Monza tra gli sviluppi strategici della rete metropolitana milanese;
- il Protocollo d'Intesa tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Cormano, Comune di Paderno Dugnano, Comune di Senago, Comune di Varedo e Comune di Limbiate per la Progettazione Definitiva da Milano Comasina a Limbiate della tranvia extraurbana Milano-Limbiate, sottoscritto in data 26 maggio 2006, in base al quale la Provincia di Milano ha affidato l'elaborazione del progetto definitivo mediante esperimento di asta pubblica;
- il Protocollo d'intesa del 31 luglio 2007 tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano e il Comune di Milano "per la realizzazione della rete metropolitana dell'area milanese" e l'Atto integrativo al Protocollo d'intesa sopra citato, sottoscritto il 5 novembre 2007 da Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Provincia di Milano e Comune di Milano, in cui viene considerato prioritario l'intervento di riqualificazione funzionale della tranvia Milano-Limbiate;
- l'Accordo sottoscritto il 3 agosto 2012 tra Regione Lombardia, Provincia di Milano (ora Città Metropolitana), Provincia di Monza e della Brianza, Comune di Milano, Comune di Cormano, Comune di Paderno Dugnano, Comune di Senago, Comune di Varedo, Comune di Limbiate, per la realizzazione dell'opera di riqualificazione funzionale della Metrotranvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale - 1° Lotto funzionale tratta Milano Comasina e deposito di Varedo per un costo complessivo di € 98.224.972,01 che ha disciplinato l'azione congiunta e coordinata dei diversi Enti territorialmente interessati dall'opera e i loro impegni reciproci oltre che a stabilire la ripartizione tra gli stessi Enti della spesa non coperta da finanziamento statale;
- il Programma Regionale Mobilità e Trasporti (PRMT) della Regione Lombardia, adottato dalla Giunta regionale con D.G.R. X/4665 del 23 dicembre 2015 ed approvato dal Consiglio regionale

con D.C.R. X/1245 del 20 settembre 2016 che prevede, al paragrafo 7.2, punto T5 “Sviluppo Metrotranvie extraurbane Milano” anche la completa riqualificazione della tranvia Milano-Limbiate;

- il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 16 febbraio 2009 che ha dettato i criteri per la presentazione e selezione dei progetti per interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa finalizzati alla promozione e al sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale;
- il D. M. 4107 del 28 dicembre 2010 con il quale è stato assunto l’impegno statale per un importo di € 58.934.983,2 quale cofinanziamento per la riqualificazione della tranvia extraurbana Milano-Limbiate, 1 Lotto funzionale tra Milano Comasina e Varedo Deposito;
- il D.M. 587 del 22 dicembre 2017 con il quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto il riparto delle risorse del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese, destinato al trasporto rapido di massa, tra i quali, rientra anche l’intervento della Metrotranvia Milano-Limbiate 1° lotto funzionale, per un ulteriore importo di M €8,84;
- la Deliberazione di Giunta Comunale di Milano n. 465 del 16 marzo 2018 ad oggetto: “Riqualificazione funzionale della Metrotranvia Milano Comasina/Limbiate Ospedale - 1° Lotto funzionale - tratta Milano Comasina e deposito di Varedo”;
- il Decreto del Sindaco della Città Metropolitana n. Rep. Gen. 113/2018 del 15 maggio 2018, Atti n. 0102313/11.30188, di approvazione dello schema di Accordo tra Città Metropolitana e Comune di Milano “per il trasferimento della titolarità del ruolo di capofila del procedimento, nonché della titolarità di soggetto beneficiario dei fondi ministeriali di cofinanziamento dell’intervento di riqualificazione della Metrotranvia Milano-Limbiate”;
- la nota della Provincia di Monza e della Brianza prot. prov.le n.15525/2018 con la quale l’Ente ha precisato che, pur non potendo contribuire economicamente all’intervento, ne condivide la realizzazione;
- il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 79 del 12 luglio 2018 della Provincia di Monza e della Brianza ad oggetto:” Schema di Accordo tra Regione Lombardia, Provincia di Monza e della Brianza, Comune di Milano, Comune di Cormano, Comune di Paderno Dugnano, Comune di Senago, Comune di Varedo, Comune di Limbiate e Agenzia TPL del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia per la realizzazione della Metrotranvia Milano-Comasina/ Limbiate, 1 Lotto funzionale. Approvazione”;
- il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 39 del 4 aprile 2019 della Provincia di Monza e della Brianza ad oggetto: “Schema di accordo tra Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Provincia di Monza e della Brianza, Comune di Milano, Comune di Cormano, Comune di Paderno Dugnano, Comune di Senago, Comune di Varedo, Comune di Limbiate e Agenzia TPL del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, per la realizzazione della Metrotranvia Milano - Comasina / Limbiate Ospedale, 1° Lotto funzionale. Approvazione testo definitivo.”;
- l’accordo sottoscritto il 16 maggio 2019 tra Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Provincia di Monza e della Brianza, Comune di Milano, Comune di Cormano, Comune di Paderno Dugnano, Comune di Senago, Comune di Varedo, Comune di Limbiate e Agenzia TPL del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, per la realizzazione della Metrotranvia Milano - Comasina / Limbiate Ospedale, 1° Lotto funzionale;
- il parere della Provincia di Monza e della Brianza, redatto dal Settore Territorio, nell’ambito della Conferenza di Servizi preliminare, ai sensi e per gli effetti dell’art. 14 e seguenti della L. 241/1990 e s.m.i. avente ad oggetto: “Progetto di Fattibilità Tecnica Economica della riqualificazione della tranvia extraurbana Milano Comasina – Limbiate Ospedale – 1° lotto funzionale”, allegato parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

Premesso che:

- l'intervento in oggetto rientra in un programma di potenziamento del complessivo sistema di trasporto pubblico locale e si realizza attraverso n. 2 Lotti funzionali di riqualificazione della Metrotranvia Milano - Limbiate, parti di un'unica opera, indipendenti l'uno dall'altro per la realizzazione, per i quali sono previste modalità di finanziamento, progettuali ed esecutive, articolate su due percorsi paralleli e coordinati;
- conformemente alle direttive previste dal Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 99/2009 soprarichiamato, inizialmente è stato individuato un primo Lotto funzionale, costituito dalla tratta tra Milano Comasina e il deposito di Varedo compreso per un costo di € 98.224.972,01 per la realizzazione del quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con decreto n. 4107/2010 e con decreto n. 587/2017, ha provveduto con appositi contributi al cofinanziamento dell'opera;
- per definire i rispettivi ruoli ed i reciproci impegni dei soggetti coinvolti, nonché la ripartizione della restante quota non coperta dai contributi statali per la realizzazione del primo Lotto funzionale, si è reso necessario addivenire ad un apposito accordo approvato e siglato tra le parti come sopra richiamato, dove tra l'altro si prevede l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica;

Considerato che:

- In data 13/6/2019 con prot. prov.le 24004 il Comune di Milano ha formalmente indetto la Conferenza dei servizi preliminare sul Progetto di Fattibilità Tecnica Economica della riqualificazione della tranvia extraurbana Milano Comasina – Limbiate Ospedale – 1° lotto funzionale;
- Il Settore Territorio ha predisposto apposito parere per la Provincia di Monza e della Brianza nell'ambito della Conferenza di Servizi preliminare, ai sensi e per gli effetti degli artt. 14 e seguenti della L. 241/1990 e s.m.i. avente ad oggetto: "Progetto di Fattibilità Tecnica Economica della riqualificazione della tranvia extraurbana Milano Comasina – Limbiate Ospedale – 1° lotto funzionale";
- il presente provvedimento non comporta oneri finanziari a carico della Provincia di Monza e della Brianza;

Ritenuto:

- di prendere atto del parere della Provincia di Monza e della Brianza redatto dal Settore Territorio, che sarà espresso nell'ambito della Conferenza di Servizi preliminare, ai sensi e per gli effetti dell'art. 14 e seguenti della L. 241/1990 e s.m.i. avente ad oggetto: "Progetto di Fattibilità Tecnica Economica della riqualificazione della tranvia extraurbana Milano Comasina – Limbiate Ospedale – 1° lotto funzionale", allegato parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- di dare mandato al Direttore del Settore Territorio di assumere tutti i successivi adempimenti per l'esecuzione del presente provvedimento;

Acquisiti sulla proposta del Decreto Deliberativo Presidenziale i prescritti pareri di regolarità tecnica e tecnico-contabile previsti dall'articolo 49, comma 1 del D.Lgs 18.8.2000 n. 267 e dall'art. 4, comma 1 e 2 del Regolamento controlli interni espressi, rispettivamente, dal:

- Direttore del Settore Territorio;
- Direttore del Settore Risorse e Servizi ai Comuni quale Responsabile del Servizio Finanziario;

Acquisito, altresì, il parere di conformità espresso dal Vice Segretario Generale ai sensi dell'art. 4, comma 3 del Regolamento controlli interni e dell'art. 6, comma 3, lettera e) del Regolamento per l'ordinamento degli uffici e dei servizi.

DELIBERA

1. di prendere atto del parere redatto dal Settore Territorio, che costituisce il parere della Provincia di Monza e della Brianza e che sarà espresso nell'ambito della Conferenza di Servizi preliminare, ai sensi e per gli effetti degli artt. 14 e seguenti della L. 241/1990 e s.m.i. avente ad oggetto: "Progetto di Fattibilità Tecnica Economica della riqualificazione della tranvia extraurbana Milano Comasina – Limbiate Ospedale – 1° lotto funzionale", allegato parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
2. di dare mandato al Direttore del Settore Territorio di assumere tutti i successivi adempimenti per l'esecuzione del presente provvedimento;

Allegato : Parere

Decreto Deliberativo n. 92 del 05-09-2019

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA
LUCA SANTAMBROGIO

IL VICE SEGRETARIO
DOTT.SSA MARIA LUCCARELLI

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.

OGGETTO: CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE, AI SENSI E PER GLI EFFETTI DEGLI ARTT. 14 E SEGUENTI DELLA L. 241/1990 E S.M.I. AVENTE COME OGGETTO IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ECONOMICA DELLA RIQUALIFICAZIONE DELLA TRANVIA EXTRAURBANA MILANO COMASINA – LIMBIATE OSPEDALE – 1° LOTTO FUNZIONALE. ESPRESSIONE DEL PARERE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA. PRESA D'ATTO.

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA/AMMINISTRATIVA

(AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.LGS N. 267/2000 E DELL'ART.4, COMMA 1, DEL REGOLAMENTO CONTROLLI INTERNI)

☒ Favorevole

☐ Non Favorevole

Eventuali Note:

IL DIRETTORE DI SETTORE:
ARCH. ANTONIO INFOSINI

Addì, 03-09-2019

OGGETTO: CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE, AI SENSI E PER GLI EFFETTI DEGLI ARTT. 14 E SEGUENTI DELLA L. 241/1990 E S.M.I. AVENTE COME OGGETTO IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ECONOMICA DELLA RIQUALIFICAZIONE DELLA TRANVIA EXTRAURBANA MILANO COMASINA – LIMBIATE OSPEDALE – 1° LOTTO FUNZIONALE. ESPRESSIONE DEL PARERE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA. PRESA D'ATTO.

**PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE RILASCIATO DAL
DIRETTORE – RESPONSABILE DEL SERVIZIO FINANZIARIO**

(AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.LGS N. 267/2000 E DELL'ART.4, COMMA 2, DEL REGOLAMENTO
CONTROLLI INTERNI)

☒ Favorevole

☐ Non Favorevole

Eventuali Note:

IL DIRETTORE
RESPONSABILE DEL SERVIZIO FINANZIARIO
DOT.TSA ERMINIA VITTORIA ZOPPE'

Addì, 04-09-2019

OGGETTO: CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE, AI SENSI E PER GLI EFFETTI DEGLI ARTT. 14 E SEGUENTI DELLA L. 241/1990 E S.M.I. AVENTE COME OGGETTO IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ECONOMICA DELLA RIQUALIFICAZIONE DELLA TRANVIA EXTRAURBANA MILANO COMASINA – LIMBIATE OSPEDALE – 1° LOTTO FUNZIONALE. ESPRESSIONE DEL PARERE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA. PRESA D'ATTO.

PARERE DI CONFORMITÀ

(AI SENSI DELL'ART. 4, COMMA 3 DEL REGOLAMENTO CONTROLLI INTERNI E DELL'ART. 6, COMMA 3 LETT. E, DEL REGOLAMENTO UFFICI E SERVIZI)

☒ Favorevole

☐ Non Favorevole

Eventuali note:

Addì, 04-09-2019

IL VICE SEGRETARIO GENERALE
DOTT.SSA MARIA LUCCARELLI

DECRETI DELIBERATIVI DEL PRESIDENTE N. 92/2019 del 05-09-2019

avente ad Oggetto: CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE, AI SENSI E PER GLI EFFETTI DEGLI ARTT. 14 E SEGUENTI DELLA L. 241/1990 E S.M.I. AVENTE COME OGGETTO IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ECONOMICA DELLA RIQUALIFICAZIONE DELLA TRANVIA EXTRAURBANA MILANO COMASINA – LIMBIATE OSPEDALE – 1° LOTTO FUNZIONALE. ESPRESSIONE DEL PARERE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA. PRESA D'ATTO.

pubblicata dal 05-09-2019 per 15 giorni consecutivi sull'Albo on line di questo ente.

Il Responsabile della Pubblicazione
MARIA LUCCARELLI

Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della riqualificazione della tranvia extraurbana Milano Comasina – Limbiate Ospedale – 1° Lotto Funzionale. Parere della Provincia di Monza e della Brianza nell’ambito della Conferenza di servizi preliminare ai sensi e per gli effetti degli artt. 14 e ss. della L. 241/1990 e ss.mm.ii.

Premesse

La Provincia di Monza e della Brianza, con comunicazione del Comune di Milano assunta agli atti in data 13/06/2019 con protocollo provinciale n. 24004, veniva informata dell’indizione di Conferenza di Servizi preliminare sul Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica – PFTE della riqualificazione della tranvia Milano Comasina – Limbiate Ospedale, relativamente al 1° Lotto Funzionale Milano Comasina – Varedo Deposito. Unitamente all’avviso di convocazione della Conferenza il Comune di Milano trasferiva a Provincia gli elaborati progettuali del PFTE predisposti da MM, società incaricata della redazione del PFTE.

Il tracciato del 1° lotto si sviluppa prevalentemente nel territorio della Città Metropolitana di Milano, interessando la Provincia di Monza solo nel tratto conclusivo di Limbiate e Varedo: non si rinvennero modifiche di rilievo rispetto al progetto a suo tempo cofinanziato dal MIT con Decreto n. 4107 del 28/12/2010 e poi licenziato dal CIPE nella seduta del 6/12/2009, in quanto la revisione/adeguamento progettuale ha ricollocato la sede dell’infrastruttura nel sedime stradale ma non ha modificato, nella sostanza, il tracciato.

Il Progetto Definitivo era stato oggetto di espressione di parere favorevole condizionato (alla predisposizione di studi/piani specifici per la mobilità e a garanzia dell’esercizio del TPL durante la fase di cantierizzazione) con DGP n. 139 del 30/10/2013 nell’Ambito di Conferenza di Servizi approvativa ex art.14 e seguenti L. 241/1990 e s.m.i. convocata dalla Provincia di Milano, all’epoca soggetto attuatore.

Da ultimo, si citano la nota prot. prov. n. 15525 del 13/4/2018 al Comune di Milano, con cui Provincia ha precisato che, pur non potendo contribuire economicamente all’intervento, ne condivide la realizzazione, e il DDP n. 39 del 4/4/2019, di approvazione del testo definitivo dell’Accordo per la realizzazione del 1° lotto funzionale della metrotranvia.

Il presente contributo dell’Ente provinciale si colloca, pertanto, nel quadro sopra brevemente descritto.

Considerazioni di ordine urbanistico

Anzitutto, si ricorda che l’ultimo aggiornamento annuale del PTR (D.g.r. 9 luglio 2019 - n. XI/1882 Adeguamento del Piano Territoriale Regionale, ai sensi dell’art. 22, comma 1 bis della l.r. 11 marzo 2005 n. 12), ha integrato il progetto di riferimento per l’intervento della metrotranvia Milano – Limbiate, includendo per il 1° lotto funzionale anche gli aggiornamenti derivanti dalle analisi preliminari alla nuova progettazione.

