

D.g.r. 25 ottobre 2021 - n. XI/5423

«Raddoppi ferroviari Seveso-Meda - Seveso-Camnago e opere sostitutive PL in comune di Seveso». Adempimenti di cui all'art. 19 comma 7 della legge regionale 9/2001 conseguenti agli esiti della conferenza di servizi sul progetto definitivo

LA GIUNTA REGIONALE

Visti:

- il decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422 «Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997 n. 59»;
- gli articoli 14 e seguenti della legge 07 agosto 1990 n. 241, che disciplinano la Conferenza di Servizi;
- l'art. 19 della legge regionale 04 maggio 2001 n. 9, recante disposizioni per le procedure di concertazione dei progetti infrastrutturali d'interesse regionale;
- la legge regionale 01 febbraio 2012 n. 1, recante disposizioni di riordino normativo in materia di procedimento amministrativo;
- la legge regionale 04 aprile 2012 n. 6 «Disciplina del settore dei trasporti»;
- la legge regionale 30 settembre 2020 n. 20 «Ulteriori misure di semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi per la ripresa socio-economica del territorio lombardo»;
- il regolamento regionale del 26 novembre 2002 n. 11 concernente la gestione tecnica e finanziaria degli interventi sulla rete ferroviaria regionale in concessione;

Richiamati

- l'«Accordo ai sensi dell'articolo 4 del d.lgs. 281/97 ai fini dell'attuazione dell'art.15 del d.lgs. 422/97 in materia di investimenti nel settore dei trasporti», sottoscritto il 12 novembre 2002 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Regione Lombardia;
- l'Accordo Integrativo, sottoscritto il 14 marzo 2011 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Lombardia, all'Accordo di Programma del 12 novembre 2002 sottoscritto ai sensi dell'art. 4 del d.lgs. 281/1997 ai fini dell'attuazione dell'art. 15 del d.lgs. 422/1997 in materia di investimenti nel settore dei trasporti;
- il Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete ferroviaria in concessione approvato con d.g.r. n. X/5476 del 25 luglio 2016 e sottoscritto il 28 luglio 2016 da Regione Lombardia e Ferrovienord s.p.a., ed aggiornato con d.g.r. X/7645 del 28 dicembre 2017, con d.g.r. XI/383 del 23 luglio 2018, con d.g.r. XI/2054 del 31 luglio 2019 e con d.g.r. XI/4010 del 14 dicembre 2020 che, tra gli altri, finanzia:
 - il potenziamento ferroviario della tratta Seveso-Camnago e della tratta Seveso-Meda, nonché l'eliminazione dei passaggi a livello di via Manzoni e via Montello in Comune di Seveso, tra gli interventi prioritari ed urgenti di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale (parte 2 tabella B1 categoria «Ammodernamento e Potenziamento infrastrutturale» e «Eliminazione PL»), con un costo di investimento complessivo pari a € 38.471.433,71;

Preso atto che Ferrovienord s.p.a., con nota prot. 9392 del 21 dicembre 2020, in atti regionali prot. \$1.2020.0031884 del 21 dicembre 2020, ha trasmesso a Regione Lombardia gli elaborati costituenti il progetto definitivo per il potenziamento ferroviario della tratta Seveso-Camnago e della tratta Seveso-Meda e l'eliminazione dei passaggi a livello di via Manzoni e via Montello in Comune di Seveso, al fine della successiva indizione della Conferenza di Servizi ai sensi della legge regionale 4 maggio 2001 n. 9 art. 19;

Dato atto che il progetto definitivo in esame si compone degli elaborati progettuali di cui all'Allegato A «Elenco degli elaborati progettuali»;

Dato atto altresì che ai sensi degli artt. 7 ed 8 della legge 7 agosto 1990 n. 241, Regione Lombardia:

- in data 13 maggio 2021, con il supporto della piattaforma istituzionale Procedimenti - protocollo n. S1.2021.0014574 del 13/05/2021- ha avviato il procedimento per l'approvazione del progetto definitivo con indizione di Conferenza di Servizi in forma simultanea e in modalità sincrona, di cui all'art. 14, comma 3 della I. n. 241/90, ai sensi dell'art. 19 comma 7 della I.r. n. 9/2001, con le modalità e termini degli artt. 14 bis comma 7 e 14 ter della I. n. 241/90 nonché dell'art. 3 comma 1 lettera f) della I.r. n. 20/2020;

- l'avviso di avvio del procedimento è stato pubblicato:
 - presso l'Albo Pretorio del Comune di Seveso dal 17 maggio 2021 fino al 16 giugno 2021, come da relata trasmessa con nota del 28 luglio 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020882;
 - presso l'Albo Pretorio del Comune di Barlassina dal 17 maggio 2021 fino al 14 giugno 2021, come da relata trasmessa con nota del 18 giugno 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0017845;
 - presso l'Albo Pretorio del Comune di Meda dal 19 maggio 2021 fino al 15 giugno 2021, come da relata trasmessa con nota del 21 giugno 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0017956;
 - sul sito internet di Regione Lombardia in data 13 maggio 2021, per 30 giorni;
 - sul quotidiano Corriere della Sera a tiratura nazionale il giorno 13 maggio 2021;
 - sul quotidiano Corriere della Sera a tiratura regionale il giorno 14 maggio 2021;
- il termine perentorio entro il quale le Amministrazioni ed i gestori di beni e servizi pubblici coinvolti dovevano rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della Conferenza è stato stabilito nel 23 luglio 2021 ed il termine per l'adozione della determinazione motivata di conclusione della Conferenza è stato stabilito al 30 luglio 2021;
- nel corso del procedimento, non si è reso necessario richiedere integrazioni alla documentazione;
- entro il termine del 23 luglio 2021 sono pervenute le determinazioni delle Amministrazioni coinvolte e dei gestori di beni e servizi pubblici, ovvero:
 - Ministero della Cultura Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese, nota inviata tramite PEC del 19 luglio 2021, in atti regionali protocollo prot. n. S1. 2021. 0020317 del 20 luglio 2021, protocollo interno MIC/MIC_SABAP-CO-LC/19/07/2021/0017952-P;
 - Provincia di Monza Brianza, nota inviata tramite PEC del 19 luglio 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020200 del 19 luglio 2021, protocollo interno 11.3/2018/6 del 16 luglio 2021;
 - Comune di Meda, protocollo interno 0016811 del 23 luglio 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020677 del 26 luglio 2021
 - Agenzia di Tutela della Salute della Brianza, protocollo interno 0043622/21 del 1 giugno 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0016435 del 1 giugno 2021;
 - RETE FERROVIARIA ITALIANA, protocollo interno RFI-DOI.T.MI.ING\A0011\P\2021\0000390 del
 23 luglio 2021;
 - BRIANZACQUE, protocollo interno 11325 del 21 luglio 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020490 del 21 luglio 2021;
 - Capholding s.p.a., protocollo interno 6681 del 21 giugno 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0018001 del 21 giugno 2021;
 - E-DISTRIBUZIONE, protocollo interno E-DIS-15/07/2021-0604447 del 15 luglio 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020042 del 15 luglio 2021;
 - RETEPIÙ, protocollo interno 0010173/21 del 22 luglio 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020611 del 23 luglio 2021;
 - TERNA, nota inviata tramite pec del 05 luglio 2021, in atti regionali protocollo prot. n. \$1.2021.0019014 del 5 luglio 2021;
 - SNAM, protocollo interno C.NOVEDRATE 266 BER/ gd del 19 maggio 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0015449 del 21 maggio 2021;
 - TIM, nota del 22 luglio 2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020582 del 23 luglio 2021;
 - Concessioni autostradali LOMBARDE, protocollo interno CAL-ACT-220721-00001 del 22 luglio 2021 – pratica n. SVP 016/21 - in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020585 del 23 luglio 2021;





- ENEL X, protocollo interno SOL/GCPA/IN&OP/PON/LOC ID: 29582479 del 30 luglio 2021 in atti regionali prot. n. \$1.2021.0021181 del 02 agosto 2021;
- Regione Lombardia DG INFRASTRUTTURE e MOBILITÀ -Servizio ferroviario regionale;
- Ferrovienord ha inoltrato istanza di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del d.lgs. n. 152/2006 all'ufficio regionale Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, acquisita in atti regionali prot. n.T1.2021.0054594 del 21 giugno 2021;
- la Struttura Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, con nota prot. n. T1.2021.0063431del 16 luglio 2021, ha comunicato gli esiti dell'istruttoria che vedono l'esclusione dalla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. ovvero di V.I.A. ai sensi della vigente normativa del progetto in esame.
- oltre il termine del 23 luglio 2021, ma comunque accolto, è stato depositato anche il parere dell'Agenzia del TPL del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, nota inviata tramite PEC protocollo interno 227/2021 del 9 agosto 2021 in atti regionali prot. n. \$1.2021.0021900 dell'11/08/2021;

Constatato che per i seguenti Enti, che non hanno partecipato ai lavori di Conferenza e che non hanno trasmesso il proprio parere o determinazione entro il termine stabilito del 23 luglio 2021, si considera il silenzio come espressione di assenso, ai sensi della legge n 241/90:

Comune di SEVESO (ha partecipato ai lavori di CdS, ma non ho trasmesso le proprie determinazioni);

- COMUNE DI BARLASSINA;
- COMUNE DI LENTATE SUL SEVESO;
- ARPA LOMBARDIA
- OPEN FIBER S.P.A.;
- WIND/TRE;
- FASTWEB S.P.A.;
- VODAFONE GESTIONI S.P.A.;
- AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA;

Rilevato che i lavori della Conferenza di Servizi si sono svolti come da verbale conclusivo della Conferenza stessa del 30 luglio 2021, inviato alle Amministrazioni coinvolte e agli Enti gestori di beni e servizi pubblici con comunicazione \$1.2021.0021519 del 4 agosto 2021, che costituisce l'Allegato B1 e che viene corredato dall'Allegato B2 che riporta integralmente le determinazioni delle Amministrazioni e degli Enti gestori di beni e servizi pubblici;

Richiamati:

- l'Allegato B1, «Verbale conclusivo dell'esito della Conferenza di Sevizi», corredato dalle «Determinazioni delle Amministrazioni e degli Enti gestori di beni e servizi pubblici» (Allegato B2);
- l'Allegato B3 «Valutazioni riguardo alle determinazioni delle Amministrazioni e degli Enti gestori di beni e servizi pubblici» che contiene le valutazioni formulate dall'Ufficio regionale alle suddette determinazioni;

Rilevato che:

- nel Verbale conclusivo dell'esito della Conferenza di Servizi, per mero errore materiale, è stata apposta la data del 30 luglio 2020;
- il documento, firmato digitalmente e trasmesso a tutti i soggetti invitati a partecipare ai lavori della Conferenza stessa con nota n. \$1,2021,0021515 del 4 agosto 2021, comprova che il documento è stato siglato il 30 luglio 2021, così come stabilito all'atto dell'indizione;

Preso atto altresì che a seguito della pubblicazione dell'avviso di avvio del Procedimento di Conferenza di Servizi, ai sensi della legge n. 241/1990 e dell'art. 16 del DPR n. 327/2001, sono pervenute le osservazioni dei soggetti interessati, riportate integralmente nell'Allegato C1 e di seguito specificate:

- PAIELLA MARIA ALESSANDRA, RADICE LUCA, PAIELLA LUI-GI ARMANDO, in atti regionali prot. \$1.2021.0017091 del 10 giugno 2021;
- CONSONNI PIERA, CONSONNI MARILENA, CONSONNI CARMEN, CONSONNI MARIA LUISA, in atti regionali prot. \$1.2021.0017232 del 14 giugno 2021;
- 3. CAPPELLETTI EGIDIO, in atti regionali prot. \$1.2021.0017242 del 14 giugno 2021;

- P.M.C. S.R.L., in atti regionali prot. \$1.2021.0017260 del 14 giugno 2021;
- COPIM S.R.L., in atti regionali prot. \$1.2021.0017354 del 14 giugno 2021;
- STUDIO PAIELLA RUGGERI, in atti regionali prot \$1.2021.0017355 del 15 giugno 2021,

in rappresentanza dei seguenti soggetti:

- B.M. Ballabio Massimo;
- F.IIi BOSEGGIA DI BOSEGGIA MASSIMO LUIGI S.N.C.;
- Ambulatorio Odontoiatrico Colombo;
- Copim s.r.l.;
- MA.PI.S.A.S.;
- Dendena Giuseppina;
- Zeuner s.p.a.;
- CENTRO DIAGNOSTICO S. GIORGIO S.R.L.;
- Data system di Nanni Corrado e C. s.n.c.;
- Corrado tessuti di Nanni Corrado;
- Paiella Maria Luisa Costanza;
- Paiella Luigi Arnaldo;
- Ruggeri Carmela Tina Adriana;
- Essetre s.n.c.;
- Sartor Tiziano Ottaviano;
- MA.Pl. S.A.S., in atti regionali prot. \$1.2021.0017356 del 15 giugno 2021;

alle quali l'ufficio regionale ha dato riscontro come da Allegato C2 «Valutazioni alle osservazioni dei soggetti interessati»;

Dato atto che:

- a seguito della pubblicazione dell'avviso di avvio del Procedimento di Conferenza di Servizi, è stata depositata con nota acquisita agli atti regionali prot. n. \$1.2021.0020567) comunicazione dei Consiglieri Argiuolo, Cappelletti, Cantore e Butti del Comune di Seveso, riportata integralmente nell'Allegato D1;
- l'ufficio regionale ha dato riscontro come da Allegato D2 «Valutazioni alle osservazioni di portatori di interessi»;

Esaminati:

- il verbale di Conferenza di Sevizi del 30 luglio 2021 corredato dalle determinazioni delle Amministrazioni e degli Enti coinvolti (Allegati B1 e B2);
- l'Allegato B3 «Valutazioni riguardo alle determinazioni delle Amministrazioni e degli Enti gestori di beni e servizi pubblici»;
- l'Allegato C1 «Osservazioni dei soggetti interessati»;
- l'Allegato C2 «Valutazioni alle osservazioni dei soggetti interessati»:
- l'Allegato D1 «Osservazioni dei soggetti portatori di interessi»;
- l'Allegato D2 «Valutazioni alle osservazioni dei soggetti portatori di interessi»;

Ritenuto di condividere i contenuti degli Allegati B3, C2 e D2 e di confermare le indicazioni ivi contenute quali elementi da porre in capo a Ferrovienord s.p.a. per lo sviluppo della progettazione esecutiva dell'intervento;

Ritenuto, ai sensi dell'art. 19, comma 7 della legge regionale 4 maggio 2001 n. 9:

- di costituire variante allo strumento urbanistico difforme dei Comuni di Seveso, Barlassina e Meda;
- di apporre il vincolo preordinato all'esproprio che, in relazione alla specificità dell'intervento e del contesto, è individuato nell'elaborato Allegato D «Aree soggette a vincolo preordinato all'esproprio»;
- di dichiarare la pubblica utilità, consentendo la realizzazione e l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto in argomento;

Vista la nota n. 8611 del 12 ottobre 2021, in atti regionali protocollo n. \$1.2021.0026232 del 12 ottobre 2021, con la quale FER-ROVIENORD S.P.A. ha depositato un quadro economico aggiornato in merito ai fabbisogni per le scorte per la protezione dei cantieri, la modifica degli impianti esistenti e le attivazioni di cui all'articolo 10 comma 1. bis del vigente Contratto di Programma;



Richiamati il comma 4 e il comma 5 lettera b.ter dell'articolo 11 del vigente Contratto di Programma che rispettivamente prevedono:

- la facoltà di approvare interventi che, a seguito di adeguamenti progettuali, comportano variazioni dei quadri economici fino ad un massimo del 10% rispetto a quanto previsto nel Programma stesso, subordinatamente alla verifica della completa copertura finanziaria;
- l'impegno assunto da Regione a riconoscere a FERROVIE-NORD, all'interno del Quadro Economico, le risorse necessarie a coprire gli oneri relativi alle scorte per la protezione dei cantieri, la modifica degli impianti esistenti e le attivazioni di cui all'articolo 10 comma 1.bis;

Dato atto che il quadro economico aggiornato in merito ai fabbisogni necessari per le scorte per la protezione dei cantieri e i relativi oneri IVA, trova copertura negli stanziamenti già previsti nel contratto di programma;

Considerato che l'intervento in oggetto ha un costo di investimento complessivo pari a € 38.575.149,01, quale finanziamento a carico di Regione Lombardia, la cui copertura è garantita come di seguito:

