

Atti Dirigenziali

Repertorio Generale: **7310 del 27/10/2020**

Protocollo: **182568/2020**

Titolario/Anno/Fascicolo: **11.15/2020/12**

In Pubblicazione: dal **27/10/2020** al **11/11/2020**

Struttura Organizzativa: SETTORE STRADE, VIABILITÀ E SICUREZZA STRADALE

Dirigente: TADINI ALESSANDRA

OGGETTO: CONCESSIONE PER PROCEDERE ALLA REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO TRAMITE PISTA CICLABILE LUNGO LE S.P. EX S.S. 494 “NUOVA VIGEVANESE”, S.P. 52 “OZZERO-SORIA” E LA S.P. 183 “ABBIATEGRASSO-OZZERO”, NEI COMUNI DI ABBIATEGRASSO E OZZERO



**Città
metropolitana
di Milano**

Area Infrastrutture
Settore strade, viabilità e sicurezza stradale

Concessione Dirigenziale

Raccolta Generale n° 7310 del 27/10/2020

Fasc. n 11.15/2020/12

Oggetto: Concessione per procedere alla realizzazione di un collegamento tramite pista ciclabile lungo le s.p. ex s.s. 494 “Nuova Vigevanese”, s.p. 52 “Ozzero-Soria” e la s.p. 183 “Abbiategrasso-Ozzero”, nei Comuni di Abbiategrasso e Ozzero

IL DIRETTORE

Vista la domanda pervenuta in data 9.9.2020 Prot. 154663 con cui il Parco Lombardo della Valle del Ticino - C.F. 86004850151- con sede a Magenta in Via Isonzo n. 1, ha chiesto concessione per l'esecuzione dei lavori di cui all'oggetto;

Dato atto che:

- la L. 56/2014 recante “Disposizioni sulle Città Metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni” all’art. 1 comma 16 prevede che a partire dal 1° gennaio 2015 il nuovo ente territoriale di area vasta “Città Metropolitana di Milano” subentri alla “Provincia di Milano” e succeda ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi e ne eserciti le funzioni proprie ed attribuite nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica e degli obiettivi del patto di stabilità interno all’Ente;

- al subentro della Città Metropolitana di Milano alla provincia omonima e prima dell’assunzione di nuovi atti organizzativi del nuovo Ente, rimangono in vigore quali riferimenti i Regolamenti e le Direttive assunte dall’Ente sostituito;

- con deliberazione R.G. n. 2/2014 del 22.12.2014, la Conferenza Metropolitana dei Sindaci, in forza del comma 9 dell’art. 1 della L. 56/2014, ha adottato lo Statuto della Città Metropolitana proposta dal Consiglio Metropolitan;

Accertato il versamento dei diritti per spese di istruttoria Concessioni Stradali sul C.C.P. n. 31969207 intestato a “Città metropolitana di Milano” - introiti fondi perduti-servizio tesoreria.

Viste le risultanze degli accertamenti tecnici ed amministrativi esperiti;

Vista la ns. richiesta di integrazione documentale Prot. n. 179199 del 21.10.2020;

Visto il ricevimento degli atti richiesti aventi Prot. n. 179502 del 21.10.2020;

Visto gli artt. 14 (poteri e compiti degli enti proprietari delle strade) - 20 (Occupazione della sede stradale) - 21 (Opere, depositi e cantieri stradali) - 25 (Attraversamento ed uso della sede stradale) 26 (competenza per le autorizzazioni e le concessioni) - 27 (formalità per il rilascio delle autorizzazioni e le concessioni) - 28 (obblighi dei concessionari di determinati servizi) del D.Lgs. n. 285/92 “Nuovo Codice della Strada” e s.m.i.;

Visto gli artt. dal 30 al 43, dal 64 al 67 e 69 compresi nel D.P.R. n. 495/92 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada” e s.m.i.;

Visto il Regolamento per l’applicazione del canone per l’occupazione di spazi ed aree pubbliche e canone concessioni per accessi stradali, adottato dal Consiglio della Città metropolitana con deliberazione R.G. 4/2016 del 4.2.2016;