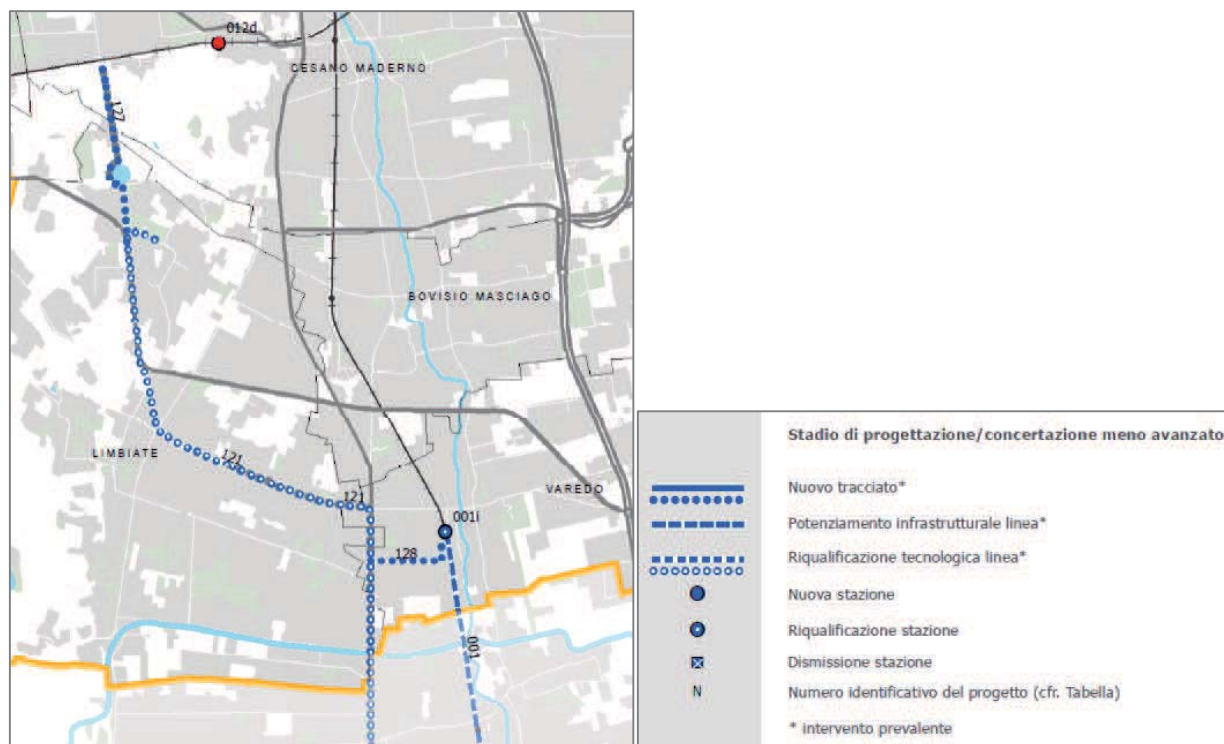
Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Monza e della Brianza già contiene la previsione di riqualificazione della tranvia e, in relazione al lotto in oggetto, tale previsione infrastrutturale corrisponde, al

netto della differenza legata alla scala di rappresentazione, al tracciato del PFTE: non è pertanto necessario apportare alcuna modifica al PTCP.

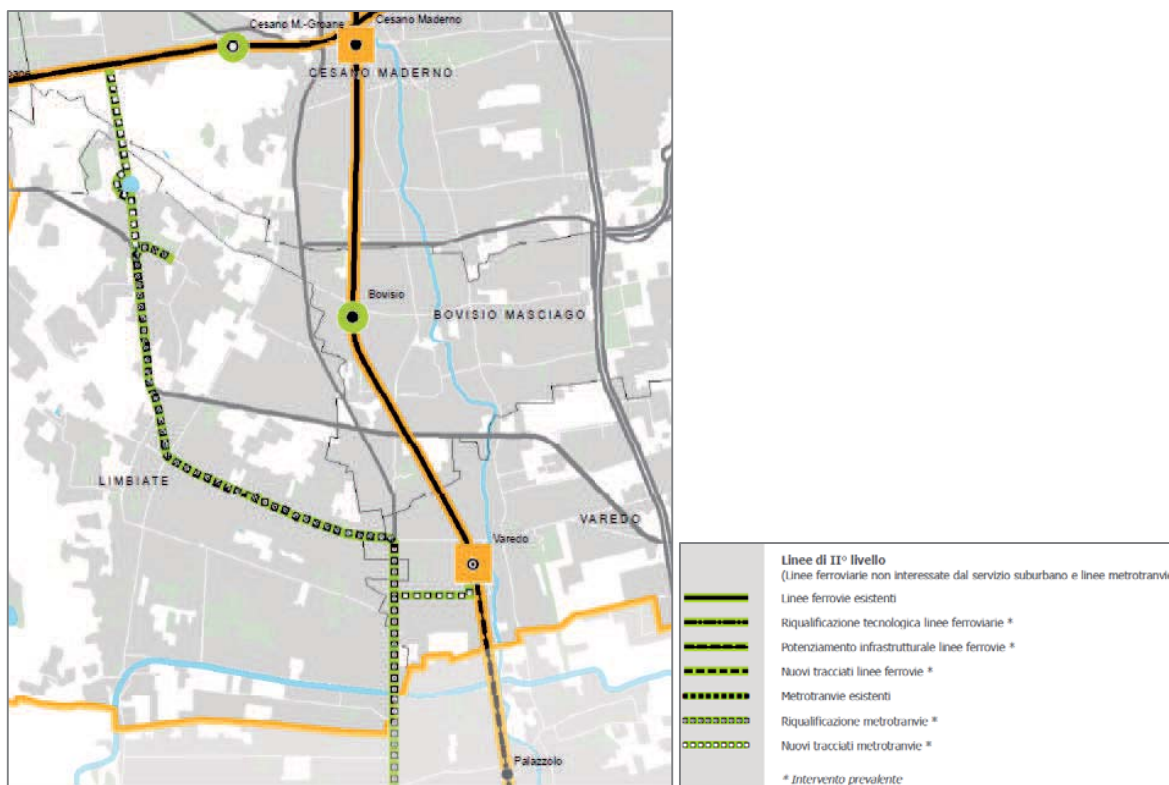
Il progetto è identificato nel PTCP come progetto n. 121 e il tracciato è rappresentato in Tav. 11 “Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario di piano” e in Tav. 13 “Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano”.