- sul capitolo di spesa 10.01.203.6279 per una quota pari a € 29.000.000,00 di cui:
 - nell'esercizio 2021 per € 22.880.000,00 con impegno n. 24796/2021;
 - nell'esercizio 2022 per € 1.964.135,59 con impegno:
 - n. 28540/2021 per € 964.135,59;
 - n. 28585/2021 per € 1.000.000,00;
 - nell'esercizio 2023 per € 4.000.000,00 con impegno n. 28586/2021;
 - già liquidati per la redazione della progettazione di fattibilità tecnico – economica, così come stabilito dal CdP all'art. 11 comma 5 lettera a), nell'esercizio 2020 per € 155.864,41, di cui € 150.000,00 sull'impegno n. 17243/2020 ed € 5.864,41 sull'impegno n. 18778/2020;
- sul capitolo di spesa 10.01.203.6965 per una quota pari a € 7.925.149,01 di cui agli impegni:
 - n. 24806/2021 € 418.483,34 sull'esercizio 2021;
 - n. 25967/2021 € 3.418.483,34 sull'esercizio 2022;
 - n. 28590/2021 € 2.156.665,67 sull'esercizio 2022;
 - n. 25968/2021 € 1.931.516,66 sull'esercizio 2023;
- sul capitolo di spesa 10.01.203.14460 per una quota pari a € 1.650.000,00 negli esercizi:
 - 2021 per € 1.100.000,00 di cui all'impegno 4191/2021;
 - 2024 per € 450.000,00 di cui al decreto di impegno n. 11400 del 26 agosto 2021;
 - 2025 per € 100.000,00 di cui al decreto di impegno n. 11400 del 26 agosto 2021;

Richiamati i seguenti allegati che costituiscono parte integrante e sostanziale della presente delibera:

Allegato A «Elenco degli elaborati progettuali»;

- Allegato B1 «Verbale conclusivo dell'esito della Conferenza dei Servizi»;
- Allegato B2 «Determinazioni delle Amministrazioni e degli Enti gestori di beni e servizi pubblici»
- Allegato B3 «Valutazioni riguardo alle determinazioni delle Amministrazioni e degli Enti gestori di beni e servizi pubblici»;
- Allegato C1 «Osservazioni dei soggetti interessati»;
- Allegato C2 «Valutazioni alle osservazioni dei soggetti interessati»:
- Allegato D1 «Osservazioni dei soggetti portatori di interessi»;
- Allegato D2 «Valutazioni alle osservazioni dei soggetti portatori di interessi»:

Allegato E «Aree soggette a vincolo preordinato all'esproprio»; A voti unanimi espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di prendere atto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 19, comma 7, della legge regionale 4 maggio 2001 n. 9, dell'esito della Conferenza di Servizi sul progetto definitivo «Raddoppi Ferroviari Seveso-Meda - Seveso-Camnago e Opere Sostitutive PL in Comune di Seveso», di cui al relativo verbale e allegati, che costituiscono gli Allegati B1 e B2;

- 2. di approvare il progetto definitivo in esame, composto degli elaborati progettuali di cui all'elenco Allegato A, con le indicazioni di cui ai successivi punti 3 e 4;
- 2. di dare riscontro alle osservazioni dei soggetti interessati, accogliendo le proposte contenute nell'Allegato C2;
- 3. di dare riscontro alle osservazioni dei soggetti portatori di interessi, accogliendo le proposte contenute nell'Allegato D2;
- 4. di vincolare lo sviluppo della progettazione esecutiva dell'intervento, in capo a FERROVIENORD S.P.A., in conformità e congruenza alle condizioni e prescrizioni espresse in sede di Conferenza di Servizi ai fini dell'assenso, secondo le indicazioni contenute nell'Allegato B3 e in relazione a quanto riscontrato negli Allegati C2 e D2;
- 5. di costituire, ai sensi dell'art. 19, comma 7 della legge regionale 4 maggio 2001 n. 9, variante allo strumento urbanistico difforme dei Comuni di Seveso, Barlassina e Meda;
- 6. di apporre, ai sensi dell'art. 19, comma 7 della legge regionale 4 maggio 2001 n. 9, vincolo preordinato all'esproprio che, in relazione alla specificità dell'intervento e del contesto, è individuato nell'elaborato «Aree soggette a vincolo preordinato all'esproprio», Allegato E;
- 7. di dichiarare, ai sensi dell'art. 19, comma 7 della legge regionale 4 maggio 2001 n. 9, la pubblica utilità sulle aree interne al corridoio, come individuato al punto precedente, consentendo la realizzazione e l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto in argomento;
- 8. di dare atto che il detto vincolo preordinato all'esproprio e la pubblica utilità sono operanti e diventano efficaci dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia del presente provvedimento;

9. di stabilire che i predetti allegati:

- Allegato A «Elenco degli elaborati progettuali»;
- Allegato B1 «Verbale conclusivo dell'esito della Conferenza dei Servizi»;
- Allegato B2 «Determinazioni delle Amministrazioni e degli Enti gestori di beni e servizi pubblici»
- Allegato B3 «Valutazioni riguardo alle determinazioni delle Amministrazioni e degli Enti gestori di beni e servizi pubblici»;
- Allegato C1 «Osservazioni dei soggetti interessati»;
- Allegato C2 «Valutazioni alle osservazioni dei soggetti interessati»:
- Allegato D1 «Osservazioni dei soggetti portatori di interessi»;
- Allegato D2 «Valutazioni alle osservazioni dei soggetti portatori di interessi»;
- Allegato E «Aree soggette a vincolo preordinato all'esproprio»;

costituiscono parte integrante e sostanziale della presente delibera;

10. di stabilire che la presente deliberazione sostituisce tutte le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nullaosta e gli assensi, comunque denominati, consentendo la realizzazione e l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato;

11. di disporre, mediante avviso sul sito internet di Regione Lombardia e presso l'Albo Pretorio dei Comuni di Seveso, Barlassina, Lentate sul Seveso e Meda informativa circa la valutazione delle osservazioni pervenute dai soggetti portatori di interessi, ai sensi del della 1.241/1990;

12. di disporre, altresì, la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione ad esclusione degli allegati A, B2, C1 e D1 che restano depositati agli atti, insieme al progetto definitivo, presso gli uffici della Direzione Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile e sulla piattaforma «Procedimenti» per la gestione telematica di procedure amministrative (https://www.procedimenti.servizirl.it/procedimenti).

Il segretario: Enrico Gasparini

ALLEGATO B1

PROGETTO DEFINITIVO "RADDOPPI FERROVIARI SEVESO-MEDA - SEVESO-CAMNAGO E OPERE SOSTITUTIVE PL IN COMUNE DI SEVESO" - Conferenza di Servizi decisoria, in forma simultanea e in modalità sincrona di cui all'art. 14, comma 3 della L. n. 241/90, ai sensi dell'art. 19 comma 7 della L.R. n. 9/2001 (CDS_DEF_1462) – verbale conclusivo.

PREMESSE

FERROVIENORD S.p.A., con nota prot. 9392 del 21/12/2020, in atti regionali prot. n. \$1.2020.0031884 del 21/12/2020, ha trasmesso a Regione Lombardia gli elaborati costituenti il progetto definitivo dell'intervento in oggetto poi caricati sulla piattaforma dedicata.

Ai sensi degli artt. 7 ed 8 della Legge 7 agosto 1990 n. 241 Regione Lombardia, in data 13/05/2021, con nota prot. \$1.2021.0014574, ha avviato il procedimento per l'approvazione del progetto definitivo con indizione di Conferenza di Servizi in forma simultanea e in modalità sincrona di cui all'art. 14, comma 3 della L. n. 241/90, ai sensi dell'art. 19 comma 7 della L.R. n. 9/2001, con le modalità e termini degli artt. 14 bis comma 7 e 14 ter della L. n. 241/90 nonché dell'art. 3 comma 1 lettera f) della L.R. n. 20/2020, indirizzata alle seguenti amministrazioni e gestori di beni e servizi:

- SOPRINTENDENZA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI MILANO, BERGAMO, COMO, LECCO, LODI, MONZA-BRIANZA, PAVIA, SONDRIO E VARESE;
- PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA;
- COMUNE DI SEVESO:
- COMUNE DI MEDA:
- COMUNE DI BARLASSINA;
- COMUNE DI LENTATE SUL SEVESO;
- AGENZIA DI TUTELA DELLA SALUTE DELLA BRIANZA;
- RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA;
- ARPA Lombardia
- BRIANZACQUE;
- CAP HOLDING;
- E-DISTRIBUZIONE;
- ENEL SOLE SPA;
- RETIPIU';
- TERNA RETE ITALIA;
- SNAM SPA DISTRETTO NORD;
- TIM AOA/NO.AOL/MILANO;
- OPEN FIBER SpA;
- WIND/TRE;
- FASTWEB SpA;
- VODAFONE GESTIONI SPA;
- AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA;
- CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE,

ed a Ferrovienord S.p.A. in quanto proponente dell'istanza.

I motivi di convocazione di ciascun soggetto sono stati riportati in allegato alla nota di indizione.

- I lavori della Conferenza di Servizi (CdS) si sono svolti mediante:
 - apposita piattaforma telematica messa a disposizione da Regione Lombardia tramite l'applicativo PROCEDIMENTI anche ai fini della consultazione della documentazione progettuale ed eventualmente, se richiesta, della documentazione integrativa;
 - partecipazione in modalità telematica alle sedute di Conferenza.



Regione Lombardia in data 14/05/2021, con nota prot. \$1.2021.0014794 ha richiesto alle Amministrazioni comunali di Seveso, Meda, Barlassina e Lentate sul Seveso la pubblicazione sull'Albo pretorio dell'avviso dell'avvio del procedimento per l'approvazione del progetto definitivo ai fini della partecipazione degli interessati, conformemente ai disposti di cui alla legge n. 241/1990.

- 27 -

Tale avviso è stato pubblicato:

- presso l'Albo Pretorio del Comune di Seveso dal 17/05/2021 fino al 16/06/2021, come da relata trasmessa dal Comune di Seveso;
- sul sito internet di Regione Lombardia in data 13/05/2021, per 30 giorni.

Ai soggetti interessati ai sensi dell'art. 16 del D.P.R. n. 327/200 è stata altresì data comunicazione dell'avvio del procedimento teso all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio mediante pubblico avviso:

- presso l'Albo Pretorio del Comune di Seveso dal 17/05/2021 fino al 16/06/2021, come da relata trasmessa dal Comune di Seveso;
- presso l'Albo Pretorio del Comune di Barlassina dal 17/05/2021 fino al 14/06/2021, come da relata trasmessa dal Comune di Barlassina;
- presso l'Albo Pretorio del Comune di Meda dal 19/05/2021 fino al 15/06/2021, come da relata trasmessa dal Comune di Meda;
- sul sito internet di Regione Lombardia in data 13/05/2021, per 30 giorni;
- sul quotidiano Corriere della Sera a tiratura nazionale il giorno 13/05/2021;
- sul quotidiano Corriere della Sera a tiratura regionale il giorno 14/05/2021.

LAVORI DELLA CONFERENZA

Con la sopracitata comunicazione di avvio del procedimento, trasmessa il 13/05/2021:

- ai soggetti convocati è stato chiesto di formulare eventuali richieste di integrazioni entro il giorno 24/05/2021;
- è stata convocata per il 01/06/2021 la prima seduta di Conferenza.

Entro il termine del 24/05/2021, non sono pervenute richieste di integrazioni alla documentazione e, pertanto, i termini sono decorsi come indicato nella nota di indizione della Conferenza di Servizi del 13/05/2021.

Nello svolgimento della prima seduta di Conferenza di Servizi, tenutasi il 01/06/2021, è emersa la necessità di acquisire un elaborato grafico di maggiore dettaglio riguardo la risoluzione delle interferenze del progetto in argomento con gli impianti esistenti di proprietà di SNAM RETE GAS. Con nota prot. n. \$1.2021.0018582 del 28/06/2021, Regione ha trasmesso la tavola di dettaglio ai partecipanti ai lavori di Conferenza, informandoli che la stessa era stata caricata sull'applicativo PROCEDIMENTI.

Con nota del 21/07/2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020508, è stata convocata la seconda seduta di Conferenza per il giorno **23/07/2021** che, non essendosi ravvisata la necessità di svolgere ulteriori approfondimenti, ha rappresentato anche la sessione conclusiva.

Le Amministrazioni ed i gestori di beni e servizi pubblici coinvolti sono stati invitati a rendere le proprie determinazioni entro il termine perentorio del 23/07/2021, depositandole tramite l'applicativo PROCEDIMENTI nella specifica sezione, selezionando "CDS_DEF_1462" avente ad oggetto PROGETTO DEFINITIVO "RADDOPPI FERROVIARI SEVESO-MEDA - SEVESO-CAMNAGO E OPERE SOSTITUTIVE PL IN COMUNE DI SEVESO".



DETERMINAZIONI DEI SOGGETTI CONVOCATI

Sono pervenute le seguenti determinazioni/pareri, di cui si riporta un estratto:

- Ministero della Cultura Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese, nota inviata tramite PEC del 19/07/2021, in atti regionali protocollo prot. n. \$1.2021.0020317 del 20/07/2021, protocollo interno MIC/MIC_SABAP-CO-LC/19/07/2021/0017952-P: esprime parere favorevole con prescrizioni sulle materie oggetto della Conferenza di Servizi:
 - Tutela paesaggistica: si prescrive di escludere la costituzione di depositi permanenti di materiali in disuso e di effettuare il ripristino dei luoghi con l'uso delle medesime e migliori finiture; il ripristino dovrà restituire almeno lo stato di consegna dei luoghi utilizzati per il cantiere, emendato di eventuali danneggiamenti e sottrazioni e all'uopo dovrà essere redatto un dettagliato rilievo dei luoghi eventualmente indicando i punti maggiormente interessati da cantierizzazioni invasive, o documentando i punti di scarico/raccolta acqua e inerti. Il verde alla restituzione dei luoghi dev'essere accuratamente risistemato, curando gli attecchimenti e le eventuali fallanze; i luoghi siano accuratamente riparati, ripristinati e/o ripuliti. Il DL dovrà consegnare all'ufficio scrivente il rilievo fotografico attestante la presa in carico, le fasi significative di cantierizzazione e la restituzione dei luoghi, documentazione utile anche nelle fasi conclusive di collaudo dell'opera.
 - Tutela archeologica: si conferma il parere già rilasciato in sede di valutazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica con prot. n. 611 del 10/01/2020, che si riporta di seguito:
 - "si conferma il potenziale interesse archeologico dell'area e, ai sensi dell'art.
 25 del D.Lgs. 50/2016 si chiede l'avvio delle verifiche archeologiche previste dalla normativa;
 - si propone una semplificazione dei livelli di approfondimento delle verifiche archeologiche con l'esecuzione, per tutte le opere di scavo, di assistenza da parte di archeologi in possesso dei requisiti di cui al DM 244/2019 operanti sotto la direzione scientifica dell'ufficio della Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese, come previsto dall'art. 88 del D.Lgs. 42/2004, con formale incarico e onere della Stazione appaltante;
 - al fine di una più celere ed efficiente lettura della stratigrafia, tutte le opere di scavo fino al raggiungimento dello sterile antropico dovranno essere effettuate con mezzo meccanico a benna liscia;
 - in caso di rinvenimenti archeologici, dovrà essere effettuato uno scavo archeologico con metodo stratigrafico con le tempistiche cha saranno di volta in volta necessarie e secondo le indicazioni che saranno impartite dall'ufficio Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese".
- Provincia di Monza Brianza, nota inviata tramite PEC del 19/07/2021, in atti regionali prot.

 S1.2021.0020200 del 19/07/2021, protocollo interno 11.3/2018/6 del 16/07/2021.
 L'Amministrazione presenta le seguenti valutazioni suddivise per temi:
 - a. Pianificazione e Sistema del paesaggio, dei vincoli e delle tutele In relazione all'attuale livello di progettazione dell'intervento e a quanto già evidenziato in sede di CdS preliminare per l'approvazione del PFTE, con la presente si evidenzia quanto segue:
 - si rileva in generale uno scarso confronto con la disciplina del PTCP in tema di tutele paesistico-ambientali: la Relazione generale cita solo alcune tutele paesisticoterritoriali del vigente PTCP per le aree in cui sono individuate le opere previste;



- nella relazione paesaggistica il tema delle tutele del PTCP viene trattato con estratti cartografici, viene trascritto il solo obiettivo 4.2 del PTCP che riguarda il potenziamento del trasporto pubblico;
- 2. non si rileva negli elaborati di progetto alcuna previsione riguardante gli interventi di mitigazione e di compensazione territoriale ai sensi dell'art. 31.3.b delle Norme del Piano provinciale dovute per le nuove impermeabilizzazioni in RV riguardanti la porzione nord dello snodo ferroviario di Seveso.

Nella relazione paesaggistica si legge che "analizzando le Norme suddette e gli elaborati grafici del PTCP, si desume che gli interventi di raddoppio della linea ferroviaria che ricadono per una limitata porzione all'interno del Corridoio di Ricomposizione Paesaggistica, possono essere attuati mediante semplici operazioni di mitigazione dell'infrastruttura previste dai relativi PGT comunali". A tale riguardo si evidenzia innanzitutto che non è esplicitato quale norma di PGT possa supportare l'individuazione delle relative misure di compensazione; il PGT di Seveso non presenta infatti una disciplina specifica per la mitigazione di progetti infrastrutturali che non siano afferenti a Pedemontana: si tratta degli "spazi aperti agricoli" individuati nella tavola PR02 del PGT, e delle aree appartenenti alla Rete verde di ricomposizione paesaggistica e di quelle appartenenti agli Ambiti di Interesse Provinciale (art. 31 e art. 34 delle Norme del piano Provinciale) individuate in tavola DP06 del DdP. "La cessione di queste aree avverrà in misura pari alla SF dell'area di pertinenza dell'intervento".