Visto la Legge n. 241/90 “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi” testo vigente;

Vista la Delibera del Consiglio Metropolitan R.G. n. 6/2017 del 18.01.2017 Atti n. 281875\1.18\2016\9 avente ad oggetto: “Regolamento sul procedimento amministrativo e sul diritto di accesso ai documenti amministrativi della Città Metropolitana di Milano”;

Visto l’art. 107 del D.Lgs n. 267/2000 “Testo Unico delle Leggi sull’ordinamento degli Enti Locali”

Richiamati:

- gli artt. 49 e 51 dello Statuto della Città Metropolitana di Milano in materia di attribuzioni di competenze dei Dirigenti;
- gli articoli 38 e 39 del Testo Unificato del Regolamento sull’ordinamento degli Uffici e dei Servizi in tema di responsabilità e provvedimenti dei Dirigenti, così come modificato da ultimo con Decreto del Sindaco Metropolitan Rep. Gen. n. 188/19 del 28.11.2019 Atti n. 278864/2019/1.6/2015/1;

- l’art. 11 comma 5 del Regolamento sul sistema dei controlli interni della Città metropolitana di Milano, approvato con Delibera del Consiglio metropolitan nella seduta del 18/01/2017 R.G. n. 5/2017;

Visti:

- il Codice di comportamento adottato con Decreto Sindacale n. 261/2016 del 26/10/2016;

- il "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza" per la Città metropolitana di Milano 2020-2022 (PTPCT 2020-2022), approvato con Decreto Sindacale Rep. Gen. n. 10/2020 del 21.01.2020;
- la Direttiva n. 1/2014 del Segretario Generale "Indicazioni per la corretta qualificazione giuridica degli atti amministrativi";
- il Decreto del Sindaco Metropolitan Rep. Gen. n. 60/2020 del 4.5.2020, atti n. 82833/5.4/2020/1, avente ad oggetto: "Approvazione del Piano Esecutivo di gestione (PEG) 2020-2022";
- il Decreto del Sindaco Metropolitan Rep. Gen. n. 96/2020 del 9/07/2020, atti n. 122831/5.4/2020/1, avente ad oggetto: "Prima variazione al PEG 2020-2022 conseguente alle variazioni d'urgenza al Bilancio di previsione 2020 - 2022";
- il Decreto del Sindaco Metropolitan Rep. Gen. n. 130/2020 del 7/09/2020, atti n. 153003/5.4/2020/1, avente ad oggetto: "Seconda variazione al PEG 2020-2022 conseguente alle variazioni d'urgenza al Bilancio di previsione 2020 - 2022";

Dato atto che nell' "Approvazione del Piano Esecutivo di gestione (PEG) 2020-2022" sono stati assegnati gli obiettivi dell'Ente tra i quali è previsto, con riferimento al Centro di Responsabilità ST105 per l' "Area Infrastrutture", l'obiettivo n. 9175 "Autorizzazioni per la mobilità ed il sistema viario";

Richiamata la Legge n. 190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" e dato atto che sono stati assolti i relativi adempimenti, così come recepiti nel Piano Triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza per la Città metropolitana di Milano e nelle Direttive impartite in merito;

Si dà atto che il presente procedimento, con riferimento all'Area funzionale di appartenenza, è classificato a rischio medio dalla Tabella contenuta nell'art. 5 del PTPCT 2020-2022, e che sono stati effettuati i controlli previsti dal Regolamento Sistema controlli interni e rispettato quanto previsto dal Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza per la Città metropolitana di Milano e dalle Direttive interne;

Rilevato che:

- il Responsabile del procedimento, ai sensi della Legge n. 241/90, è l'Arch. Alessandra Tadini - Direttore del Settore Strade, Viabilità e Sicurezza Stradale;
- il Direttore del Settore Strade, Viabilità e Sicurezza Stradale ha conferito all'Arch. Stefano Alicchio con Decreto Dirigenziale R.G. n. 8201 del 02.12.2019 e successivo aggiornamento R.G. n. 882 del 07/02/2020 - Fasc. 4.4./2019/24 delega di firma per gli atti e provvedimenti compresi nelle competenze della Posizione Organizzativa "Innovazione tecnologica, autorizzazioni trasporti eccezionali e cartellonistica", fatta eccezione per i predinieghi ed i provvedimenti di diniego per il periodo di durata dell'incarico assegnato;
- l'istruttoria relativa al presente provvedimento è stata effettuata dal Servizio Innovazione Tecnologica, Autorizzazioni, Trasporti Eccezionali e Cartellonistica, il cui Responsabile è l'Arch. Stefano Alicchio;

Dato atto, altresì, che è stata verificata l'osservanza dei doveri di astensione, in conformità a quanto previsto dagli artt. 5 e 6 del "Codice di comportamento della Città metropolitana di Milano" adottato con Decreto Sindacale n. 261/2016 del 26/10/2016, in quanto non risultano presentate al Direttore del Settore Strade, Viabilità e Sicurezza Stradale le comunicazioni scritte previste dagli articoli citati;

Visti gli impegni assunti dal Concessionario, formalmente trasmessi con l'integrazione documentale pervenuto in data 21.10.2020 Prot. n. 179502;

Dato atto che risulta rispettato il termine di conclusione del procedimento, in relazione a quanto previsto dall'art. 2 della Legge n. 241/90 testo vigente, nonché dall'art. 14 del "Regolamento sul procedimento amministrativo e sul diritto di accesso ai documenti amministrativi della Città Metropolitana di Milano, approvato dal Consiglio metropolitano con delibera n. 6/2017 del 18/01/2017, e dall'allegata tabella A;

Con il presente provvedimento rilascia

CONCESSIONE

per l'occupazione di sedime provinciale, richiamando integralmente le premesse che costituiscono parte integrante del provvedimento finalizzato alla realizzazione di un collegamento tramite pista ciclabile lungo le s.p. ex s.s. 494 "Nuova Vigevanese", s.p. 52 "Ozzero-Soria" e la s.p. 183 "Abbiategrasso-Ozzero", nei Comuni di Abbiategrasso e Ozzero.

La pista ciclabile proveniente da Abbiategrasso arriverà a Vigevano percorrendo il sedime stradale delle s.p. 183, s.p. 52 e s.p. ex s.s. 494, pertanto:

S.P. 183:

la pista proveniente dalla viabilità di competenza del Comune di Abbiategrasso lungo il lato sinistro, si collegherà al km. 0+620 della s.p. 183 dal lato sinistro al lato destro tramite attraversamento pedonale che verrà segnalato con segnaletica orizzontale così come previsto dall' 145 fig. II. 434, e dalla segnaletica verticale così come previsto dall'Art. 135 fig. II. 303 in modo bifacciale lungo le corsie di marcia e su cassonetto luminoso posizionato su pastorale a m. 5.50, il quale palo verrà protetto da barriera di protezione tipo guard rail a distanza idonea per non interferire con la curva di deflessione della barriera. Il percorso correrà in sede di trincea sino al km. 1+015 circa verrà messo in sicurezza dalla viabilità tramite barriera di sicurezza tipo guard rail del tipo secondo la normativa vigente. Per realizzare la pista verranno spostati i canali in terra naturale, pertanto per livellare il piano ciclabile, sarà necessario fare una fondazione con terreno misto, con sovrastante misto naturale di cava con sovrastante geotessile in TNT, sopra il quale verrà posato il piano ciclabile in calcestre. Dove la pista intercederà i canali che attraversano anche la s.p. di riferimento, verranno realizzati nuovi manufatti che si collegheranno a quelli esistenti con la stessa tipologia o comunque della stessa portata (detti manufatti rimarranno in carico al concessionario).