In particolare, in Tav. 11 (quadro conoscitivo) il progetto è individuato tra le opere in “Stadio di progettazione/concertazione meno avanzato” come “Riqualificazione tecnologica linea” e qualificato come “intervento prevalente”, mentre in tav. 13 il tracciato esistente viene identificato come “Riqualificazione metrotranvie”.

Inoltre, si segnala che il tracciato del 1° lotto funzionale non interferisce con aree afferenti il sistema delle tutele paesaggistiche del Ptcp, in particolare né con la RV – Rete Verde di ricomposizione paesaggistica né con gli AIP – Ambiti di Interesse Provinciale.



Imm. Estratto Tavola 11 del PTCP vigente



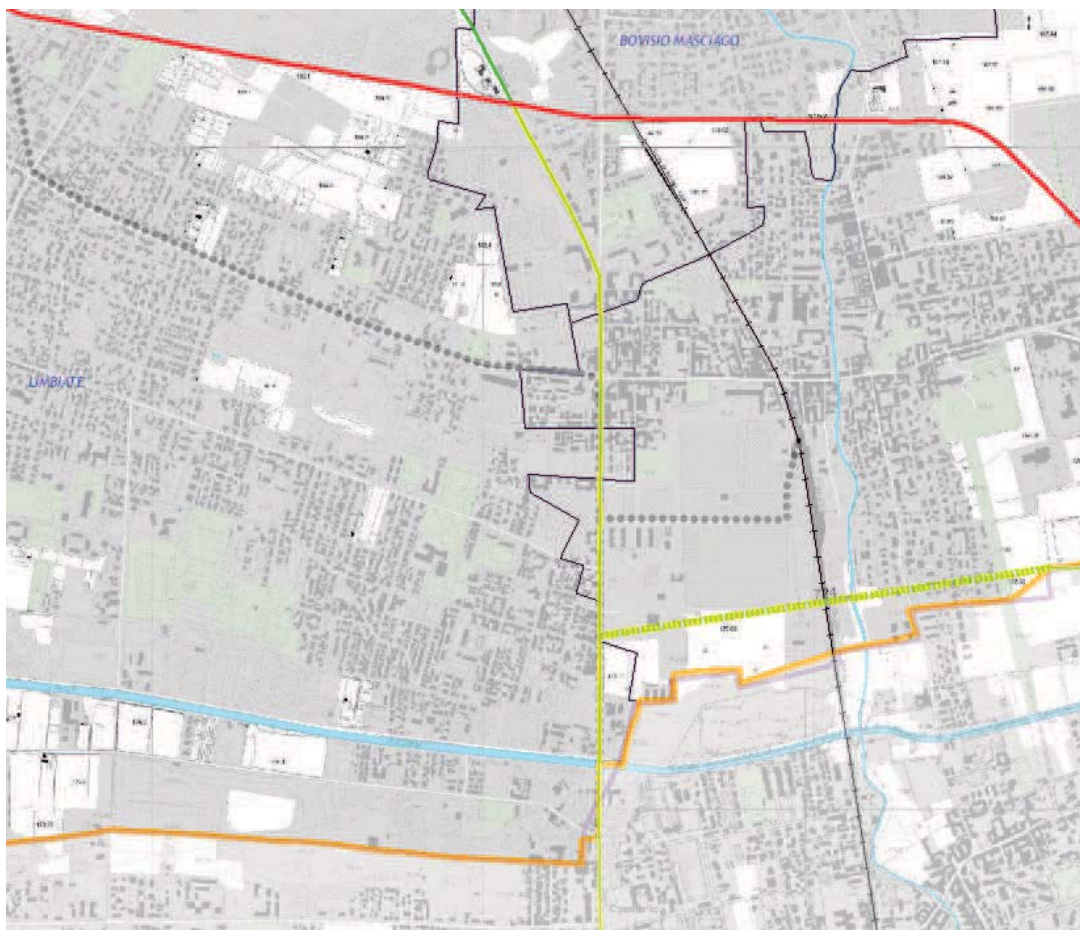
Imm. Estratto Tavola 13 del PTCP vigente

Considerazioni di carattere trasportistico

Le analisi di Provincia sugli elaborati di progetto hanno riguardato, anzitutto, la verifica di eventuali interferenze dell'infrastruttura metrotranviaria sia con strade di competenza dell'Ente, sia con strade facenti parte della rete di rilevanza sovracomunale rappresentata nella tav. 12 "Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano" del PTCP vigente.

Per quanto attiene il primo aspetto, si rileva che non vi sono interferenze delle opere in progetto nel 1° lotto con strade in capo all'Ente provinciale (SP).

Per quanto riguarda, invece, possibili interferenze con la rete viaria gerarchizzata, si riscontra che il 1° lotto del tracciato della metrotranvia Milano-Limbiate, nel territorio brianteo, si sviluppa interamente lungo via Milano (ex SP44), itinerario di 3° livello nella citata tav. 12. Inoltre, si rileva che dall'intersezione tra via Milano (ex SP44) con via Turati sino a via Parma si snoda un itinerario di collegamento in progetto e non ancora realizzato, sempre di 3° livello. Di conseguenza, assume particolare rilevanza la cantierizzazione dell'opera e il governo degli impatti da essa generati sul sistema della mobilità.