Nel riconoscere la valenza sovra-comunale del complessivo progetto in esame, si ritiene ammissibile l'intervento per il quale permane, tuttavia, l'onere di misure di mitigazione e compensazione territoriale dovute ai sensi dell'art. 31.3.b delle Norme del Piano provinciale per gli interventi di impermeabilizzazione del suolo previsti all'interno della Rete Verde di ricomposizione paesaggistica (RV) del PTCP: "... i progetti di viabilità di interesse sovracomunale dovranno contemplare interventi di mitigazione (tra i quali la realizzazione di passaggi faunistici) e compensazione territoriale, garantendo in ogni caso che non venga compromessa la continuità e la funzionalità ecologica del corridoio stesso".

Si invita pertanto a valutare l'impatto dell'opera sulle aree attualmente libere e conseguentemente quantificare e individuare negli elaborati del progetto esecutivo le aree destinate a mitigazione e compensazione territoriale, siano esse di tipo areale o lineare, in relazione al contesto e a prestare le dovute attenzioni ai ripristini a conclusione della fase di cantierizzazione.

b. Vincoli paesaggistici D.Lgs. 42/2004

Relativamente all'intervento 01 – Raddoppio ferroviario Seveso – Meda, pare interferire anche con un'area boscata, già mappata dal vecchio Piano di Indirizzo Forestale della Provincia di Milano, ora decaduto per il territorio della Provincia di Monza e Brianza. Qualora le verifiche condotte da Regione Lombardia, in qualità di autorità forestale competente, tramite il proprio Ufficio Territoriale Regionale Brianza, rilevino che dette aree siano effettivamente boscate, le stesse costituiscono vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 40/2004, art. 142.1.c e sono pertanto soggette alle disposizioni dettate dal predetto Decreto.

Rispetto alla competenza relativa al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, fatti i dovuti approfondimenti in merito all'esercizio delle funzioni paesaggistiche, si precisa che in questo caso la competenza per il rilascio della Paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004 non è della Provincia (come generalmente avviene in caso di presenza di bosco) ma è della Regione stessa, ai sensi della L.R. n. 12/2005, art. 80, comma 3 lettera a. Lo stesso concetto è ribadito altresì nella DGR 2727 del 22/12/2011 "criteri e procedure per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di beni paesaggistici in attuazione della L.R. n. 12/2005"; nel cap. 3.1 vengono, infatti, esplicitate le competenze regionali, riprendendo l'art. 80.3.a della L.R. n. 12/2005 di cui sopra, specificando altresì che le "opere di competenza regionale sono relative a quei progetti in cui l'Ente attuatore sia direttamente la Regione o le Aziende e gli Enti del Sistema regionale".

c. Tematiche geologiche e di difesa del suolo

Complessivamente le opere di progetto si sviluppano su aree urbanizzate e non presentano interferenze rispetto ad elementi tutelati dal PTCP dal punto di vista della difesa del suolo.

La sola potenziale interferenza potrebbe essere relativa all'ambito vallivo del fiume Seveso. Per quanto nella Relazione Generale del progetto si parli di generici interventi in Comune di Barlassina e Lentate sul Seveso, si riscontra che gli elaborati e le relazioni non contemplano alcun inquadramento delle opere previste nel Comune di Lentate (forse in ragione delle lievi modifiche del tracciato esistente), mentre per Barlassina non viene reso disponibile alcun approfondimento geologico.

In ragione della ricomprensione della parte settentrionale del progetto e dell'intera asta ferroviaria nell'ambito vallivo che il PTCP identifica per il fiume Seveso nei Comuni di Barlassina e Lentate sul Seveso, occorre circostanziare gli interventi previsti in tale settore territoriale, escludendo la fattispecie della casistica di "nuova edificazione" per le porzioni interne all'area vincolata ai sensi dell'articolo 9 delle Norme del PTCP ed esterne al perimetro del Parco Regionale delle Groane.

Di assoluta rilevanza è invece l'elevato grado di suscettività al fenomeno degli occhi pollini che interessa le aree di progetto nei Comuni di Seveso e Meda.

La criticità rappresentata dal fenomeno è correttamente censita negli inquadramenti cartografici.

La trattazione del fenomeno degli occhi pollini è invece completamente assente nelle relazioni che affrontano la problematica idraulica e che per entrambe le opere prevedono soluzioni di gestione delle acque meteoriche a mezzo di infiltrazione nel sottosuolo. In particolare, per l'opera in Comune di Meda si prevede la realizzazione di una trincea drenante che coinvolgerà le acque in 7 pozzi perdenti, mentre in Comune di Seveso una parte degli apporti meteorici sarà gestita da due bacini drenanti ipogei.

Per quanto per tipologia le opere in progetto non siano soggette al Regolamento Regionale 7/2017, che imporrebbe specifiche cautele nella valutazione dell'infiltrazione in aree caratterizzate da elevata pericolosità rispetto agli occhi pollini,



risulta in ogni caso necessario evidenziare nelle relazioni idrauliche le ragioni che hanno condotto all'adozione di tale scelta progettuale, circostanziandole rispetto al fenomeno.

- 31 -

I più recenti studi sul tema hanno infatti acclarato che il fenomeno degli occhi pollini non è statico ma dinamico, quindi il fatto di non aver rilevato evidenze durante le indagini non deve condurre ad escludere possibili successive manifestazioni della problematica e che le prove penetrometriche, di estensione assolutamente puntuale, non possono garantire con certezza l'intercettazione di eventuali cavità anche in aree di progetto di modesta estensione.

d. Infrastrutture, mobilità e trasporti

Considerato quanto indicato nel parere di Provincia del 17/12/2019 prot. prov. n. 52139, nonostante non sussistano interferenze dirette con strade la cui gestione risulta in capo all'Amministrazione provinciale (SP) e interferenze limitate con itinerari individuati nella Tavola 12 del PTCP (I-II-III livello della gerarchia della rete viabilistica), durante la fase di cantiere si chiede di adottare le migliori cautele per evitare che la movimentazione dei mezzi di cantiere e dei materiali possa causare effetti negativi alle condizioni della circolazione stradale.

3. <u>Comune di Meda</u>, protocollo interno 0016811 del 23/07/2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020677 del 26/07/2021; esprime il seguente **parere**:

Favorevole alla realizzazione dell'opera come rappresentata nel progetto allegato alla conferenza. Come richiesto durante la sessione del 01/06/2021 questo Comune chiede che vengano apportati gli accorgimenti costruttivi per far sì che l'attuale recinzione unitamente al relativo muro di sostegno del sedime ferroviario lungo la via Francia e Busnelli in territorio di Meda venga mantenuta senza operare il restringimento della carreggiata stradale considerato anche il fatto che la predetta recinzione è stata appena ultimata ad opera di Ferrovie Nord.

Per quanto attiene il lato opposto lungo la piazza della chiesa interessato dall'allargamento del sedime ferroviario, premesso che il progetto in argomento prevede il rifacimento della parte stradale e dei parcheggi oggi a spina e nella versione progettuale in linea, essendo previsto l'esproprio dell'area ove viene realizzato il parcheggio in linea e risistemata l'area a verde, di tale area soggetta ad esproprio si chiede la cessione al Comune al termine di esecuzione dei lavori.

- 4. <u>Agenzia di Tutela della Salute della Brianza</u>, protocollo interno 0043622/21 del 01/06/2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0016435 del 01/06/2021; esprime le sequenti **osservazioni**:
 - premesso che per la tipologia di interventi in progetto la normativa vigente non prevede l'espressione di pareri in materia di edilizia da parte dell'Agenzia Sanitaria, inoltre in relazione all'istanza in esame, la scrivente Agenzia non essendo titolare di procedimenti di concessioni, nulla osta e/o autorizzazioni in materia di edilizia, non è da considerarsi ricompresa tra le "amministrazioni interessate" così come definite all'art. 14 bis comma 2 della L. 241/90 e s.m.i.
 - tenuto conto che per la tipologia d'intervento in progetto la normativa vigente in materia di rilascio dei titoli abilitativi edilizi ex DPR 380/01, non prevede l'espressione di pareri da parte di questa Agenzia Sanitaria, e tale disciplina prevede che le richieste dei titoli edilizi devono essere accompagnate "... da una relazione del progettista abilitato che asseveri la conformità del progetto agli strumenti urbanistici ... e alle altre normative di settore ... in particolare alle ... norme di sicurezza e ... igienico-sanitarie";

per gli aspetti igienico-sanitari di competenza di questa Agenzia Sanitaria, in carenza dei presupposti normativi in premessa richiamati e non dovendo esprimere pareri di competenza in merito alle autorizzazioni in materia edilizia, si comunica che la presente comunicazione non costituisce alcun assenso senza condizioni ai sensi della L. 241/90 e

s.m.i. e non è sostitutiva della dichiarazione asseverata del tecnico progettista da rendere nei modi previsti dal DPR 380/01 e s.m.i.

Si ricorda comunque il rispetto dei disposti di cui alla L. 447/1995 e LR 13/2001 in materia di rumore per l'acquisizione dei pareri degli enti competenti in materia.

5. **RETE FERROVIARIA ITALIANA**, protocollo interno RFI-DOI.T.MI.ING\A0011\P\2021\0000390 del 23/07/2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020613 del 23/07/2021:

Premesso che:

Il rilascio delle autorizzazioni, concretandosi nella valutazione di compatibilità di un'opera con le esigenze di un pubblico servizio come il servizio ferroviario, avviene mediante un'analisi volta a valutare la tutela della regolarità e sicurezza dell'esercizio ferroviario attuale o futuro e della pubblica incolumità. Qualora queste valutazioni portino ad esito positivo, per la loro complessità difficilmente possono essere espletate all'interno della Conferenza di Servizi.

Pertanto, il relativo procedimento istruttorio, da svolgersi secondo specifici criteri da soggetti legittimati in virtù di specifica riserva di legge, non può essere ricondotto all'interno del procedimento amministrativo della Conferenza dei Servizi, promossa ai sensi dell'art. 14 della Legge 241/1990 e s.m.i., ma deve essere avviato da questa Struttura in ossequio alle disposizioni regolamentari emanate da RFI.

Determinazioni:

L'intervento previsto comporterà il rifacimento di un tratto di circa 500 ml di linea di contatto su entrambe i binari della linea Milano Chiasso oltre alla realizzazione di un nuovo sottopasso della linea di FNM in sostituzione di quello attualmente esistente a semplice binario sulla linea di RFI della suddetta linea tra Seregno e Camnago: il tutto dovrà essere oggetto di specifiche analisi e valutazioni con le Strutture della scrivente Società interessate al rilascio di pareri sulle realizzazioni del progetto ai sensi dell'art. 58 del DPR 753/80 "Nuove norme in materia di Polizia, Sicurezza e Regolarità dell'Esercizio Ferroviario":

Si premette che per quanto concerne l'approvazione di opere che andranno a creare interferenze all'esercizio ferroviario, o che si svolgeranno sulla proprietà di RFI, saranno necessari per l'espressione di un parere definitivo:

- l'acquisizione di tavole di progetto esecutivo;
- la verifica sulle relazioni di calcolo;
- la verifica sul posto di presenza di impianti ferroviari (pali di sostegno linea aera di contatto, cunicoli attrezzati per gli impianti di segnalamento e distanziamento treni, ecc.) e relative interferenze;
- la verifica disponibilità di scorte, interruzioni e rallentamenti;
- la predisposizione di appositi verbali;
- la stipula di convenzione per regolare lo stato patrimoniale delle opere ricadenti in proprietà RFI (per Legge non espropriabili).

Pertanto, con riferimento alla richiesta di autorizzazione in oggetto, si esprime per quanto di competenza, un **parere di massima non ostativo** all'esecuzione degli interventi di cui alla progettazione in oggetto. Il definitivo parere di conformità sarà rilasciato a seguito della presentazione del progetto esecutivo, sulla quale questa Società si riserva la facoltà di formulare più puntuali osservazioni e/o prescrizioni di dettaglio a seguito della verifica dell'opera con la normativa ferroviaria e le norme vigenti.

6. <u>BRIANZACQUE</u>, protocollo interno 11325 del 21/07/2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020490 del 21/07/2021: esprime parere tecnico preliminare con le seguenti prescrizioni:



 a. il progetto delle reti idriche e fognarie dovrà essere impostato previa verifica dello stato di fatto delle suddette reti tramite il sistema informativo aziendale e si dovrà fare riferimento:

- 33 -

- alla vigente normativa statale e regionale relativa in particolare alla tutela e uso delle acque, nonché i criteri e i metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica (R.R. n. 7/2017);
- 2. alle "Linee Guida relative alle Opere del S.I.I." di cui al Regolamento del Servizio Idrico Integrato allegato alla Convenzione tra ATO-MB e Brianzacque, approvato in data 22/12/2020;
- 3. alle specifiche tecniche reperibili sul sito internet della Società.
- b. In particolare, è necessario, considerate le specifiche competenze della Società quale soggetto Gestore del ciclo idrico integrato:
 - seguire la procedura reperibile sul sito internet della Società, nel caso in cui siano previsti interventi di estensione/modifica della pubblica rete di fognatura, che prevede:
 - venga acquisito il parere tecnico di Brianzacque sul progetto esecutivo, prima di dar luogo ai lavori, secondo le procedure della Società;
 - venga presentata a Brianzacque documentazione AS BUILT a lavori ultimati con contestuale richiesta di collaudo idraulico, secondo le procedure della Società;
 - il pagamento delle spese relative alle attività di collaudo che verranno effettuate da Brianzacque. Il rispetto delle predette prescrizioni e l'esito favorevole del collaudo finale rappresentano le condizioni necessarie per la presa in carico degli impianti realizzati;
 - effettuare richiesta di preventivo, secondo le procedure della Società, nel caso in cui siano previsti interventi di estensione/modifica della pubblica rete di acquedotto.

Peraltro, da una prima analisi degli atti di progetto, si ritiene sin d'ora opportuno segnalare a titolo indicativo, per quanto riguarda le opere che saranno prese in gestione da Brianzacque S.r.l., quanto segue:

- per quanto concerne le reti di fognatura:
- in merito alle interferenze con le reti fognarie esistenti si rilevano n. 2 punti di attenzione, relativamente a due sifoni fognari ubicati in via Busnelli in Comune di Meda presso le progressive della linea ferroviaria Km 18+311 ("sifone Nord") e Km 18+181 ("sifone Sud"), entrambi convenzionati con atti sottoscritti dal Comune di Meda all'epoca della loro realizzazione; in particolare in merito al "sifone Nord" in relazione alle modifiche di quota previste sulla linea ferroviaria, si richiede un approfondimento a livello di progettazione esecutiva allo scopo di garantire adeguata protezione strutturale alla condotta; visto anche il progetto di spostamento del "sifone Sud" - per il quale non si rilevano osservazioni a livello di progetto definitivo - rammentando comunque che per entrambi i sifoni è richiesto di sottoporre il relativo progetto esecutivo a parere tecnico-preventivo di Brianzacque S.r.l. per approvazione; in ogni caso, per tutte le condotte fognarie interferenti dovrà essere garantita a fine lavori accessibilità, ispezionabilità e manutenibilità; inoltre al fine di regolare lo spostamento-modifica delle suddette opere interferenti, quantificarne la spesa e le modalità di corresponsione, si chiede da parte di Ferrovie Nord l'invio di una formale comunicazione a chiarimento entro dicembre 2021;



- in merito all'intervento del sottopasso tra via Zeuner e via Sanzio in Comune di Seveso non si rilevano criticità relativamente allo spostamento della condotta di pubblica fognatura mista, rammentando che l'eventuale progetto di una nuova condotta dovrà essere sottoposto a parere tecnico preventivo per approvazione di Brianzacque S.r.l. e che dovrà essere comunque garantita accessibilità, ispezionabilità e manutenibilità della stessa;
- in merito alle previste estensioni di fognatura acque meteoriche si rimanda alle procedure ed alle specifiche tecniche di Brianzacque per lo sviluppo del progetto esecutivo, da sottoporre a parere tecnico-preventivo di Brianzacque e successivo collaudo tecnico-funzionale.
- per quanto concerne le reti di acquedotto:
- in merito all'intervento del sottopasso tra via Zeuner e via Sanzio in Comune di Seveso, è richiesta la sostituzione della esistente condotta ACC 125mm con nuova condotta PEAD PFA16 DE160mm da collocarsi nel passaggio pedonale di progetto; l'esecuzione delle suddette opere, da parte della scrivente Brianzacque S.r.l., potrà poi avere luogo a seguito di pagamento del relativo preventivo, da richiedersi con congruo anticipo secondo quanto indicato all'indirizzo internet della Società.
- 7. <u>CAPHOLDING SpA</u>, protocollo interno 6681 del 21/06/2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0018001 del 21/06/2021; comunica che per quanto riguarda l'interferenza riscontrata, ovvero il parallelismo tra la condotta fognaria DN70 in cls posta lungo via Busnelli e il raddoppio ferroviario della tratta Seveso Meda, si rilascia **nulla osta in quanto la condotta si ritiene non interferente.**
 - Qualora se ne evidenziasse la necessità è possibile richiedere la procedura di tracciamento reti disponibile sul sito del Gruppo CAP.
- 8. <u>E-DISTRIBUZIONE</u>: protocollo interno E-DIS-15/07/2021-0604447 del 15/07/2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020042 del 15/07/2021: comunica che la Società esprime piena collaborazione alla risoluzione delle interferenze dei propri impianti con i progetti presentati.