Al km. 1+000 la pista verrà interrotta con segnaletica orizzontale e dissuasori di attraversamento, quindi verrà realizzato attraversamento pedonale che verrà segnalato con segnaletica orizzontale così come previsto dall' 145 fig. II. 434, e

dalla segnaletica verticale così come previsto dall'Art. 135 fig. II. 303 in modo bifacciale lungo le corsie di marcia e su cassonetto luminoso posizionato su pastorale a m. 5.50 sopra la carreggiata. La pista riprenderà sino all'inizio del centro abitato di Ozzero lungo il lato sinistro dell'attraversamento che sarà provvisto anche da questo lato da dissuasori di attraversamento e da segnaletica verticale di inizio e fine pista, oltre a circa m. 24/ 28 di barriera di sicurezza tipo guard rail del tipo secondo la normativa vigente. Dopodiché la pista si sposterà di tracciato dietro una fascia boschiva/arbustiva e a non meno di m. 3.40 dalla carreggiata stradale. Quindi al km. 1+210 la pista correrà per circa m. 30 sino all'accesso esistente in rilevato rispetto alla carreggiata stradale perché realizzata sopra una cameretta fognaria esistente, quindi avrà come protezione per il rilevato parapetto in tritubo in acciaio. Lungo questo tratto di s.p. ai piedi della scarpata in banchina stradale, verrà realizzata trincea drenante per raccogliere le acque derivanti dalla scarpata, mentre le acque derivanti dalla pista verranno convogliate lungo il lato proprietà privata dove verrà posizionato tubo di drenaggio.

La pista in rilevato arriverà in corrispondenza dell'accesso carrabile, raccordata alla quota strada con una rampa di raccordo con pendenza max del 5%, alla quota strada verranno posizionati dissuasori di intromissione ambo i lati dell'accesso carrabile. La pista riprenderà dopo l'accesso carrabile e correrà sempre sul lato sinistro della s.p., e verrà messa in sicurezza tramite doppio cordolo in cls non sormontabile di dimensione non inferiore a m. 0.50, e posizionato ad una distanza non inferiore a m. 1.90 circa dalla carreggiata stradale sino al km 2+070 circa. Per consentire il deflusso di acqua dalla carreggiata il doppio cordolo verrà interrotto per circa m. 0.30, ogni m. 3.00, e verrà pulito e realizzata cunetta in terra per raccolta delle acque in sede di banchina stradale. In corrispondenza degli accessi pedonali e carrabili verranno posati paletti dissuasori di immissione. Al km. 1+775 in corrispondenza dell'accesso carrabile al parcheggio del centro sportivo e riprenderà dopo l'accesso pertanto l'interruzione verrà segnalata con segnaletica orizzontale e dissuasori di attraversamento posizionati ambo i lati. In corrispondenza dell'accesso carrabile lungo il lato sinistro al km. 2+070 circa, la pista verrà interrotta con apposita segnaletica verticali e da dissuasori di attraversamento. Dopo l'accesso carrabile verrà realizzato attraversamento pedonale rialzato così come previsto dalla Circolare n.3698/2001 del Ministero dei LL.PP., pertanto l'area rialzata comprenderà tutta la carreggiata stradale che si collegherà alla quota del marciapiede posto lungo il lato destro, e la banchina posta lungo il lato sinistro. L'isola rialzata che comprende le due rampe di raccordo con pendenza non superiore al 10%, avrà una lunghezza non inferiore a m. 12.00 non andando ad interferire con la curva di raccordo dell'intersezione stradale con la viabilità comunale. Questo manufatto rimarrà in carico al Concessionario il quale si farà carico anche del servizio cosiddetto "neve" dal km. 0+620 al km. 2+105 circa all'intersezione con la viabilità comunale denominata via Sandro Pertini. Sul lato la pista continuerà restringendosi sino alla viabilità per la C.na Bugo, in questo tratto questo percorso che sarà limitato nelle dimensioni per una canale esistente che non può essere allargato, verrà delimitato dalla carreggiata stradale da doppio cordolo che sempre per motivi di spazio sarà realizzato distante dalla linea di definizione della carreggiata da non meno di m. 0.15, e i collegherà alla strada C.na Bugo.

Lungo il lato destro, verranno allargati i marciapiedi esistenti, l'allargamento riguarderà la modifiche delle aiuole che verranno pavimentate in parte con pavimentazione in autobloccanti sino al km. 2+157 circa, dopodiché la pista proseguirà su percorso di competenza comunale sino ad intercettare la s.p. 52.