Imm. Estratto Tavola 12 PTCP vigente

Nelle ulteriori fasi di sviluppo progettuale occorre dunque che siano debitamente approfonditi gli aspetti della cantierizzazione dell'opera, sia in termini di valutazione degli effetti del cantiere e della movimentazione dei mezzi di lavoro sui flussi di mobilità, anche mediante apposite simulazioni modellistiche volte a definire la gestione puntuale e ottimale del cantiere stesso, sia in termini di tempistiche per la realizzazione dell'infrastruttura, prevedendo a intervalli di tempo prestabiliti e per tutta la durata del cantiere dei rilievi di traffico lungo l'asse stradale di via Milano (ex SP44), i cui dati andranno comparati con quelli acquisiti da rilevazioni da effettuarsi ex ante. In relazione a entrambi i punti precedenti, se necessario, bisognerà approntare uno specifico piano della viabilità introducendo, e poi monitorando in itinere, le idonee misure correttive, per limitare il più possibile fenomeni di accodamento lungo l'asse viario o di redistribuzione indesiderata dei veicoli sulla rete di mobilità.

Inoltre, poiché durante la realizzazione dell'intervento il servizio offerto dalla linea tranviaria sarà sospeso, si rende necessario prevedere un servizio sostitutivo di autobus con adeguati standard prestazionali, quantomeno comparabili con i livelli di servizio eserciti attualmente.

Infine, preme sottolineare che è opportuno considerare il tema dell'intermodalità come elemento centrale per la costruzione di sistema di trasporto pubblico integrato e competitivo nei confronti del mezzo privato motorizzato di proprietà. Si evidenzia che, sebbene la metrotranvia costituisca un intervento unitario, la progettazione e realizzazione dell'opera è suddivisa in due lotti funzionali e che il PFTE oggetto del presente parere riguarda unicamente il 1° lotto con termine a Varedo presso il deposito. Per inserire nel modo più efficace possibile la metrotranvia nell'offerta del sistema di trasporto pubblico si richiede di assicurare che, come già ribadito dall'Ente scrivente in precedenti comunicazioni e come peraltro contenuto nel PTCP (rif.

Tav. 11, progetti “n. 127 – Prolungamento della metrotranvia Milano-Limbiato fino alla stazione di Cesano Maderno Groane” e “n. 128 –Collegamento della metrotranvia Milano-Limbiato con la stazione di Varedo” e rif. Tav. 13 nella quale il prolungamento per Cesano ed il collegamento con la stazione di Varedo sono indicati come “Nuovi tracciati metrotranvie” e le opere sono classificate come “Linee di II Livello” e come “interventi prevalenti”), il progetto del 1° lotto non contenga elementi che pregiudichino la possibilità di realizzare un futuro collegamento metrotranviario con la stazione ferroviaria di Varedo, prospettata nel 2° lotto del sistema infrastrutturale; parimenti, si richiede di garantire che non vi siano elementi che precludano la possibilità di realizzare un eventuale prolungamento della metrotranvia Milano-Limbiato da Limbiato Monte Bianco – Monte Rosa o da Limbiato Ospedale creando una interconnessione con la stazione ferroviaria di Cesano Maderno (servizio linee S2, S4, S9, R) oppure con quella di Ceriano Laghetto – Solaro (servizio linee S9).

Descrizione dei principali elementi progettuali e relative osservazioni

La tranvia esistente, che risale all’inizio del XX secolo, si sviluppa prevalentemente lungo il lato ovest della ex SP “Comasina”, con una collocazione studiata in tempi in cui i paesi serviti erano fra loro separati da aperta campagna. *“L’attuale collocazione della tranvia non è più compatibile con la densissima urbanizzazione del territorio. In particolare, la quantità di attraversamenti (strade laterali e passi carrabili) risulta estremamente critica per la sicurezza e la velocità del servizio...”* (Relazione Illustrativa, pag. 19). Il progetto di riqualificazione della tranvia Milano-Limbiato ne ricolloca la sede a centro strada, prevalentemente su un parterre riservato che divide carreggiate separate per i due sensi di marcia sulle quali si immettono tutte le strade laterali e hanno accesso i passi carrai; prevede altresì la trasformazione dell’attuale obsoleta infrastruttura in una nuova metrotranvia, con una innovazione significativa della tecnologia impiantistica, un incremento dei livelli di sicurezza, l’impiego di una nuova tipologia di materiale rotabile e, di conseguenza, l’adozione di criteri di esercizio aggiornati.

Si rileva che il nuovo progetto, ridefinendo la sede della linea tranviaria, colloca circa il 62% del tracciato a centro strada, facendo così diminuire notevolmente il numero delle interferenze del tram sia rispetto alla situazione attuale (20 intersezioni regolate da impianti semaforici, 32 incroci non semaforizzati e 83 passi carrai), sia rispetto a quanto previsto nella versione pregressa del Progetto Definitivo. In particolare, a differenza di quanto previsto nella versione pregressa (Progetto Definitivo), si passa da 17 intersezioni semaforizzate a 13 (con semaforizzazione automatizzata solo al passaggio del tram), mentre delle 15 intersezioni non semaforizzate 8 sono risolte con rotatoria e 7 mediante semplice svolta a destra; sussiste anche una diminuzione molto significativa delle interferenze con passi carrai, ridotte da 61 a 16. La rivisitazione del progetto ha inoltre comportato una riduzione sia delle aree interessate dal progetto stesso, sia dei manufatti interferenti.

Inoltre il progetto comprende la completa ristrutturazione del deposito tranviario di Varedo, ubicato al confine con il Comune di Limbiato: l’area del deposito viene riprogettata per accogliere 18 tram da 25 m, con una capacità massima quindi di 9 convogli di tram accoppiati, mentre il Progetto Definitivo prevedeva l’utilizzo singolo di tram da 36 m. La nuova proposta progettuale prevede anche la realizzazione di un nuovo accesso carrabile da via Marsala, dedicato ai veicoli di servizio: la separazione dei flussi dovrebbe permettere una migliore gestione delle operazioni di ingresso/uscita da/verso il deposito su via Milano, riducendo le conflittualità dei mezzi di servizio sia con i treni della metrotranvia, sia con la mobilità privata.