A tale proposito sono stati redatti preventivi di spesa per gli oneri connessi allo spostamento della rete a bassa tensione e media tensione nei seguenti punti oggetto di interferenza:

Indirizzo	Città	Codice rintracciabilità
Piazza della Chiesa	Meda	299423024
Via Busnelli	Meda	299424129
Via Corridoni	Seveso	299425050
Via Zeuner	Seveso	299424665

Tali opere dovranno essere autorizzate dagli enti preposti. I preventivi di spesa sono stati trasmessi ufficialmente a FERROVIENORD.

9. **RETEPIU'**, protocollo interno 0010173/21 del 22/07/2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020611 del 23/07/2021:

Viene allegata specifica relazione con indicate le modalità di risoluzione delle interferenze tra le reti di proprietà della Società e le opere in progetto e specifico modulo di richiesta di preventivo di spesa.

Si evidenzia che, durante la seduta conclusiva della Conferenza di Servizi, è stato specificato che la Società si farà carico a proprie spese delle opere di risoluzione delle interferenze tra le reti di proprietà e le opere in progetto.

Lombardio

10. <u>TERNA</u>, nota inviata tramite pec del 05/07/2021, in atti regionali protocollo prot. n. \$1.2021.0019014 del 05/07/2021; comunica che nell'area interessata dalla realizzazione delle opere in argomento non sono presenti elettrodotti AT in cavi interrati in gestione alla Società.

- 35 -

Segnala che nelle vicinanze delle aree di cantiere è presente l'elettrodotto AT in conduttori aerei di competenza della Società, come evidenziati nella cartografia georeferenziata allegata alla presente nota "Linea elettrica a 132 kV n. 536 "st Bovisio Masciago - cp Meda", campata 26-27, in attraversamento del tracciato della linea ferroviaria Seveso-Meda tra le pk. 22+380.00 e 22+410.00 (PLANIMETRIA GENERALE INTERVENTI)".

Esaminati gli elaborati, per quanto attiene il raddoppio della sede ferroviaria, rileviamo che risultano soddisfatte le condizioni di compatibilità previste dal D.M. n. 449 del 21/03/1988, costituente la normativa tecnica relativa alla costruzione ed all'esercizio delle linee elettriche aeree esterne.

Dalle verifiche effettuate, al fine di non alterare le componenti di stabilità del sostegno n. 27 (infisso sul terreno contraddistinto dal mappale n. 442 foglio n. 29 del comune censuario di Meda), si evidenzia che in fase di scavo per le opere di bonifica ordigni bellici e la realizzazione del bypass del sifone fognario esistente, non dovrà essere interessata l'area di terreno individuata da dei cerchi di raggio 7,50 metri con centro in ciascuno dei pilastrini di fondazione del sostegno.

Si comunica che dovrà sempre essere garantita alla Società la possibilità di accedere alle proprie infrastrutture, per l'esercizio e la sorveglianza degli elettrodotti, in particolare si richiede di non impegnare, nemmeno con opere provvisionali di cantiere, l'area prossima dei sostegni dell'elettrodotto posto nelle vicinanze delle opere.

Viene segnalato che le opere suddette, essendo prossime ai nostri impianti AT (in particolare al sopraccitato sostegno n. 27), dovranno essere realizzate con opportuni provvedimenti atti a salvaguardare la sicurezza delle persone ed evitare danni alla proprietà e a quelle di terzi con riferimento alle tensioni che si manifestano sugli impianti di terra durante un guasto alle linee elettriche ed al possibile trasferimento di potenziali pericolosi dai tralicci alle opere in progetto e ad altri punti remoti.

Si evidenzia che durante l'esecuzione dei lavori non dovranno essere danneggiati i dispersori di terra del sostegno n. 27, realizzati in piattina metallica interrata, che si diramano dal centro dello stesso per un raggio di 15 metri; la sistemazione del terreno circostante il sostegno dovrà mantenere affioranti i pilastrini fondazione per consentire il controllo a vista dell'integrità dei succitati dispersori di terra.

Si ricorda la necessità di un coordinamento per le eventuali richieste di fuori servizio degli elettrodotti interferenti con i lavori, al fine di poterne verificare preventivamente e con congruo anticipo la fattibilità in base alle condizioni/esigenze di rete, sia in relazione al periodo proposto, sia per quanto attiene la durata della disalimentazione.

Si segnala che la linea elettrica è costantemente in tensione e che anche il solo avvicinamento ai conduttori può determinare gravissimi pericoli di danno a persone o cose. In conseguenza, per i lavori che dovessero eventualmente svolgersi in vicinanza degli stessi conduttori elettrici, dovranno essere rispettate tutte le leggi e le norme vigenti in materia di prevenzione infortuni ed in particolare quanto stabilito dall'articolo 83 - comma 1 del D.Lgs n. 81 del 09/04/2008. In particolare, per le linee elettriche a 132 kV la distanza limite è di 5 metri.

Si precisa in ogni caso che, data la preesistenza della linea, la scrivente Società si ritiene fin d'ora sollevata ed indenne da qualunque onere e responsabilità che potessero derivare dalla realizzazione dell'opera e che qualsiasi intervento per la messa a norma, per quanto riguarda la distanza dagli elettrodotti della costruzione in questione, non potrà in alcun modo essere a carico del proprietario o esercente dell'elettrodotto stesso.



Si ricorda infine, che la linea elettrica in questione, di proprietà TERNA S.p.A., è inclusa nell'ambito della Rete elettrica di Trasmissione Nazionale (R.T.N.), costituisce opera di preminente interesse statale e viene esercita nell'interesse dello Stato per espletare il Servizio pubblico di trasmissione e dispacciamento dell'energia elettrica, di cui TERNA S.p.A. è Concessionaria, giusta convenzione stipulata con il Ministero delle Attività Produttive il 20/04/2005, come modificata in data 15/10/2010.

11. **SNAM**, protocollo interno C.NOVEDRATE 266 BER/gd del 19/05/2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0015449 del 21/05/2021: viene confermata l'interferenza dell'opera in oggetto con l'esistente metanodotto di proprietà di SNAM Rete Gas destinato ad attività di trasporto del gas naturale ad alta pressione, attività quest'ultima dichiarata, ai sensi del D.Lgs. 23/05/2000 n. 164, "attività di interesse pubblico".

Le infrastrutture di SNAM Rete Gas, opere di pubblica utilità in pressione e esercizio, sono regolate dal DM 24/11/1984 "Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzazione del gas naturale con densità non superiore a 0,8" e del DM 17/04/2008 "Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8".

Tuttavia, per poter valutare idoneamente la compatibilità della realizzanda opera sia con gli esistenti gasdotti della Società che con il futuro gasdotto in variante, si richiede la seguente documentazione di dettaglio:

- Progetto in scala adeguata (1:2000 1:500/1:200) con evidenziata l'attuale posizione degli impianti SNAM (precedentemente individuati/picchettati) e le relative fasce di rispetto;
- Tavola compartiva con evidenziate le nuove opere e/o le eventuali demolizioni;
- Planimetria quotata, con riportate le quote di progetto della nuova opera;
- Sezioni dell'opera in corrispondenza del gasdotto esistente, nei punti dove è necessario per la corretta valutazione dell'interferenza (attraversamenti e/o parallelismi):
- Elaborati di cui sopra in formato editabile.

Allo scopo di riportare correttamente negli elaborati di progetto l'esatta ubicazione della condotta si invita a contattare il personale della Società.

SNAM provvederà a propria cura, ma a spese del Soggetto Interferente, alle attività di propria competenza per la risoluzione delle interferenze con tempi che potranno essere valutati solo dopo la definizione puntuale delle interferenze stesse.

In attesa dei rilievi di cui sopra, nessun lavoro potrà essere intrapreso senza formale autorizzazione da parte di SNAM.

12. <u>TIM</u>, del 22/07/2021, in atti regionali prot. n. \$1.2021.0020582 del 23/07/2021: trasmette una nota di dettaglio rispetto alle interferenze con la propria rete:

Tratta Seveso - Meda:

In questa tratta sono presenti tre attraversamenti in rame evidenziati con cerchietto rosso sulle planimetrie 1 e 2. In base a quanto condiviso con FERROVIENORD nello specifico incontro tecnico del 10/06/2021, non dovrebbero interferire con l'intervento.

Per il resto, su tutta la tratta i cavi esistenti visibili in planimetria sono tutti posizionati sul lato opposto della strada rispetto al percorso di ampliamento binari e quindi non interferenti.

Tratta Seveso - Camnago:

In questa tratta vi è un attraversamento rame più fibra evidenziato con cerchietto rosso sulla planimetria 4. In base a quanto condiviso con FERROVIENORD nello specifico incontro tecnico del 10/06/2021, non dovrebbe interferire con l'intervento.



Per il resto, su tutta la tratta i cavi esistenti visibili in planimetria sono tutti posizionati sul lato opposto della strada rispetto al percorso di ampliamento binari e quindi non interferenti.

13. <u>CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE</u>, protocollo interno CAL-ACT-220721-00001 del 22/07/2021 – pratica n. SVP 016/21 - in atti regionali prot. n. \$1,2021.0020585 del 23/07/2021.

- 37 -

Premesso che:

- il Progetto Definitivo in esame non recepisce la presenza del Progetto Definitivo dell'opera autostradale c.d. "Pedemontana", così come approvato con delibera CIPE 97/2009 e successivi aggiornamenti, che, per l'intervento in esame, si declina in corrispondenza del manufatto di sottovia ferroviario denominato "FNM2" in corrispondenza dell'attuale SPexSS35" dei Giovi" alla PK 146+600;
- la realizzazione del manufatto "FMN2", così come attualmente previsto all'interno del PFTE proposto, appare non compatibile con il citato Progetto Definitivo di Autostrada Pedemontana approvato con delibera CIPE 97/2009;

in un'ottica di rendere compatibile il Progetto Definitivo del "Raddoppio Seveso – Meda" con il Progetto Definitivo dell'opera autostradale, si chiede l'adozione di una soluzione progettuale alternativa che preveda una traslazione verso ovest del manufatto "FNM2", così come oggi presente all'interno del Progetto Definitivo pedemontano (di cui viene allegata una planimetria), unitamente ad una contenuta maggiorazione della lunghezza degli impalcati di scavalco (rappresentati in due planimetrie allegate alla nota in argomento).

La soluzione progettuale proposta dovrà, allo stesso tempo, conformarsi alle quote stradali del Progetto Definitivo dell'opera autostradale Pedemontana, differenti da quelli della viabilità esistente.

La soluzione progettuale sopra esposta è stata preventivamente verificata e concordata tra FERROVIENORD e Autostrada Pedemontana Lombarda in specifici incontri tecnici, svolti durante i tempi della presente Conferenza di Servizi, che consentirà così di rendere compatibile e coordinato il progetto di FERROVIENORD con quello di Autostrada Pedemontana Lombarda, e ciò indipendentemente dal momento di realizzazione integrale delle opere infrastrutturali a carico delle parti e garantendo al contempo:

- il mantenimento dell'esercizio lungo l'attuale linea ferroviaria a singolo binario;
- la realizzazione del raddoppio fuori sede della linea ferroviaria Seveso-Meda;
- la continuità del transito lungo via Busnelli in Meda.

Inoltre, si richiede che l'adozione di tale ipotesi progettuale sia disciplinata da apposito Accordo, da sottoscriversi a valle dei lavori di Conferenza, che regolamenti i reciproci impegni tra i soggetti interessati, tra cui in particolare:

- il soggetto Concessionario che dovrà redigere il progetto esecutivo del manufatto così modificato;
- il soggetto Concessionario che dovrà realizzare il nuovo manufatto ed i relativi tempi di realizzazione:
- la gestione di eventuali maggiori costi derivanti dalla realizzazione del manufatto "FNM2" ed i criteri di rimborso a favore del soggetto Concessionario che realizzerà il manufatto.

Per completezza di informazione, si comunica che il costo di realizzazione del manufatto "FNM2", così come contenuto nel Progetto Definitivo autostradale approvato e già messo a base di gara per la realizzazione dell'infrastruttura autostradale, è stato computato in € 2.223.990,60 (ovverosia in assenza del citato allungamento oggi resosi necessario), oltre a spese tecniche, costi di acquisizione delle aree e di risoluzione delle interferenze.

Si esprime pertanto **parere favorevole** all'approvazione del progetto in esame, **a condizione** che il manufatto "FNM2" venga ridefinito in fase di progettazione esecutiva e quindi realizzato, nella soluzione e alle condizioni sopra esposte.

14. <u>ENEL X</u>, protocollo interno SOL/GCPA/IN&OP/PON/LOC ID: 29582479 del 30/07/2021 (non ancora protocollato in atti regionali). Contributo arrivato fuori termine, ma comunque accolto; esprime le seguenti considerazioni:

Meda piazza della Chiesa: sono presenti n. 3 centri luminosi composti da palo in ferro con lampada a led e linea interrata; I centri luminosi sono da spostare in posizione non interferente.

Seveso via Montello: sono presenti n. 1 centro luminoso composto da palo cac con apparecchio stradale e linea interrata.

Seveso via Zeuner: sono presenti n. 4 centri luminosi composti da pali con apparecchi stradali e linea interrata. Nel primo tratto compreso tra la via Montello e la piazza Mazzini non è presente impianto di illuminazione pubblica ma un impianto privato in facciata dell'edificio.

Piazza Mazzini: è presente un centro luminoso di arredo urbano con palo da 4 metri ed apparecchio al sodio AP con linea interrata. Nei pressi è ubicato anche il quadro di comando dell'impianto.

Via Sanzio: è presente impianto di illuminazione pubblica composto da 13 centri luminosi di cui 4 promiscui meccanicamente con il sostegno di E-Distribuzione. La restante parte è di varia tipologia tra impianti a palo, a parete, con linea aerea e linea interrata.

Restiamo in attesa di vostra richiesta di preventivo per la rimozione dei suddetti impianti interferenti e ci rendiamo disponibile per redigere preventivo per la realizzazione dei nuovi impianti IP in progetto.

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ - Servizio ferroviario regionale

Con riferimento alla procedura di approvazione del progetto definitivo in oggetto si evidenzia quanto segue: al fine di garantire una maggiore elasticità alla circolazione ferroviaria, soprattutto considerando i possibili accodamenti in caso di perturbazione d'esercizio e di ridurre i tempi di chiusura dei PL, in sede di elaborazione del progetto esecutivo si chiede di prevedere la revisione del sistema di segnalamento nella tratta Meda – Mariano, considerando l'aggiunta di ulteriori sezioni di blocco.

Si esprime pertanto **parere favorevole** al progetto definitivo in oggetto **con richiesta di integrazione** di quanto specificato in fase di progettazione esecutiva.

Si dà evidenza che FERROVIENORD ha inoltrato istanza di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del d.lgs. n. 152/2006 all'ufficio regionale Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, acquisita in atti regionali prot. n. T1.2021.0054594 del 21/06/2021. Con nota prot. n. T1.2021.0063431del 16/07/2021 la Struttura Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali ha comunicato gli esiti dell'istruttoria che vedono l'esclusione dalla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. ovvero di V.I.A. ai sensi della vigente normativa del progetto in esame.

Si dà atto che, a seguito della pubblicazione dell'avviso di avvio del Procedimento di Conferenza di Servizi, è stata depositata - con nota acquisita agli atti regionali prot. n. \$1.2021.0020522 del 22/07/2021, nonché trasmessa dal Comune di Seveso in pari data (prot. n. \$1.2021.0020567) - comunicazione dei Consiglieri Argiuolo, Cappelletti, Cantore e Butti del **Comune di Seveso**, con la quale viene chiesto, con riferimento alla CDS_DEF_1462:

- In prim'ordine di rivalutare l'opera sostitutiva Sottopasso via Corridoni/Sanzio.



- In subordine si chiede:
 - la realizzazione di una rotonda veicolare in via Montello e di un collegamento veicolare tra area Swarzenbach e Largo 10 luglio così come da richiesta inoltrata a Regione da un gruppo di cittadini;

- 39 -

- di mantenere aperto il passaggio a livello di via Leoncavallo in entrambi i sensi di marcia in quanto di fondamentale importanza per il raggiungimento della zona del quartiere San Pietro posto tra i rami ferroviari Meda e Camnago;
- che venga mantenuta l'apertura del PL di via Dante in senso di marcia veicolare Montello-Dante che non costituisce criticità rispetto al problema dell'incodamento di veicoli sul PL in caso di chiusura. Questo intervento consentirebbe anche il mantenimento della possibilità di attraversamento ciclopedonale nei due sensi, importante per l'utenza debole.
- In ulteriore subordine a quanto richiesto nella frase precedente si chiede l'individuazione di un'opera sostitutiva ciclopedonale del PL di via Dante.