S.P. 52:

la pista arriverà dalla viabilità comunale in intersezione con la s.p. 52 al km. 0+570 circa lato destro, occupando sino al km. 1+386 circa l'alveo del canale o della roggia esistente, che verranno spostati verso il lato campagna. Per livellare il piano ciclabile, è necessario riempire e consolidare eventualmente le scarpate, colmare l'alveo creando una fondazione con terreno misto, con sovrastante misto naturale di cava con sovrastante geotessile in TNT, sopra il quale verrà posato il piano ciclabile in calcestruzzo. La condotta che verrà spostata verrà realizzata con la stessa portata di acqua e lo stesso livello dell'alveo. A protezione del percorso dalla viabilità verrà posata barriera di sicurezza tipo guard rail del tipo secondo la normativa vigente, e ove necessario sempre a protezione dell'utente del percorso verrà posizionato a bordo pista lato campagna parapetto in tritubo. Al km. 1+386 circa, la pista attraverserà canali e rogge tramite manufatti che verranno realizzati in sede oggetto di espropri. Al km. 1+867 circa la pista attraverserà la viabilità comunale denominata via Luigi Galvani, pertanto il percorso, proseguirà in parallelo alla s.p. 52 sino al km. 2+185 circa a ridosso della recinzione esistente, e a protezione della pista dalla viabilità verrà realizzato doppio cordolo non sormontabile in cls di larghezza di cm. 50, che a sua volta verrà realizzato a non meno di cm. 50 dalla linea bianca di margine della carreggiata stradale, ogni m. 3.00 il doppio cordolo verrà interrotto per non più di cm. 30 per permettere il deflusso delle acque provenienti dalla pista in sede di cunetta di raccolta delle acque. Tra linea di margine della carreggiata ed il cordolo, verrà realizzata cunetta di scolo delle acque derivanti dalla strada e rifacimento della banchina inerbata. Al km. 2+185 la pista proseguirà lungo la viabilità comunale.

Al km. 0+760 circa verrà realizzato attraversamento pedonale che verrà segnalato con segnaletica orizzontale così come previsto dall'Art. 145 fig. II. 434, e dalla segnaletica verticale così come previsto dall'Art. 135 fig. II. 303 in modo bifacciale lungo le corsie di marcia e su cassonetto luminoso posizionato su pastorale a m. 5.50, il quale palo verrà protetto da barriera di protezione tipo guard rail a distanza idonea per non interferire con la curva di deflessione della barriera, alle estremità dell'attraversamento verranno posizionati paletti dissuasori di attraversamento. Lungo il lato sinistro dell'attraversamento in sede verrà realizzato un nuovo braccio della pista ciclabile in sede propria che si collegherà alla strada cascina Selva di Ozzero.

S.P ex S.S. 494

Il percorso ciclabile intercetterà la s.p. ex s.s. 494 al km. 20+775 circa lungo il lato sinistro e correrà in sede protetta in parte lungo la contro strada esistente sino al km. 20+872 circa dove la pista verrà realizzata in pavimentazione in cls drenante sopra una massicciata in mista naturale e geotessile in TNT in propilene stabilizzato ai raggi UV, e verrà protetta dalla circolazione stradale da barriera di sicurezza del tipo a seconda della normativa vigente e la proiezione del nastro a non meno di m. 0.50 dalla linea di delimitazione della carreggiata. Al km. 20+872 circa la pista si