Considerazioni puntuali sulla progettazione e sull'esercizio

La riqualificazione dell'infrastruttura permette di raggiungere nuovi standard di qualità del servizio, con particolare riferimento a regolarità, affidabilità, frequenze e performance; per conseguire benefici, soprattutto di velocità commerciale e cadenzamento, la proposta progettuale intende agire su più fattori, che vanno dalla protezione della sede e dalla riduzione incroci all'asservimento semaforico e a un posizionamento corretto delle fermate, ponendo attenzione anche alla gestione dell'infrastruttura, dei rotabili e del servizio. Si evidenzia che la frequenza è dettata dalla lunghezza del tratto più lungo compreso tra due incroci successivi, in questo caso pari a circa 3,6 km (Relazione Illustrativa, pag. 73). Inoltre, poiché la linea presenta un'alternanza di tratte a binario singolo e doppio, al crescere della frequenza aumentano la rigidità dell'orario ed il numero di incroci dei mezzi, con effetti negativi sulle performance e sul tempo di giro. L'orario di servizio, pertanto, dovrà trovare il giusto compromesso tra prestazioni e regolarità da un lato e capacità di trasporto dall'altro.

A riguardo, MM ha sviluppato vari scenari, ipotizzando tre diversi cadenzamenti (7'30", 10' e 15') per ciascuno dei quali sono state utilizzate due differenti configurazioni dei parametri base per il calcolo dei tempi di percorrenza. La Configurazione A è più conservativa, mentre la Configurazione B è più performante come velocità commerciale (V_c) poiché prevede valori più elevati dell'accelerazione e decelerazione del treno, tempi di sosta alle fermate inferiori e nessun perditempo ai passi carrai. Le simulazioni, correttamente, sono state effettuate considerando l'avvenuta riqualificazione dell'intera linea Milano Comasina M3 – Limbiate Ospedale e dunque sull'intero percorso.

Si riportano e si commentano di seguito gli esiti principali dei risultati delle attività di analisi dell'esercizio della metrotranvia Milano-Limbiate effettuata utilizzando la Configurazione A. In tale configurazione, si osserva che:

- tutte le tre soluzioni prospettate presentano delle criticità, in alcuni casi anche rilevanti, nella gestione degli incroci dei mezzi;
- la velocità commerciale è condizionata dal cadenzamento e aumenta quando sono maggiori gli intervalli di tempo fra i treni, in quanto diminuisce il numero di incroci nelle opposte direzioni di marcia;
- il numero dei tram nella flotta varia in maniera proporzionale al cadenzamento, vale a dire che è dipendente dagli intervalli tra i treni;
- l'orario con frequenza 7'30" prevede un fabbisogno di 12 tram in coppia mentre il deposito di Varedo, da nuovo disegno del layout, può accoglierne solo 9 e ciò, di fatto, rende non attuabile tale cadenzamento.

CONFIGURAZIONE A			
	Parametro	Comasina M3 → Limbiate	Limbiate → Comasina M3
	Somma Percorrenze Nette [s]	1635	1631
	Somma Tempi sosta da orario [s]	360	360
	Somma Perditempi 5% [s]	84	83
	Somma Perditempo Passi Carrai [s]	90	89
450 [s]	Somma Perditempo Gestione Incroci [s]	330	330
	Velocità Commerciale [km/h]	17	17,04
	Tempo inversione [s]	371	117
	Fabbisogno rotabili	12	
	Incroci Critici	SI	
600 [s]	Somma Perditempo Gestione Incroci [s]	110	120
	Velocità Commerciale [km/h]	18,67	18,64
	Tempo inversione [s]	201	117
	Fabbisogno rotabili	8	
	Incroci Critici	SI	
900 [s]	Somma Perditempo Gestione Incroci [s]	70	70
	Velocità Commerciale [km/h]	19,01	19,06
	Tempo inversione [s]	831	177
	Fabbisogno rotabili	6	
	Incroci Critici	SI	

Prospetto risultati Configurazione A (Relazione Illustrativa, pag. 82)

CONFIGURAZIONE B					
	Parametro	Comasina → Limbiate	Limbiate → Comasina	Comasina → Toscana	Toscana → Comasina
	Somma Percorrenze Nette [s]	1561	1559	987	990
	Somma Tempi sosta da orario [s]	270	270	180	180
	Somma Perditempi 5% [s]	81	80	50	50
	Somma Perditempo Passi Carrai [s]	0	0	0	0
450 [s]	Somma Perditempo Incroci [s]	290	265		
	Velocità Commerciale [km/h]	19,25	19,5		
	Tempo inversione [s]	438	206		
	Fabbisogno rotabili	11			
	Incroci Critici	SI			
450 [s] corse barrate a Toscana	Somma Perditempo Incroci [s]	60	60	60	60
	Velocità Commerciale [km/h]	21,53	21,56	21,64	21,59
	Tempo inversione [s]	190	878	190	463
	Fabbisogno rotabili	9			
	Incroci Critici	No			
600 [s]	Somma Perditempo Incroci [s]	30	45		
	Velocità Commerciale [km/h]	21,86	21,73		
	Tempo inversione [s]	163	201		
	Fabbisogno rotabili	7			
	Incroci Critici	SI			
900 [s], Opzione 1	Somma Perditempo Incroci [s]	45	85		
	Velocità Commerciale [km/h]	21,69	21,29		
	Tempo inversione [s]	863	646		
	Fabbisogno rotabili	6			
	Incroci Critici	No			
900 [s], Opzione 2	Somma Perditempo Incroci [s]	90	0		
	Velocità Commerciale [km/h]	21,2	22,25		
	Tempo inversione [s]	358	291		
	Fabbisogno rotabili	5			
	Incroci Critici	SI			

Prospetto risultati Configurazione B (Relazione Illustrativa, pag. 83)

Per quanto riguarda, invece, la Configurazione B del servizio, emerge che:

- le velocità commerciali sono decisamente superiori che nell'altra configurazione e, per le frequenze ogni 7'30" con corse barrate alla fermata "Toscana", ogni 10' e ogni 15', raggiungono valori sempre superiori a 21 km/h;
- anche in questo caso l'orario con frequenza 7'30" non è attuabile poiché prevede un numero di tram (11 in coppia) superiore rispetto alla capacità di ricovero del deposito di Varedo, e potrebbe essere esercito solo prevedendo corse barrate alla fermata Toscana (in questo caso il numero di convogli scende a 9).