Alla suddetta comunicazione verrà dato riscontro nell'ambito della delibera di Giunta adottata ai sensi dell'art 19, comma 7 della L.R. n. 9/2001.

Si dà atto altresì che a seguito della pubblicazione dell'avviso di avvio del Procedimento di Conferenza dei Servizi, ai sensi della Legge n. 241/1990 e dell'art. 16 del DPR n. 327/2001, allo stato attuale, sono pervenute le seguenti osservazioni da parte dei soggetti privati:

- PAIELLA Maria Alessandra, RADICE Luca, PAIELLA Luigi Armando, in atti regionali prot. \$1,2021.0017091 del 10/06/2021;
- CONSONNI Piera, CONSONNI Marilena, CONSONNI Carmen, CONSONNI Maria Luisa, in atti regionali prot. \$1.2021.0017232 del 14/06/2021;
- CAPPELLETTI Egidio, in atti regionali prot. \$1.2021.0017242 del 14/06/2021;
- P.M.C. SRL, in atti regionali prot. \$1.2021.0017260 del 14/06/2021;
- **COPIM SRL**, in atti regionali prot. \$1.2021.0017354 del 14/06/2021;
- **STUDIO PAIELLA RUGGERI**, in atti regionali prot. \$1.2021.0017355 del 15/06/2021, in rappresentanza dei seguenti soggetti:
 - B.M. Ballabio Massimo;
 - F.lli BOSEGGIA di Boseggia Massimo Luigi S.n.c.;
 - Ambulatorio Odontoiatrico Colombo;
 - COPIM S.r.l.:
 - MA.Pl. S.a.s.;
 - Dendena Giuseppina;
 - ZEUNER S.p.a.;
 - CENTRO DIAGNOSTICO S. GIORGIO S.r.I.;
 - DATA SYSTEM di Nanni Corrado e C. S.n.c.;
 - CORRADO TESSUTI di Nanni Corrado;
 - Paiella Maria Luisa Costanza;
 - Paiella Luigi Arnaldo;
 - Ruggeri Carmela Tina Adriana;
 - ESSETRE S.n.c.:
 - Sartor Tiziano Ottaviano;
- MA.PI. S.a.s., in atti regionali prot. \$1.2021.0017356 del 15/06/2021,

alle quali verrà dato riscontro mediante apposito allegato approvato dalla di Giunta regionale con Delibera, esulando le stesse dai lavori della Conferenza, ancorché i suddetti riscontri potranno essere influenti in sede di Delibera di Giunta di cui all'art. 19 comma 7 della LR 9/2001.



ESITI DELLA CONFERENZA

In base a quanto emerso dai lavori di Conferenza, e rilevato che:

- i pareri resi dai soggetti convocati, laddove esprimono indicazioni e/o prescrizioni per il successivo sviluppo progettuale, dovranno essere valutati ai fini dello sviluppo del progetto esecutivo;
- in riferimento alla comunicazione dei Consiglieri del Comune di Seveso, le richieste saranno valutate ove pertinenti all'oggetto del procedimento;
- sussiste la positiva verifica preliminare in linea funzionale condotta dal competente ufficio regionale circa l'efficacia degli interventi in progetto rispetto agli obiettivi programmati,

il presente verbale conclusivo della Conferenza di Servizi indetta in forma simultanea e in modalità sincrona raccoglie tutti gli elementi atti affinché la Giunta regionale, previa istruttoria tecnica che effettui i necessari approfondimenti, con proprio provvedimento:

- indichi le condizioni per lo sviluppo della progettazione esecutiva;
- costituisca variante agli strumenti urbanistici difformi;
- costituisca vincolo preordinato all'esproprio;
- disponga dichiarazione di pubblica utilità;
- sostituisca tutte le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nullaosta e
 gli assensi, comunque denominati, consentendo la realizzazione e l'esercizio di tutte le
 opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

Copia del presente verbale è trasmessa a tutti i soggetti invitati ai lavori della Conferenza, anche per il tramite dell'apposita piattaforma telematica per la gestione della Conferenza di Servizi, ed è reso noto alla Giunta regionale per i successivi adempimenti.

Milano Iì, 30/07/2020

LA RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Erminia Falcomatà

Edilibarara

Allegato B3

PROGETTO DEFINITIVO "RADDOPPI FERROVIARI SEVESO-MEDA - SEVESO-CAMNAGO E OPERE SOSTITUTIVE PL IN COMUNE DI SEVESO".

- 41 -

VALUTAZIONI RIGUARDO ALLE DETERMINAZIONI DELLE AMMINISTRAZIONI E DEGLI ENTI GESTORI DI BENI E SERVIZI PUBBLICI

1. Ministero della Cultura – Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese

Determinazione: esprime parere favorevole con prescrizioni sulle materie oggetto della Conferenza di Servizi:

- Tutela paesaggistica: si prescrive di escludere la costituzione di depositi permanenti di materiali in disuso e di effettuare il ripristino dei luoghi con l'uso delle medesime e migliori finiture; il ripristino dovrà restituire almeno lo stato di consegna dei luoghi utilizzati per il cantiere, emendato di eventuali danneggiamenti e sottrazioni e all'uopo dovrà essere redatto un dettagliato rilievo dei luoghi eventualmente indicando i punti maggiormente interessati da cantierizzazioni invasive, o documentando i punti di scarico/raccolta acqua e inerti. Il verde alla restituzione dei luoghi dev'essere accuratamente risistemato, curando gli attecchimenti e le eventuali fallanze; i luoghi siano accuratamente riparati, ripristinati e/o ripuliti. Il DL dovrà consegnare all'ufficio scrivente il rilievo fotografico attestante la presa in carico, le fasi significative di cantierizzazione e la restituzione dei luoghi, documentazione utile anche nelle fasi conclusive di collaudo dell'opera.
- **Tutela archeologica**: si conferma il parere già rilasciato in sede di valutazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica con prot. n. 611 del 10/01/2020, che si riporta di seguito:
 - "si conferma il potenziale interesse archeologico dell'area e, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 si chiede l'avvio delle verifiche archeologiche previste dalla normativa;
 - si propone una semplificazione dei livelli di approfondimento delle verifiche archeologiche con l'esecuzione, per tutte le opere di scavo, di assistenza da parte di archeologi in possesso dei requisiti di cui al DM 244/2019 operanti sotto la direzione scientifica dell'ufficio della Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese, come previsto dall'art. 88 del D.Lgs. 42/2004, con formale incarico e onere della Stazione appaltante;
 - al fine di una più celere ed efficiente lettura della stratigrafia, tutte le opere di scavo fino al raggiungimento dello sterile antropico dovranno essere effettuate con mezzo meccanico a benna liscia;
 - in caso di rinvenimenti archeologici, dovrà essere effettuato uno scavo archeologico con metodo stratigrafico con le tempistiche cha saranno di volta in volta necessarie e secondo le indicazioni che saranno impartite dall'ufficio Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese".

Valutazione: si chiede a FERROVIENORD di recepire, nell'ambito della progettazione esecutiva, tutte le prescrizioni indicate e di ottemperare a quanto richiesto, nell'ambito della successiva fase di realizzazione dei lavori.

Si conferma che tutte le prescrizioni indicate in sede di valutazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, sono state recepite nel progetto definito che le stesse saranno altresì confermate nel progetto esecutivo.



2. Provincia di Monza Brianza

Determinazione: presenta le seguenti valutazioni suddivise per temi:

a) Pianificazione e Sistema del paesaggio, dei vincoli e delle tutele

In relazione all'attuale livello di progettazione dell'intervento e a quanto già evidenziato in sede di CdS preliminare per l'approvazione del PFTE, con la presente si evidenzia quanto segue:

- si rileva in generale uno scarso confronto con la disciplina del PTCP in tema di tutele paesisticoambientali: la Relazione generale cita solo alcune tutele paesistico-territoriali del vigente PTCP per le aree in cui sono individuate le opere previste; nella relazione paesaggistica il tema delle tutele del PTCP viene trattato con estratti cartografici, viene trascritto il solo obiettivo 4.2 del PTCP che riguarda il potenziamento del trasporto pubblico;
- 2. non si rileva negli elaborati di progetto alcuna previsione riguardante gli interventi di mitigazione e di compensazione territoriale ai sensi dell'art. 31.3.b delle Norme del Piano provinciale dovute per le nuove impermeabilizzazioni in RV riguardanti la porzione nord dello snodo ferroviario di Seveso.

Nella relazione paesaggistica si legge che "analizzando le Norme suddette e gli elaborati grafici del PTCP, si desume che gli interventi di raddoppio della linea ferroviaria che ricadono per una limitata porzione all'interno del Corridoio di Ricomposizione Paesaggistica, possono essere attuati mediante semplici operazioni di mitigazione dell'infrastruttura previste dai relativi PGT comunali". A tale riguardo si evidenzia innanzitutto che non è esplicitato quale norma di PGT possa supportare l'individuazione delle relative misure di compensazione; il PGT di Seveso non presenta infatti una disciplina specifica per la mitigazione di progetti infrastrutturali che non siano afferenti a Pedemontana: si tratta degli "spazi aperti agricoli" individuati nella tavola PRO2 del PGT, e delle aree appartenenti alla Rete verde di ricomposizione paesaggistica e di quelle appartenenti agli Ambiti di Interesse Provinciale (art. 31 e art. 34 delle Norme del piano Provinciale) individuate in tavola DPO6 del DdP. "La cessione di queste aree avverrà in misura pari alla SF dell'area di pertinenza dell'intervento".

Nel riconoscere la valenza sovra-comunale del complessivo progetto in esame, si ritiene ammissibile l'intervento per il quale permane, tuttavia, l'onere di misure di mitigazione e compensazione territoriale dovute ai sensi dell'art. 31.3.b delle Norme del Piano provinciale per gli interventi di impermeabilizzazione del suolo previsti all'interno della Rete Verde di ricomposizione paesaggistica (RV) del PTCP: "... i progetti di viabilità di interesse sovracomunale dovranno contemplare interventi di mitigazione (tra i quali la realizzazione di passaggi faunistici) e compensazione territoriale, garantendo in ogni caso che non venga compromessa la continuità e la funzionalità ecologica del corridoio stesso".

Si invita pertanto a valutare l'impatto dell'opera sulle aree attualmente libere e conseguentemente quantificare e individuare negli elaborati del progetto esecutivo le aree destinate a mitigazione e compensazione territoriale, siano esse di tipo areale o lineare, in relazione al contesto e a prestare le dovute attenzioni ai ripristini a conclusione della fase di cantierizzazione.

b) Vincoli paesaggistici D.Lgs. 42/2004

Relativamente all'intervento 01 – Raddoppio ferroviario Seveso – Meda, pare interferire anche con un'area boscata, già mappata dal vecchio Piano di Indirizzo Forestale della Provincia di Milano, ora decaduto per il territorio della Provincia di Monza e Brianza. Qualora le verifiche condotte da Regione Lombardia, in qualità di autorità forestale competente, tramite il proprio Ufficio Territoriale Regionale Brianza, rilevino che dette aree siano effettivamente boscate, le stesse costituiscono vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 40/2004, art. 142.1.c e sono pertanto soggette alle disposizioni dettate dal predetto Decreto.

Rispetto alla competenza relativa al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, fatti i dovuti approfondimenti in merito all'esercizio delle funzioni paesaggistiche, si precisa che in questo caso la competenza per il rilascio della Paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004 non è della Provincia (come generalmente avviene in caso di presenza di bosco) ma è della Regione stessa, ai sensi della L.R. n. 12/2005, art. 80, comma 3 lettera a. Lo stesso concetto è ribadito altresì nella DGR 2727 del



22/12/2011 "criteri e procedure per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di beni paesaggistici in attuazione della L.R. n. 12/2005"; nel cap. 3.1 vengono, infatti, esplicitate le competenze regionali, riprendendo l'art. 80.3.a della L.R. n. 12/2005 di cui sopra, specificando altresì che le "opere di competenza regionale sono relative a quei progetti in cui l'Ente attuatore sia direttamente la Regione o le Aziende e gli Enti del Sistema regionale".

c) Tematiche geologiche e di difesa del suolo

Complessivamente le opere di progetto si sviluppano su aree urbanizzate e non presentano interferenze rispetto ad elementi tutelati dal PTCP dal punto di vista della difesa del suolo.

La sola potenziale interferenza potrebbe essere relativa all'ambito vallivo del fiume Seveso. Per quanto nella Relazione Generale del progetto si parli di generici interventi in Comune di Barlassina e Lentate sul Seveso, si riscontra che gli elaborati e le relazioni non contemplano alcun inquadramento delle opere previste nel Comune di Lentate (forse in ragione delle lievi modifiche del tracciato esistente), mentre per Barlassina non viene reso disponibile alcun approfondimento geologico.

In ragione della ricomprensione della parte settentrionale del progetto e dell'intera asta ferroviaria nell'ambito vallivo che il PTCP identifica per il fiume Seveso nei Comuni di Barlassina e Lentate sul Seveso, occorre circostanziare gli interventi previsti in tale settore territoriale, escludendo la fattispecie della casistica di "nuova edificazione" per le porzioni interne all'area vincolata ai sensi dell'articolo 9 delle Norme del PTCP ed esterne al perimetro del Parco Regionale delle Groane.

Di assoluta rilevanza è invece l'elevato grado di suscettività al fenomeno degli occhi pollini che interessa le aree di progetto nei Comuni di Seveso e Meda.

La criticità rappresentata dal fenomeno è correttamente censita negli inquadramenti cartografici.

La trattazione del fenomeno degli occhi pollini è invece completamente assente nelle relazioni che affrontano la problematica idraulica e che per entrambe le opere prevedono soluzioni di gestione delle acque meteoriche a mezzo di infiltrazione nel sottosuolo. In particolare, per l'opera in Comune di Meda si prevede la realizzazione di una trincea drenante che coinvolgerà le acque in 7 pozzi perdenti, mentre in Comune di Seveso una parte degli apporti meteorici sarà gestita da due bacini drenanti ipogei.

Per quanto per tipologia le opere in progetto non siano soggette al Regolamento Regionale 7/2017, che imporrebbe specifiche cautele nella valutazione dell'infiltrazione in aree caratterizzate da elevata pericolosità rispetto agli occhi pollini, risulta in ogni caso necessario evidenziare nelle relazioni idrauliche le ragioni che hanno condotto all'adozione di tale scelta progettuale, circostanziandole rispetto al fenomeno.

I più recenti studi sul tema hanno infatti acclarato che il fenomeno degli occhi pollini non è statico ma dinamico, quindi il fatto di non aver rilevato evidenze durante le indagini non deve condurre ad escludere possibili successive manifestazioni della problematica e che le prove penetrometriche, di estensione assolutamente puntuale, non possono garantire con certezza l'intercettazione di eventuali cavità anche in aree di progetto di modesta estensione.

d) Infrastrutture, mobilità e trasporti

Considerato quanto indicato nel parere di Provincia del 17/12/2019 prot. prov. n. 52139, nonostante non sussistano interferenze dirette con strade la cui gestione risulta in capo all'Amministrazione provinciale (SP) e interferenze limitate con itinerari individuati nella Tavola 12 del PTCP (I-II-III livello della gerarchia della rete viabilistica), durante la fase di cantiere si chiede di adottare le migliori cautele per evitare che la movimentazione dei mezzi di cantiere e dei materiali possa causare effetti negativi alle condizioni della circolazione stradale.

Valutazione:

a) Pianificazione e Sistema del paesaggio, dei vincoli e delle tutele:

Viene confermata l'impostazione progettuale, rimando alle compensazioni previste a seguito della trasformazione dell'area boscata parzialmente sovrapposta alla rete verde provinciale. Con riferimento alla sovrapposizione con la rete verde stessa, si evidenzia che le opere in oggetto, nella tratta verso Meda non vanno ad inficiare od interrompere la continuità di un ambito che rappresenta, di fatto, la porzione residuale del corridoio compreso fra le due principali infrastrutture esistenti: la SPexSS35 Milano-Meda e la linea RFI Milano-Como- Chiasso, nella tratta verso Camnago non modificano in alcun modo la situazione attuale.

b) Vincoli paesaggistici D.Lgs. 42/2004:

Considerati i soggetti chiamati a partecipare alla Conferenza di Servizi, in particolare l'Autorità regionale competente al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica e la Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese, anche su indicazione della suddetta Autorità regionale competente, gli esiti della Conferenza sono da intendersi come efficaci rispetto al perfezionamento della procedura di autorizzazione paesaggistica.

c) Tematiche geologiche e di difesa del suolo

Si precisa che gli interventi nei Comuni di Barlassina e Lentate sul Seveso si configurano come adeguamento di impianti ferroviari già esistenti e non costituiscono nuova edificazione.

Si chiede a FERROVIENORD di procedere, nella progettazione esecutiva, ad integrare le relazioni idrauliche.

d) Infrastrutture, mobilità e trasporti

Si chiede a FERROVIENORD di recepire la prescrizione e di ottemperare a quanto richiesto durante le fasi di cantierizzazione.