interromperà con regolare segnaletica verticale e paletti dissuasori di attraversamento, in adiacenza all'attraversamento semaforizzato pedonale, pertanto il percorso proseguirà lungo il lato destro della s.p. ex s.s. 494 sino al km. 21+050 circa con sezione ridotta a m. 2.00 e c verrà protetta dalla circolazione stradale da barriera di protezione tipo guard rail del tipo a seconda della normativa vigente, posizionata a distanza idonea per non interferire con la curva di deflessione della barriera, e la proiezione del nastro a non meno di m. 0.50 dalla linea di delimitazione della carreggiata, pertanto potrebbe rendersi necessario modificare la larghezza della carreggiata nella zona dell'intersezione della s.p. ex s.s. 494 con la s.p. 52, portando in allineamento la linea di delimitazione della carreggiata lungo il lato destro comunque, non riducendo la corsia non oltre m. 3.50 La pista proseguirà sino al km. 22+910 circa in sede propria in parallelo alla s.p., attraversando canali realizzando manufatti adeguati per la portata delle acque, accessi carrabili a proprietà private realizzando adeguata segnaletica orizzontale di attraversamento posta a non meno di m. 5.00 dalla linea di delimitazione della carreggiata stradale, ed adeguata segnaletica verticale e posizionamento di paletti dissuasori di immissione alla pista. Ove necessario, lungo tutto il percorso della pista verrà ripristinata o realizzata ex novo canalina di scolo delle acque provenienti dalla carreggiata stradale il tutto dietro la barriera di protezione tipo guard rail che verrà posizionata lungo il percorso, barriera che sarà del tipo a seconda della normativa vigente, posizionata a distanza idonea per non interferire con la curva di deflessione della barriera, e la proiezione del nastro a non meno di m. 0.50 dalla linea di delimitazione della carreggiata.

La stratigrafia della pista sarà costituita da:

riempimento con materiale arido di cava stabilizzato naturale o riciclato

massicciata in mista naturale cm. 20

geotessile in TNT

pavimentazione in geotessile

Tutte le opere compreso manutenzione ed eventuale sostituzione dei guardrail, doppio cordolo, manufatti, taglio dell'erba tra il guardrail e la pista ciclabile rimarranno in capo al concessionario.

E' vietato in ogni caso il deposito di attrezzi e materiali sulla carreggiata.

Tutti i lavori dovranno essere eseguiti, salvo quanto non diversamente disposto, durante le ore di completa visibilità, collocando le regolamentari segnalazioni e con la scrupolosa osservanza delle prescrizioni di cui agli artt. 15 (Atti vietati), 20 (Occupazione della sede stradale) e 21 (Opere, depositi e cantieri stradali) del D.Lgs. n. 285/92 "Nuovo Codice della Strada" ed agli artt. dal 29 al 43 compresi nel D.P.R. n. 495/92 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada" e successive modifiche.

Ogni responsabilità civile e penale, conseguente a cedimenti dei ripristini eseguiti in sede di carreggiata o di banchina stradale, resta a carico del Concessionario fino al collaudo favorevole delle opere.

I lavori dovranno avere fine entro il 30.06.2021 pena la decadenza della stessa.

Nei casi in cui occorra l'emissione dell'Ordinanza necessaria all'installazione della segnaletica di cantiere o di chiusura al traffico, prevista dal D.Lgs. 285/92 "Nuovo Codice della Strada" e del relativo "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada" e successive modifiche, la comunicazione di cui sopra dovrà essere effettuata con un anticipo di almeno 20 giorni dalla data di effettivo inizio dei lavori.

Per quanto non previsto nel presente provvedimento valgono le disposizioni di Legge vigenti.

Contro il presente provvedimento è possibile presentare, ai sensi degli artt. 29 - 40 e seguenti del D. Lgs. n.104/2010, ricorso giurisdizionale al T.A.R. e, in alternativa, ai sensi dell'art. 8 e ss. del D.P.R. 1199/71, ricorso straordinario al Capo dello Stato, nel termine rispettivamente di 60 giorni e di 120 giorni dalla notifica del medesimo.

Il presente provvedimento è pubblicato all'Albo Pretorio on line della Città metropolitana di Milano a cura del Servizio Innovazione Tecnologica, Autorizzazioni, Trasporti Eccezionali e Cartellonistica.

Si attesta che per il presente atto non è richiesta la pubblicazione nella sezione "Amministrazione Trasparente" ai sensi del D.Lgs. n. 33/2013 e s.m.i

Il Responsabile del Servizio
Innovazione Tecnologica, Autorizzazioni,
Trasporti Eccezionali e Cartellonistica
Arch. Stefano Alicchio

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D. Lgs. 82/2005 e rispettive norme collegate.

Il Tecnico: Antonella D'Elia