Infine si rileva che la Relazione Illustrativa (pag. 83) pare propendere per la frequenza ogni 10' nella configurazione più performante: *"in definitiva, un buon compromesso di orario potrebbe essere quello che prevede un cadenzamento ai 10 minuti: di seguito ne è rappresentato l'orario grafico nella configurazione più ottimistica (B)"*.

Tale ipotesi dovrebbe:

- interfacciarsi con quanto previsto dal Programma di Bacino predisposto dall'Agenzia per il TPL di Milano, Monza, Lodi e Pavia, che prevede per la metrotranvia un esercizio con frequenze ogni 15' in ora di punta e ogni 30' in ora di morbida (Allegato A del PdB, pag. 89). Sarà pertanto necessario comprendere come raccordare questa ipotesi con la programmazione del Trasporto pubblico (la metrotranvia è individuata nel PdB come linea 29 facente parte della Sottorete A – Ambito Groane ed è altresì riconosciuta come linea primaria per la Sottorete A – Ambito B1 Nord Milano);
- essere ottimizzata in relazione ai possibili interscambi con la stazione ferroviaria di Varedo (cosiddetta Variante Varedo della metrotranvia) e con una fra le stazioni di Cesano Maderno e di Ceriano Laghetto – Solaro;
- essere supportata da una valutazione sulla capacità dell'esercizio di assorbire eventuali perturbazioni all'esercizio causati da ritardi non previsti nella stesura dell'orario di servizio. Infatti la configurazione B, ad esempio, non contempla perditempo ai passi carrai che tuttavia, seppur sporadicamente, si possono verificare.

Espropri e criteri di determinazione delle indennità

Le aree che saranno oggetto di occupazione risultano essere prevalentemente aree stradali sulle quali già esiste un tracciato tranviario che verrà riqualificato e ammodernato, apponendo a titolo cautelativo una fascia di occupazione temporanea di circa 2,00 m su entrambi i lati della strada per eventuali occupazioni temporanee. Si osserva che "il progetto non prevede l'indicazione delle aree logistiche di cantiere, le quali saranno oggetto di successiva individuazione in accordo con le Amministrazioni comunali interessate dal progetto della tranvia" (Relazione Illustrativa, pag. 17), mentre sarebbe preferibile, per valutare correttamente gli impatti della movimentazione dei mezzi di cantiere, disporre quanto prima di queste informazioni.

Per le aree edificate e/o edificabili verrà applicato il criterio di stima del "valore venale" previsto dagli artt. 37 e 38 dello stesso Testo Unico degli Espropri. *"Per dette tipologie di aree, sulle base delle tabelle dei valori di monetizzazione delle aree a standard adottati dai Comuni interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura, è stato fissato un valore medio unitario pari a 230,00 € al mq da utilizzarsi per i Comuni Milano, Cormano, Senago e Varedo; e un valore medio unitario pari a 100,00 € al mq da utilizzarsi per i Comuni Paderno*

Dugnano e Limbiate” (Relazione Illustrativa, pag. 17), basandosi sui valori di monetizzazione delle aree a standard deliberati da ciascun Comune: poiché i valori erano molto distanti fra loro, i progettisti hanno ritenuto di effettuarne una media suddividendo i valori (e dunque i Comuni) per gruppi omogenei. Tuttavia, poiché l’urbanizzato denso del territorio attraversato dall’infrastruttura si configura come un continuum urbano, si paventa che valori così divergenti possano portare ad alimentare ricorsi da parte dei soggetti interessati dalle procedure espropriative nei Comuni, motivate invocando una differenza di trattamento, e si richiede, pertanto, una verifica dei reali prezzi di mercato al fine di apportare preventivamente eventuali correttivi.

Aspetti paesaggistici

Visionati gli elaborati progettuali, si ritiene di restituire le seguenti osservazioni, che circoscrivono la valutazione degli aspetti paesaggistici limitatamente all’inserimento dei nuovi edifici del deposito.

Il deposito è esistente ed è localizzato in un’area posta ortogonalmente rispetto a via Milano (sulla quale affacciano i fronti di due edifici risalenti ai primi del ‘900), circondata da edifici prevalentemente ad uso residenziale e poco visibile dall’accesso di via Milano; è un’area sostanzialmente interclusa e non vi sono altre strade che la costeggiano, ad eccezione di via Marsala. La percezione di questo comparto, pertanto, è decisamente ridotta.

La Relazione Illustrativa (pagg. 23, 70-71) descrive, per l’area a deposito, la necessità di demolire gli attuali immobili e tettoie, comunque in condizioni fatiscenti e non di pregio architettonico, per sostituirli con altri di volumi simili ma più funzionali alle mutate esigenze di gestione/manutenzione dei nuovi tram da 25 m accoppiabili. Per quanto riguarda invece i pregevoli edifici posti lungo il perimetro e che affacciano su via Milano, è prevista la ristrutturazione in facciata e nelle partizioni interne, in modo da poter insediare all’interno i nuovi magazzini, uffici, spogliatoi, laboratori e portineria. Gli altri interventi qui non specificatamente menzionati avverranno all’interno del perimetro e in zone già adesso poco visibili dall’esterno, come già sopra evidenziato. Per quanto sopra, nulla di sostanziale da rilevare.

Il Direttore del Settore Territorio
Arch. Antonio Infosini