3. Comune di Meda

Determinazione: esprime il seguente **parere**:

Favorevole alla realizzazione dell'opera come rappresentata nel progetto allegato alla conferenza. Come richiesto durante la sessione del 01/06/2021 questo Comune chiede che vengano apportati gli accorgimenti costruttivi per far sì che l'attuale recinzione unitamente al relativo muro di sostegno del sedime ferroviario lungo la via Francia e Busnelli in territorio di Meda venga mantenuta senza operare il restringimento della carreggiata stradale considerato anche il fatto che la predetta recinzione è stata appena ultimata ad opera di Ferrovie Nord.

Per quanto attiene il lato opposto lungo la piazza della chiesa interessato dall'allargamento del sedime ferroviario, premesso che il progetto in argomento prevede il rifacimento della parte stradale e dei parcheggi oggi a spina e nella versione progettuale in linea, essendo previsto l'esproprio dell'area ove viene realizzato il parcheggio in linea e risistemata l'area a verde, di tale area soggetta ad esproprio si chiede la cessione al Comune al termine di esecuzione dei lavori.

Valutazione: si chiede a FERROVIENORD che nella stesura del progetto esecutivo si individuino le migliori soluzioni affinché possa essere ridotta o addirittura annullata l'occupazione definitiva della sede stradale lungo le vie Busnelli e Francia.

Si accoglie la richiesta del Comune di Meda riguardo la cessione all'Amministrazione comunale della proprietà delle aree di Piazza della Chiesa, oggetto di esproprio, al termine dei lavori.

4. Agenzia di Tutela della Salute della Brianza

Determinazione: esprime le seguenti osservazioni:



- premesso che per la tipologia di interventi in progetto la normativa vigente non prevede l'espressione di pareri in materia di edilizia da parte dell'Agenzia Sanitaria, inoltre in relazione all'istanza in esame, la scrivente Agenzia non essendo titolare di procedimenti di concessioni, nulla osta e/o autorizzazioni in materia di edilizia, non è da considerarsi ricompresa tra le "amministrazioni interessate" così come definite all'art. 14 bis comma 2 della L. 241/90 e s.m.i.;
- tenuto conto che per la tipologia d'intervento in progetto la normativa vigente in materia di rilascio dei titoli abilitativi edilizi ex DPR 380/01, non prevede l'espressione di pareri da parte di questa Agenzia Sanitaria, e tale disciplina prevede che le richieste dei titoli edilizi devono essere accompagnate "... da una relazione del progettista abilitato che asseveri la conformità del progetto agli strumenti urbanistici ... e alle altre normative di settore ... in particolare alle ... norme di sicurezza e ... igienico-sanitarie".

Per gli aspetti igienico-sanitari di competenza di questa Agenzia Sanitaria, in carenza dei presupposti normativi in premessa richiamati e non dovendo esprimere pareri di competenza in merito alle autorizzazioni in materia edilizia, si comunica che la presente comunicazione non costituisce alcun assenso senza condizioni ai sensi della L. 241/90 e s.m.i. e non è sostitutiva della dichiarazione asseverata del tecnico progettista da rendere nei modi previsti dal DPR 380/01 e s.m.i.

Si ricorda comunque il rispetto dei disposti di cui alla L. 447/1995 e LR 13/2001 in materia di rumore per l'acquisizione dei pareri degli enti competenti in materia.

Valutazione: si prende atto.

5. RETE FERROVIARIA ITALIANA

Determinazione:

Premesso che:

Il rilascio delle autorizzazioni, concretandosi nella valutazione di compatibilità di un'opera con le esigenze di un pubblico servizio come il servizio ferroviario, avviene mediante un'analisi volta a valutare la tutela della regolarità e sicurezza dell'esercizio ferroviario attuale o futuro e della pubblica incolumità. Qualora queste valutazioni portino ad esito positivo, per la loro complessità difficilmente possono essere espletate all'interno della Conferenza di Servizi.

Pertanto, il relativo procedimento istruttorio, da svolgersi secondo specifici criteri da soggetti legittimati in virtù di specifica riserva di legge, non può essere ricondotto all'interno del procedimento amministrativo della Conferenza dei Servizi, promossa ai sensi dell'art. 14 della Legge 241/1990 e s.m.i., ma deve essere avviato da questa Struttura in osseguio alle disposizioni regolamentari emanate da RFI.

Determinazioni:

L'intervento previsto comporterà il rifacimento di un tratto di circa 500 ml di linea di contatto su entrambe i binari della linea Milano Chiasso oltre alla realizzazione di un nuovo sottopasso della linea di FNM in sostituzione di quello attualmente esistente a semplice binario sulla linea di RFI della suddetta linea tra Seregno e Camnago: il tutto dovrà essere oggetto di specifiche analisi e valutazioni con le Strutture della scrivente Società interessate al rilascio di pareri sulle realizzazioni del progetto ai sensi dell'art. 58 del DPR 753/80 "Nuove norme in materia di Polizia, Sicurezza e Regolarità dell'Esercizio Ferroviario":

Si premette che per quanto concerne l'approvazione di opere che andranno a creare interferenze all'esercizio ferroviario, o che si svolgeranno sulla proprietà di RFI, saranno necessari per l'espressione di un parere definitivo:

- l'acquisizione di tavole di progetto esecutivo;
- la verifica sulle relazioni di calcolo;
- la verifica sul posto di presenza di impianti ferroviari (pali di sostegno linea aera di contatto, cunicoli attrezzati per gli impianti di segnalamento e distanziamento treni, ecc.) e relative interferenze;
- la verifica disponibilità di scorte, interruzioni e rallentamenti;
- la predisposizione di appositi verbali;



 la stipula di convenzione per regolare lo stato patrimoniale delle opere ricadenti in proprietà RFI (per Legge non espropriabili).

Pertanto, con riferimento alla richiesta di autorizzazione in oggetto, si esprime per quanto di competenza, un parere di massima non ostativo all'esecuzione degli interventi di cui alla progettazione in oggetto. Il definitivo parere di conformità sarà rilasciato a seguito della presentazione del progetto esecutivo, sulla quale questa Società si riserva la facoltà di formulare più puntuali osservazioni e/o prescrizioni di dettaglio a seguito della verifica dell'opera con la normativa ferroviaria e le norme vigenti.

Valutazione: si chiede a FERROVIENORD di trasmettere a RFI il progetto esecutivo, per le necessarie verifiche ed il conseguente parere di competenza.

6. BRIANZACQUE

Determinazione: esprime parere tecnico preliminare con le seguenti indicazioni e prescrizioni:

- a. stato di fatto delle suddette reti tramite il sistema informativo aziendale e si dovrà fare riferimento:
 - 1. alla vigente normativa statale e regionale relativa in particolare alla tutela e uso delle acque, nonché i criteri e i metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica (R.R. n. 7/2017);
 - 2. alle "Linee Guida relative alle Opere del S.I.I." di cui al Regolamento del Servizio Idrico Integrato allegato alla Convenzione tra ATO-MB e Brianzacque, approvato in data 22/12/2020;
 - 3. alle specifiche tecniche reperibili sul sito internet della Società.
- b. In particolare, è necessario, considerate le specifiche competenze della Società quale soggetto Gestore del ciclo idrico integrato:
 - 1. seguire la procedura reperibile sul sito internet della Società, nel caso in cui siano previsti interventi di estensione/modifica della pubblica **rete di fognatura**, che prevede:
 - venga acquisito il parere tecnico di Brianzacque sul progetto esecutivo, prima di dar luogo ai lavori, secondo le procedure della Società;
 - venga presentata a Brianzacque documentazione AS BUILT a lavori ultimati con contestuale richiesta di collaudo idraulico, secondo le procedure della Società;
 - il pagamento delle spese relative alle attività di collaudo che verranno effettuate da Brianzacque.
 Il rispetto delle predette prescrizioni e l'esito favorevole del collaudo finale rappresentano le condizioni necessarie per la presa in carico degli impianti realizzati;
 - 2. effettuare richiesta di preventivo, secondo le procedure della Società, nel caso in cui siano previsti interventi di estensione/modifica della pubblica **rete di acquedotto**.

Peraltro, da una prima analisi degli atti di progetto, si ritiene sin d'ora opportuno segnalare a titolo indicativo, per quanto riguarda le opere che saranno prese in gestione da Brianzacque S.r.l., quanto segue:

- per quanto concerne le reti di fognatura:
- in merito alle interferenze con le reti fognarie esistenti si rilevano n. 2 punti di attenzione, relativamente a due sifoni fognari ubicati in via Busnelli in Comune di Meda presso le progressive della linea ferroviaria Km 18+311 ("sifone Nord") e Km 18+181 ("sifone Sud"), entrambi convenzionati con atti sottoscritti dal Comune di Meda all'epoca della loro realizzazione; in particolare in merito al "sifone Nord" in relazione alle modifiche di quota previste sulla linea ferroviaria, si richiede un approfondimento a livello di progettazione



esecutiva allo scopo di garantire adeguata protezione strutturale alla condotta; visto anche il progetto di spostamento del "sifone Sud" - per il quale non si rilevano osservazioni a livello di progetto definitivo - rammentando comunque che per entrambi i sifoni è richiesto di sottoporre il relativo progetto esecutivo a parere tecnico-preventivo di Brianzacque S.r.l. per approvazione; in ogni caso, per tutte le condotte fognarie interferenti dovrà essere garantita a fine lavori accessibilità, ispezionabilità e manutenibilità; inoltre al fine di regolare lo spostamento-modifica delle suddette opere interferenti, quantificarne la spesa e le modalità di corresponsione, si chiede da parte di Ferrovie Nord l'invio di una formale comunicazione a chiarimento entro dicembre 2021;

- in merito all'intervento del sottopasso tra via Zeuner e via Sanzio in Comune di Seveso non si rilevano criticità relativamente allo spostamento della condotta di pubblica fognatura mista, rammentando che l'eventuale progetto di una nuova condotta dovrà essere sottoposto a parere tecnico preventivo per approvazione di Brianzacque S.r.l. e che dovrà essere comunque garantita accessibilità, ispezionabilità e manutenibilità della stessa;
- in merito alle previste estensioni di fognatura acque meteoriche si rimanda alle procedure ed alle specifiche tecniche di Brianzacque per lo sviluppo del progetto esecutivo, da sottoporre a parere tecnico-preventivo di Brianzacque e successivo collaudo tecnicofunzionale.
- per quanto concerne le reti di acquedotto:
- in merito all'intervento del sottopasso tra via Zeuner e via Sanzio in Comune di Seveso, è
 richiesta la sostituzione della esistente condotta ACC 125mm con nuova condotta PEAD
 PFA16 DE160mm da collocarsi nel passaggio pedonale di progetto; l'esecuzione delle
 suddette opere, da parte della scrivente Brianzacque S.r.l., potrà poi avere luogo a seguito
 di pagamento del relativo preventivo, da richiedersi con congruo anticipo secondo quanto
 indicato all'indirizzo internet della Società.

Valutazione: si chiede a FERROVIENORD di recepire, nell'ambito della progettazione esecutiva, tutte le prescrizioni indicate e di ottemperare a quanto richiesto, nell'ambito della successiva fase di realizzazione dei lavori.

Si chiede inoltre a FERROVIENORD, prima dell'inizio lavori, di contattare l'Ente gestore per coordinare gli interventi e provvedere al pagamento degli eventuali importi dovuti.

7. CAPHOLDING SpA

Determinazione: comunica che per quanto riguarda l'interferenza riscontrata, ovvero il parallelismo tra la condotta fognaria DN70 in cls posta lungo via Busnelli e il raddoppio ferroviario della tratta Seveso – Meda, si rilascia **nulla osta in quanto la condotta si ritiene non interferente**.

Qualora se ne evidenziasse la necessità, è possibile richiedere la procedura di tracciamento reti disponibile sul sito del Gruppo CAP.

Valutazione: si prende atto.

8. E-DISTRIBUZIONE

Determinazione: comunica che la Società esprime piena collaborazione alla risoluzione delle interferenze dei propri impianti con i progetti presentati.

A tale proposito sono stati redatti preventivi di spesa per gli oneri connessi allo spostamento della rete a bassa tensione e media tensione nei seguenti punti oggetto di interferenza:

Indirizzo	Città	Codice rintracciabilità
Piazza della Chiesa	Meda	299423024
Via Busnelli	Meda	299424129
Via Corridoni	Seveso	299425050
Via Zeuner	Seveso	299424665

Tali opere dovranno essere autorizzate dagli enti preposti. I preventivi di spesa sono stati trasmessi ufficialmente a FERROVIENORD.

Valutazione: si chiede a FERROVIENORD, prima dell'inizio lavori, di contattare l'Ente gestore per coordinare gli interventi e provvedere al pagamento degli eventuali importi dovuti.

9. RETEPIU'

Determinazione: Viene allegata specifica relazione con indicate le modalità di risoluzione delle interferenze tra le reti di proprietà della Società e le opere in progetto e specifico modulo di richiesta di preventivo di spesa.

L'Ente individua tre interventi necessari:

- INT.1 Adeguamento attraversamento ferroviario linea gas a bassa pressione tra le vie Cipressi e Dante, Meda (MB);
- INT.2 via Zeuner/via Laforet, Seveso (MB) Potenziamento ed estensione rete gas a bassa pressione via Laforet e ricollegamento allacci + eliminazione rete BP interferente lungo via Zeuner compreso spostamento allacciamenti attivi;
- INT.3 Anellamento rete gas a bassa pressione PE De 125, m.4 all'incrocio tra le vie Corridoni e Nicolo'
 Tommaseo e dismissione tratta di rete gas a bassa pressione PE De 90, m. 45 lungo via Corridoni,
 Seveso (MB).

Si evidenzia che, durante la seduta conclusiva della Conferenza di Servizi, è stato specificato che la Società si farà carico a proprie spese delle opere di risoluzione delle interferenze tra le reti di proprietà e le opere in progetto.

Valutazione: si chiede a FERROVIENORD, prima dell'inizio lavori, di contattare l'Ente gestore per coordinare gli interventi e provvedere al pagamento degli eventuali importi dovuti.

10. TERNA

Determinazione: comunica che nell'area interessata dalla realizzazione delle opere in argomento non sono presenti elettrodotti AT in cavi interrati in gestione alla Società.

Segnala che nelle vicinanze delle aree di cantiere è presente l'elettrodotto AT in conduttori aerei di competenza della Società, come evidenziati nella cartografia georeferenziata allegata alla presente nota "Linea elettrica a 132 kV n. 536 "st Bovisio Masciago - cp Meda", campata 26-27, in attraversamento del tracciato della linea ferroviaria Seveso-Meda tra le pk. 22+380.00 e 22+410.00 (PLANIMETRIA GENERALE INTERVENTI)".

Esaminati gli elaborati, per quanto attiene il raddoppio della sede ferroviaria, rileviamo che risultano soddisfatte le condizioni di compatibilità previste dal D.M. n. 449 del 21/03/1988, costituente la normativa tecnica relativa alla costruzione ed all'esercizio delle linee elettriche aeree esterne.

Lollibarate

Dalle verifiche effettuate, al fine di non alterare le componenti di stabilità del sostegno n. 27 (infisso sul terreno contraddistinto dal mappale n. 442 foglio n. 29 del comune censuario di Meda), si evidenzia che in fase di scavo per le opere di bonifica ordigni bellici e la realizzazione del bypass del sifone fognario esistente, non dovrà essere interessata l'area di terreno individuata da dei cerchi di raggio 7,50 metri con centro in ciascuno dei pilastrini di fondazione del sostegno.

- 49 -

Si comunica che dovrà sempre essere garantita alla Società la possibilità di accedere alle proprie infrastrutture, per l'esercizio e la sorveglianza degli elettrodotti, in particolare si richiede di non impegnare, nemmeno con opere provvisionali di cantiere, l'area prossima dei sostegni dell'elettrodotto posto nelle vicinanze delle opere.

Viene segnalato che le opere suddette, essendo prossime ai nostri impianti AT (in particolare al sopraccitato sostegno n. 27), dovranno essere realizzate con opportuni provvedimenti atti a salvaguardare la sicurezza delle persone ed evitare danni alla proprietà e a quelle di terzi con riferimento alle tensioni che si manifestano sugli impianti di terra durante un guasto alle linee elettriche ed al possibile trasferimento di potenziali pericolosi dai tralicci alle opere in progetto e ad altri punti remoti.

Si evidenzia che durante l'esecuzione dei lavori non dovranno essere danneggiati i dispersori di terra del sostegno n. 27, realizzati in piattina metallica interrata, che si diramano dal centro dello stesso per un raggio di 15 metri; la sistemazione del terreno circostante il sostegno dovrà mantenere affioranti i pilastrini fondazione per consentire il controllo a vista dell'integrità dei succitati dispersori di terra.

Si ricorda la necessità di un coordinamento per le eventuali richieste di fuori servizio degli elettrodotti interferenti con i lavori, al fine di poterne verificare preventivamente e con congruo anticipo la fattibilità in base alle condizioni/esigenze di rete, sia in relazione al periodo proposto, sia per quanto attiene la durata della disalimentazione.

Si segnala che la linea elettrica è costantemente in tensione e che anche il solo avvicinamento ai conduttori può determinare gravissimi pericoli di danno a persone o cose. In conseguenza, per i lavori che dovessero eventualmente svolgersi in vicinanza degli stessi conduttori elettrici, dovranno essere rispettate tutte le leggi e le norme vigenti in materia di prevenzione infortuni ed in particolare quanto stabilito dall'articolo 83 - comma 1 del D.Lgs n. 81 del 09/04/2008. In particolare, per le linee elettriche a 132 kV la distanza limite è di 5 metri.

Si precisa in ogni caso che, data la preesistenza della linea, la scrivente Società si ritiene fin d'ora sollevata ed indenne da qualunque onere e responsabilità che potessero derivare dalla realizzazione dell'opera e che qualsiasi intervento per la messa a norma, per quanto riguarda la distanza dagli elettrodotti della costruzione in questione, non potrà in alcun modo essere a carico del proprietario o esercente dell'elettrodotto stesso.

Si ricorda infine, che la linea elettrica in questione, di proprietà TERNA S.p.A., è inclusa nell'ambito della Rete elettrica di Trasmissione Nazionale (R.T.N.), costituisce opera di preminente interesse statale e viene esercita nell'interesse dello Stato per espletare il Servizio pubblico di trasmissione e dispacciamento dell'energia elettrica, di cui TERNA S.p.A. è Concessionaria, giusta convenzione stipulata con il Ministero delle Attività Produttive il 20/04/2005, come modificata in data 15/10/2010.

Valutazione: si chiede a FERROVIENORD di recepire, nell'ambito della progettazione esecutiva, tutte le prescrizioni indicate.

11. **SNAM**

Determinazione: viene confermata l'interferenza dell'opera in oggetto con l'esistente metanodotto di proprietà di SNAM Rete Gas destinato ad attività di trasporto del gas naturale ad alta pressione, attività quest'ultima dichiarata, ai sensi del D.Lgs. 23/05/2000 n. 164, "attività di interesse pubblico".

Le infrastrutture di SNAM Rete Gas, opere di pubblica utilità in pressione e esercizio, sono regolate dal DM 24/11/1984 "Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzazione del gas naturale con densità non superiore a 0,8" e del DM 17/04/2008 "Regola tecnica per la progettazione,



costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8".

Tuttavia, per poter valutare idoneamente la compatibilità della realizzanda opera sia con gli esistenti gasdotti della Società che con il futuro gasdotto in variante, si richiede la seguente documentazione di dettaglio:

- Progetto in scala adeguata (1:2000 1:500/1:200) con evidenziata l'attuale posizione degli impianti
 SNAM (precedentemente individuati/picchettati) e le relative fasce di rispetto;
- Tavola compartiva con evidenziate le nuove opere e/o le eventuali demolizioni;
- Planimetria quotata, con riportate le quote di progetto della nuova opera;
- Sezioni dell'opera in corrispondenza del gasdotto esistente, nei punti dove è necessario per la corretta valutazione dell'interferenza (attraversamenti e/o parallelismi);
- Elaborati di cui sopra in formato editabile.

Allo scopo di riportare correttamente negli elaborati di progetto l'esatta ubicazione della condotta si invita a contattare il personale della Società.

SNAM provvederà a propria cura, ma a spese del Soggetto Interferente, alle attività di propria competenza per la risoluzione delle interferenze con tempi che potranno essere valutati solo dopo la definizione puntuale delle interferenze stesse.

In attesa dei rilievi di cui sopra, nessun lavoro potrà essere intrapreso senza formale autorizzazione da parte di SNAM.

Valutazione: si chiede a FERROVIENORD, prima dell'inizio lavori, di contattare l'Ente gestore per coordinare gli interventi e provvedere al pagamento degli eventuali importi dovuti.

12. TIM

Determinazione: trasmette una nota di dettaglio rispetto alle interferenze con la propria rete:

Tratta sottopasso stazione Seveso

- Lato Via Sanzio: in questa tratta i cavi esistenti rame visibili in planimetria 5 sono posizionati a margine carreggiata della via sul lato opposto rispetto all'intervento e quindi presumibilmente non interferenti.
- Lato Via Zeuner: in questa tratta esiste interferenza per circa 150 mt composta da cavo rame e
 colonnina da recuperare e riposizionare. Per il riposizionamento del cavo si prevede la posa di nuova
 infrastruttura parallela alla risalita del sottopasso composta da due tubi diametro 125 PVC con
 pozzetti rompi-tratta come da planimetria 6.
 - Allegato preventivo denominato SP13178227.

Tratta Seveso - Meda:

In questa tratta sono presenti tre attraversamenti in rame evidenziati con cerchietto rosso sulle planimetrie 1 e 2. In base a quanto condiviso con FERROVIENORD nello specifico incontro tecnico del 10/06/2021, non dovrebbero interferire con l'intervento.

Per il resto, su tutta la tratta i cavi esistenti visibili in planimetria sono tutti posizionati sul lato opposto della strada rispetto al percorso di ampliamento binari e quindi non interferenti.

Tratta Seveso - Camnago:

In questa tratta vi è un attraversamento rame più fibra evidenziato con cerchietto rosso sulla planimetria 4. In base a quanto condiviso con FERROVIENORD nello specifico incontro tecnico del 10/06/2021, non dovrebbe interferire con l'intervento.

Per il resto, su tutta la tratta i cavi esistenti visibili in planimetria sono tutti posizionati sul lato opposto della strada rispetto al percorso di ampliamento binari e quindi non interferenti.



Valutazione: si chiede a FERROVIENORD, prima dell'inizio lavori, di contattare l'Ente gestore per coordinare gli interventi e provvedere al pagamento degli eventuali importi dovuti.

- 51 -

13. CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE

Determinazione:

Premesso che:

- il Progetto Definitivo in esame non recepisce la presenza del Progetto Definitivo dell'opera autostradale c.d. "Pedemontana", così come approvato con delibera CIPE 97/2009 e successivi aggiornamenti, che, per l'intervento in esame, si declina in corrispondenza del manufatto di sottovia ferroviario denominato "FNM2" in corrispondenza dell'attuale SPexSS35" dei Giovi" alla PK 146+600;
- la realizzazione del manufatto "FMN2", così come attualmente previsto all'interno del PFTE proposto, appare non compatibile con il citato Progetto Definitivo di Autostrada Pedemontana approvato con delibera CIPE 97/2009;

In un'ottica di rendere compatibile il Progetto Definitivo del "Raddoppio Seveso – Meda" con il Progetto Definitivo dell'opera autostradale, si chiede l'adozione di una soluzione progettuale alternativa che preveda una traslazione verso ovest del manufatto "FNM2", così come oggi presente all'interno del Progetto Definitivo pedemontano (di cui viene allegata una planimetria), unitamente ad una contenuta maggiorazione della lunghezza degli impalcati di scavalco (rappresentati in due planimetrie allegate alla nota in argomento).

La soluzione progettuale proposta dovrà, allo stesso tempo, conformarsi alle quote stradali del Progetto Definitivo dell'opera autostradale Pedemontana, differenti da quelli della viabilità esistente.

La soluzione progettuale sopra esposta è stata preventivamente verificata e concordata tra FERROVIENORD e Autostrada Pedemontana Lombarda in specifici incontri tecnici, svolti durante i tempi della presente Conferenza di Servizi, che consentirà così di rendere compatibile e coordinato il progetto di FERROVIENORD con quello di Autostrada Pedemontana Lombarda, e ciò indipendentemente dal momento di realizzazione integrale delle opere infrastrutturali a carico delle parti e garantendo al contempo:

- il mantenimento dell'esercizio lungo l'attuale linea ferroviaria a singolo binario;
- la realizzazione del raddoppio fuori sede della linea ferroviaria Seveso-Meda;
- la continuità del transito lungo via Busnelli in Meda.

Inoltre, si richiede che l'adozione di tale ipotesi progettuale sia disciplinata da apposito Accordo, da sottoscriversi a valle dei lavori di Conferenza, che regolamenti i reciproci impegni tra i soggetti interessati, tra cui in particolare:

- il soggetto Concessionario che dovrà redigere il progetto esecutivo del manufatto così modificato;
- il soggetto Concessionario che dovrà realizzare il nuovo manufatto ed i relativi tempi di realizzazione;
- la gestione di eventuali maggiori costi derivanti dalla realizzazione del manufatto "FNM2" ed i criteri di rimborso a favore del soggetto Concessionario che realizzerà il manufatto.

Per completezza di informazione, si comunica che il costo di realizzazione del manufatto "FNM2", così come contenuto nel Progetto Definitivo autostradale approvato e già messo a base di gara per la realizzazione dell'infrastruttura autostradale, è stato computato in €2.223.990,60 (ovverosia in assenza del citato allungamento oggi resosi necessario), oltre a spese tecniche, costi di acquisizione delle aree e di risoluzione delle interferenze.

Si esprime pertanto **parere favorevole** all'approvazione del progetto in esame, **a condizione** che il manufatto "FNM2" venga ridefinito in fase di progettazione esecutiva e quindi realizzato, nella soluzione e alle condizioni sopra esposte.

Valutazione: si chiede a FERROVIENORD di sviluppare la progettazione esecutiva del manufatto "FNM2" secondo quanto concordato nei tavoli tecnici di confronto con APL e come prescritto da CAL.

Si chiede inoltre che FERROVIENORD si faccia parte attiva nella predisposizione di apposito Accordo che regolamenti i reciproci impegni tra APL/CAL e FERROVIENORD stessa e sottoscriva tale Accordo prima dell'avvio della progettazione esecutiva.

14. ENEL X

Determinazione: esprime le seguenti considerazioni:

Meda piazza della Chiesa: sono presenti n. 3 centri luminosi composti da palo in ferro con lampada a led e linea interrata; I centri luminosi sono da spostare in posizione non interferente.

Seveso via Montello: sono presenti n. 1 centro luminoso composto da palo cac con apparecchio stradale e linea interrata.

Seveso via Zeuner: sono presenti n. 4 centri luminosi composti da pali con apparecchi stradali e linea interrata. Nel primo tratto compreso tra la via Montello e la piazza Mazzini non è presente impianto di illuminazione pubblica ma un impianto privato in facciata dell'edificio.

Piazza Mazzini: è presente un centro luminoso di arredo urbano con palo da 4 metri ed apparecchio al sodio AP con linea interrata. Nei pressi è ubicato anche il quadro di comando dell'impianto.

Via Sanzio: è presente impianto di illuminazione pubblica composto da 13 centri luminosi di cui 4 promiscui meccanicamente con il sostegno di E-Distribuzione. La restante parte è di varia tipologia tra impianti a palo, a parete, con linea aerea e linea interrata.

Restiamo in attesa di vostra richiesta di preventivo per la rimozione dei suddetti impianti interferenti e ci rendiamo disponibile per redigere preventivo per la realizzazione dei nuovi impianti IP in progetto.

Valutazione: si chiede a FERROVIENORD, prima dell'inizio lavori, di contattare l'Ente gestore per coordinare gli interventi e provvedere al pagamento degli eventuali importi dovuti.

15. <u>D.G. INFRASTRUTTURE, TRASPORTI e MOBILITÀ SOSTENIBILE - Servizio</u> ferroviario regionale

Determinazione: esprime parere favorevole al progetto definitivo in oggetto con richiesta di integrazione.

Al fine di garantire una maggiore elasticità alla circolazione ferroviaria, soprattutto considerando i possibili accodamenti in caso di perturbazione d'esercizio e di ridurre i tempi di chiusura dei PL, in sede di elaborazione del progetto esecutivo si chiede di prevedere la revisione del sistema di segnalamento nella tratta Meda – Mariano, considerando l'aggiunta di ulteriori sezioni di blocco.

Valutazione: si chiede a FERROVIENORD di recepire integralmente, nella successiva fase di progettazione esecutiva del progetto in argomento oppure nel progetto di ammodernamento dell'ACC-M della tratta Seveso – Asso tra Meda e Asso, la prescrizione relativa alla revisione del sistema di segnalamento nella tratta Meda – Mariano.



Allegato C2

PROGETTO DEFINITIVO "RADDOPPI FERROVIARI SEVESO-MEDA - SEVESO-CAMNAGO E OPERE SOSTITUTIVE PL IN COMUNE DI SEVESO".

<u>VALUTAZIONI DELLE OSSERVAZIONI FORMULATE DA SOGGETTI PRIVATI AI SENSI DELLA LEGGE</u> <u>N. 241/1990 E DEL DPR 327/2001 ART. 16</u>

1. PAIELLA Maria Alessandra, RADICE Luca, PAIELLA Luigi Armando, in atti regionali prot. S1.2021.0017091 del 10/06/2021;

Le osservazioni presentate:

- Necessità di assicurare una divisione fisica in via R. Sanzio tra "Strada Accessi Privati" e carreggiata sottopasso:
 - Gli scriventi ritengono necessario, al fine di garantire la sicurezza delle persone, che la strada identificata come "Strada di collegamento Accessi privati a transito esclusivo dei residenti e autorizzati" e siano disposti dei dissuasori fisici tra la carreggiata del sottopasso e finalizzati all'evitare l'immissione arbitraria nella suddetta "Strada Accessi privati" da parte di chi transita nel sottopasso e volesse accedervi nonostante i divieti di segnaletica.
 - Tali dissuasori potrebbero essere costituiti da alberi o barriere fisse fonoassorbenti (o, idealmente, entrambi).
 - Gli scriventi chiedono, inoltre, conferma che l'accesso alla "Strada Accessi privati" avverrà dal lato di via Luigi Maderna, come anche l'uscita (già indicata ad oggi).
- 2. Necessità di assicurare riduzione dell'incrementato livello di disturbo sonoro:
 - Gli scriventi ritengono necessario che la barriera fisica menzionata al punto 1 debba anche costituire un mezzo per l'abbattimento dell'inquinamento sonoro che si verrà a creare in una zona al momento quasi priva di traffico nelle ore notturne e che presumibilmente verrà percorsa in maniera frequente una volta realizzato il sottopasso.
- 3. Chiarimento circa l'esito del traffico generato in prossimità delle scuole:
 - Gli scriventi, nell'interesse della comunità, vorrebbero conoscere come verrà organizzata la viabilità in via Manzoni per evitare i possibili rischi che il traffico proveniente da Via Zeuner e transitante in estrema prossimità alle scuole Elementari di Via Adua e Medie di Via De Gasperi potrebbe generare verso gli studenti delle predette strutture.

Le valutazioni delle osservazioni:

- 1. Si precisa che la strada di collegamento agli accessi privati in progetto è prevista a senso unico, con ingresso da via Sanzio (provenendo da via Manzoni) ed uscita in direzione di via Maderna.
 - La necessità di garantire l'accesso ai veicoli dal lato sud rende pertanto non realizzabile una separazione fisica completa della carreggiata in ingresso/uscita dal sottopasso rispetto al tratto di viabilità ad uso dei residenti. La richiesta può essere accolta solo parzialmente e si chiede a FERROVIENORD di prevedere l'adozione di dissuasori fisici nella parte terminale del tratto viario (nella parte antistante il mappale 266 ed il fabbricato 268).
 - Si precisa inoltre che, in adiacenza alle recinzioni private, il progetto prevede la realizzazione di idoneo marciapiede.
- 2. Con riferimento alla richiesta di installazione di barriere fisse fonoassorbenti, rimandando allo studio di impatto acustico e vibrazionale in progetto, si esclude il superamento dei limiti acustici previsti da norma. In ogni caso si chiede a FERROVIENORD, nella redazione del progetto esecutivo, di valutare eventuali spazi a disposizione e la possibilità di inserire alberi di piccolo fusto qualora ci fossero le risorse necessarie all'interno del quadro economico.



 Il sottopasso in progetto è stato concepito con una geometria che consente il passaggio dei mezzi del TPL e dei mezzi di soccorso. Tali caratteristiche lo rendono compatibile anche per il transito dei mezzi pesanti.

Per evitare il rischio che si generi un tipo di traffico proveniente da Via Zeuner, incompatibile con le realtà cittadine delle aree collegate e in particolare quelle in prossimità delle scuole Elementari di Via Adua e Medie di Via De Gasperi, è necessario che l'Amministrazione comunale provveda a impostare la segnaletica comunale di un'area certamente più ampia, in modo da organizzare le percorrenze dei mezzi pesanti il più possibile lontane dal centro cittadino.

In ogni caso, si chiede a FERROVIENORD di installare, purchè in accordo con l'Amministrazione comunale, apposita segnaletica in ingresso al sottopasso di via Montello, per entrambi i sensi di marcia, che consenta il transito ai veicoli privati e ai soli mezzi di soccorso e del TPL interdicendone l'uso ai mezzi pesanti.

2. CONSONNI Piera, CONSONNI Marilena, CONSONNI Carmen, CONSONNI Maria Luisa, in atti regionali prot. \$1.2021.0017232 del 14/06/2021;

Le osservazioni presentate:

In riferimento al progetto di potenziamento in oggetto, vista la necessità di porre chiarezza in merito allo stato dei luoghi dove l'intervento verrà realizzato, si ritiene necessario porre delle osservazioni in merito alle criticità che l'intervento stesso si presume potranno causare sulla proprietà degli Scriventi ovvero sull'area distinta al fg. 14 – mapp. 1 e mapp. 547.

Tali criticità sono individuabili come segue:

- 1) Deterioramento della staticità dell'edificio legata all'elevato traffico ferroviario ed all'elevata prossimità dell'ampliamento dello snodo rispetto alla nostra abitazione: si ritiene che le vibrazioni dovute al passaggio dei treni, su tale snodo, possa arrecare danni strutturali irreversibili o comunque danni legati a fessurazioni delle murature/solai che sostengono o sono parte integrante del fabbricato. Possibilità che si ritiene altamente probabile anche a causa dell'età dell'edificio stesso. Per tale motivo si richiede un sopralluogo da parte dei tecnici di FERROVIENORD al fine di valutare tale evenienza e una relazione circostanziata dei progettisti di FERROVIENORD che escluda possibili danni di questo tipo. Relazione che si ritiene debba essere documentata anche con rilievo fotografico che determini lo stato di fatto dell'immobile. In caso di una mancata verifica e relazione sullo stato dei luoghi da parte di FERROVIENORD e sulle potenziali criticità strutturali che l'intervento di ampliamento potrebbe causare sull'immobile di proprietà degli Scriventi, si riterrà responsabile FERROVIENORD per qualsiasi futuro danno dovuto al cedimento od alle fessurazioni delle murature dell'immobile stesso.
- 2) Incremento dell'impatto acustico che la proprietà subirà dal punto di vista del comfort abitativo: si ritiene che il progetto di ampliamento dello snodo non abbia tenuto conto di questa aggravante. Si chiede quindi di essere messi a conoscenza di quali iniziative pratiche verranno adottate al fine di evitare che questo incremento possa arrecare danno alla salubrità dell'abitazione. Su tale questione si chiede che venga realizzata adeguata pannellatura fono assorbente da erigersi lungo il confine della proprietà con la ferrovia.
- 3) Impatto ambientale dovuto al danneggiamento della conifera centenaria (Tasso Comune) presente all'interno del giardino di proprietà: la realizzazione dell'intervento potrebbe causarne la morte od il deturpamento fisico a causa della ridelimitazione del proprio spazio vitale. Si fa presente inoltre che la chioma dell'albero potrebbe invadere lo spazio da adibire a snodo ferroviario e per tale motivo sarà impossibile, da parte dei proprietari, intervenire con la necessaria potatura di contenimento. Infine, si sollecita FERROVIENORD a riconsiderare la quota di risarcimento del terreno da espropriare visto che l'intervento dello snodo crea un danno dal punto di vista del valore immobiliare della proprietà. Minus valenza che non può essere relegata alla semplice quantificazione di un'area a



giardino ma bensì va collocata all'interno del valore complessivo della proprietà, immobile compreso. Oltretutto tale deprezzamento deve essere legato anche alla chiusura di via Dante ed al conseguente disagio arrecato per l'accesso e scarico alla proprietà. Scelta che si ritiene sconsiderata visto che la chiusura della via arrecherà un danno considerevole anche alle altre proprietà ed alle attività storicamente presenti lungo la via.

Si informa altresì che, alla luce di quanto sta accadendo, non si ritiene più opportuno il versamento annuale della tassa di confine e si chiede di eseguire un definitivo aggiornamento dei dati catastali sulla reale situazione dei proprietari del terreno in oggetto.

Le valutazioni delle osservazioni:

- 1. Riguardo al tema delle vibrazioni dovute al passaggio dei treni, si precisa che i progettisti hanno previsto la posa di armamento nuovo con rotaie del tipo 60E1, con traverse in c.a.p. tipo RFI 230 V e RFI 240 V e attacchi elastici Vossloh posati con spartito pari a 60 cm. Tali accorgimenti tecnici rendono sia il binario di nuova realizzazione che quello esistente, che verrà sostituito, strutturalmente più pesanti e quindi con una maggiore capacità di smorzamento delle vibrazioni.
 - Si chiede, in ogni caso a FERROVIENORD di provvedere, sia nella redazione del progetto esecutivo che prima dell'avvio dei lavori, in contraddittorio con la proprietà, ad effettuare un sopralluogo con redazione di un verbale sullo stato di consistenza dell'immobile e dei luoghi.
- 2. Rimandando allo studio di impatto acustico e vibrazionale presente in progetto, con specifico riferimento agli edifici delle proprietà in oggetto, si esclude un aggravio significativo degli impatti acustici rispetto alla situazione attuale e si esclude il superamento dei limiti acustici previsti da norma, anche senza l'adozione di barriere fonoassorbenti, ma con la sola realizzazione delle previste recinzioni cieche in blocchetti di cls.
 - Si chiede comunque a FERROVIENORD, nel caso ci sia disponibilità di risorse all'interno del finanziamento concesso, di valutare, in contraddittorio con la proprietà, l'installazione di barriere fonoassorbenti.
- 3. Si informa che, in fase di occupazione dell'area oggetto di intervento, FERROVIENORD provvederà al censimento e all'identificazione delle essenze arboree da abbattere, nel rispetto dell'art. 52 del D.P.R. n. 753/80, e che le stesse saranno oggetto di valutazione da parte di un tecnico agronomo/forestale e successivamente indennizzate.

Riguardo le seguenti osservazioni, si riscontra quanto segue:

- deprezzamento presunto dell'immobile: si ritiene che gli interventi previsti produrranno un miglioramento acustico sugli effetti del traffico sia ferroviario che veicolare. Si chiede a FERROVIENORD di rendersi comunque disponibili ad una valutazione in contraddittorio tra le parti, ed eventualmente anche in applicazione dell'art. 21 del D.P.R. 327/2001;
- accesso alla proprietà: si ritiene che la soluzione progettuale individuata non comprometta né l'accesso né le manovre di carico e scarico all'interno della proprietà stessa;
- canone annuale: si precisa che il canone dovrà essere versato fino all'installazione della nuova recinzione;

Si informa, inoltre, che dal punto di vista catastale, il mappale 547 non risulta intestato ai soggetti firmatari della nota in oggetto (in atti regionali prot. \$1.2021.0017232). Si chiede pertanto alla proprietà di provvedere all'aggiornamento presso l'Agenzia delle Entrate.

3. CAPPELLETTI Egidio, in atti regionali prot. \$1.2021.0017242 del 14/06/2021;

Le osservazioni presentate:

Si sottopongono alcune osservazioni relative a quanto in oggetto paragonando i diversi aspetti che si ritiene caratterizzino le due possibilità di collegamento tra i due lati della sede ferroviaria.

POSSIBILI SOLUZIONI:



- a) Sovrappasso (previsto);
- b) Sottopasso (proposto in alternativa);

IMPATTO PAESAGGISTICO (tenendo conto del collocamento in contesto urbanizzato):

- a) Altamente invasivo (con 10m di altezza fuori terra e 100m di rampe di accesso);
- b) Molto più discreto (con 3m fuori terra relativamente alle rampe di accesso);

DISLIVELLI DA SUPERARE:

- a) 7/8m;
- b) 3.5/4m;

PENDENZE RAMPE DI ACCESSO:

- a) 7/8% su rampa lunga 100m;
- b) 3.5/4% su rampa lunga 100m oppure 7/8% su rampa lunga 50m;

SCALE DI ACCESSO:

- a) 40 gradini;
- b) 20 gradini;

AGENTI ATMOSFERICI SULLE RAMPE:

- a) Scoperte e quindi soggette a pioggia, brina, neve, ghiaccio che, in occasione di tali eventi, le rendono inutilizzabili o almeno rischiose;
- b) Coperte e quindi al riparo dalle intemperie;

RISCHIO ALLEGAMENTO:

- a) Impossibile;
- b) Possibile ma evitabile coprendo le rampe;

ILLUMINAZIONE PASSERELLA O SOTTOPASSO DI COLLEGAMENTO:

- a) Solo notturna;
- b) Continua nelle 24H;

COLLEGAMENTO ALLA BANCHINA CENTRALE:

- a) Scala 40 gradini/ascensore (la rampa è improponibile);
- b) Scala 20 gradini/ascensore (eliminabile nel caso si possa realizzare la rampa);

ASCENSORI:

- a) 3 per l'accesso alla passerella e alla banchina;
- b) 1 per l'accesso alla banchina qualora non si riuscisse a realizzare la rampa;

SICURE77A

a) e b) paritetiche: entrambe necessitano di illuminazione, telecamere e punti di richiesta di aiuto;

COSTI DI GESTIONE:

- a) illuminazione notturna, manutenzione ascensori, pulizia in generale e in particolare delle rampe nei momenti critici;
- b) illuminazione 24H, manutenzione ascensore, pulizia in generale;

DEGRADO A BREVE E LUNGO TERMINE (ambientale e vandalismo):

- a) pulizia vetri sia sulle rampe che sulla passerella;
- b) verniciatura pareti per eventuali graffiti;

COSTI DI REALIZZAZIONE DELLE DUE OPERE:

- a) già da computata da FERROVIENORD;
- b) da valutare, ma si ritiene inferiore;



COMMENTO DELLO SCRIVENTE:

- a) è un progetto, senza dubbio architettonicamente valido e ambizioso, che però viene pensato e inserito in un contesto che nulla ha a che fare con un'opera così imponente: si ritiene sarebbe stato più opportuno collocarlo in aperta campagna (vedi stazione alta velocità di Reggio Emilia);
- b) è un progetto decisamente meno impegnativo che fa da contraltare a quello già in essere all'altezza della Stazione Ferroviaria (che ovviamente dovrà essere soggetto a migliorie);

Le valutazioni delle osservazioni:

Si prende atto.

4. P.M.C. SRL, in atti regionali prot. S1.2021.0017260 del 14/06/2021;

Le osservazioni presentate:

OSSERVAZIONE n. 1

Premesso che:

- negli elaborati con numero progressivo:
 - 002 PLANIMETRIA QUOTATA:
 - 005 PLANIMETRIA SEGNALETICA;
 - 009 NUOVA VIABILITA' USCITA AREA SCHWARZENBACH;
 - 206 IMPIANTO ILLUMINAZIONE STRADALE INDIVIDUAZIONE DELLE CATEGORIE ILLUMINOTECNICHE PER TRATTI STRADALI;

viene individuata come area oggetto di intervento anche una porzione del parcheggio di proprietà della P.M.C S.r.l., identificato al N.C.E.U. al Fg 1 Particella 113, delle dimensioni di ml 10.30 x 3.95/4.00;

- nell'elaborato con numero progressivo 203 - IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE VIABILITA' PARTE OVEST, all'interno dell'area di proprietà P.M.C. S.r.l. identificata al N.C.E.U. al Fg. 1 Particella 113 (nuovamente individuata come area oggetto di intervento), viene anche inserito un lampione alto 10 metri con apparecchio illuminante di potenza 132W;

Verificato che nessuna proprietà della P.M.C. S.r.l. rientra nel PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO, si chiede che il parcheggio di proprietà P.M.C. S.r.l. venga escluso dalle aree di intervento e che il lampione venga posizionato su area pubblica.

OSSERVAZIONE n. 2

Considerando che:

- l'area di proprietà della scrivente ha attualmente n. 03 uscite su Corso Montello, e che questa via vedrà aumentare considerevolmente i flussi di traffico creando possibili difficoltà di svolta a sinistra in uscita dall'area commerciale, col rischio di incidenti;
- le stesse problematiche si presenterebbero per la strada a senso unico di nuova realizzazione per l'uscita dal comparto Schwarzenbach.

Si chiede la realizzazione di una rotonda su Corso Montello in cui far confluire la strada di nuova realizzazione in uscita dal comparto Schwarzenbach e una nuova strada di collegamento al parcheggio degli immobili commerciali, così che chi dovrà dirigersi in direzione di Barlassina non genererà condizioni di pericolo con la svolta a sinistra.

La creazione della rotonda consentirà anche a chi proviene da Via Brennero (a seguito dell'inversione dell'attuale senso di marcia), di poter raggiungere il sottopasso; manovra questa al momento impossibile per via della conformazione dello sbocco su corso Montello e vietata dalla segnaletica stradale, a linea continua, che impedisce la svolta a sinistra. Nel progetto Definitivo del Sottopasso è previsto che chi percorre Via Brennero possa solo immettersi in Corso Montello in direzione nord-ovest, verso Barlassina.

Vanno inoltre considerati gli ulteriori benefici generati della creazione della rotonda, che oltre a produrre nell'immediato una riduzione della velocità dei veicoli lungo Corso Montello, potrebbe in futuro essere

collegata al parcheggio di Via Laforet che adesso sarà riqualificato da FERROVIENORD come previsto dal Progetto Definitivo di Potenziamento del Nodo di Seveso.

OSSERVAZIONE n. 3

Visto che il Progetto Definitivo ha eliminato il sovrappasso ciclopedonale su Via Zeuner e ha riconfermato la chiusura del P.L. di Corso Montello/Via Dante, si chiede venga realizzato un sottopasso, almeno pedonale, di collegamento di Via Dante con Via Zeuner (o Via Brennero o Corso Montello), così da non isolare il quartiere "San Pietro".

Le valutazioni delle osservazioni:

OSSERVAZIONE n. 1

Si conferma che il parcheggio di proprietà P.M.C. S.r.l. verrà escluso dalle aree di intervento e che tutti i pali di illuminazione verranno posizionati su area pubblica.

OSSERVAZIONE n. 2

La rotatoria, in uscita dal comparto Schwarzenbach su Via Montello, si colloca su area identifica catastalmente al Fg. 1, mappale 66, di proprietà della ESSETRE – S3 snc di Sala Riccardo & C.

Si ritiene di poter accogliere la richiesta e pertanto si chiede a FERROVIENORD di procedere allo sviluppo della progettazione esecutiva della rotatoria in oggetto.

Qualora la ESSETRE – S3 snc confermi la propria disponibilità a cedere, con relativo indennizzo, la porzione di area necessaria e qualora si determinassero economie nell'appalto, si dà mandato a FERROVIENORD di procedere alla realizzazione del collegamento richiesto, previa acquisizione di un nullaosta da parte dell'Amministrazione comunale di Seveso.

Con riferimento alla richiesta di realizzazione del tratto di strada per l'uscita dall'area commerciale, si ritiene di poter accogliere la richiesta. Si chiede pertanto a FERROVIENORD di procedere allo sviluppo della progettazione esecutiva del tratto viario in oggetto. Qualora i proprietari dell'area si rendessero disponibili alla cessione spontanea delle superfici necessarie e qualora si determinassero economie nell'appalto, si dà mandato a FERROVIENORD di procedere alla realizzazione del tratto di collegamento richiesto, previa acquisizione di un nullaosta da parte dell'Amministrazione comunale di Seveso.

OSSERVAZIONE n. 3

Si conferma l'impostazione progettuale che individua, nell'esistente sottopasso di stazione, l'opera ciclopedonale sostitutiva del PL di via Dante, precisando che il progetto stesso ne prevede l'adeguamento al fine di renderlo fruibile all'utilizzo extra-ferroviario, ovvero anche in orario di non esercizio ferroviario.

5. COPIM SRL, in atti regionali prot. \$1.2021.0017354 del 14/06/2021;

Le osservazioni presentate:

Premesso che:

- Copim S.r.l. è comproprietaria di una quota rilevante del mappali 516 Fg. 13 nonché dei mappali 521,
 522 e 555 Fg. 13 e del capannone identificato al NCEU Fg. 13 mappale 7 nella porzione prospiciente il mappale 516;
- il capannone è parzialmente locato;
- parte del mappale 516 è attualmente utilizzata come parcheggio e la modifica della viabilità prevista all'interno dell'area Schwarzenbach andrebbe ad eliminare di fatto tale possibilità di utilizzo;
- il flusso veicolare previsto sul mappale 516 per la nuova viabilità determinerebbe un gravissimo intralcio all'utilizzo del capannone stesso per quanto riguarda l'ingresso e l'uscita di mezzi e persone dai portoni esistenti;



Si chiede che:

- contestualmente alla modifica della viabilità dell'area Schwarzenbach, venga prevista, in corrispondenza dell'uscita su Via Montello, la realizzazione di idonea rotatoria che favorisca l'immissione sulla Via Montello medesima;
- venga realizzata una strada per pedoni e autovetture (interdetta ai mezzi pesanti) di collegamento tra l'area Schwarzenbach e il passaggio di Via Laforet (zona FLA) al fine di limitare i disagi in ingresso e in uscita dal comparto, manifestando a tale riguardo, fin d'ora, la propria disponibilità a cedere, con il relativo indennizzo, una striscia di larghezza pari a circa 6 mt. dei mappali 521, 522 e 555 necessaria a tal fine;
- 3. al termine dei lavori, venga consentita alle sole autovetture anche l'uscita su Via F. Zeuner con obbligo di svolta a destra verso il sottopasso di nuova realizzazione.

Le valutazioni delle osservazioni:

- La rotatoria, in uscita dal comparto Schwarzenbach su Via Montello, si colloca su area identifica catastalmente al Fg. 1, mappale 66, di proprietà della ESSETRE S3 snc di Sala Riccardo & C. Si ritiene di poter accogliere la richiesta e pertanto si chiede a FERROVIENORD di procedere allo sviluppo della progettazione esecutiva della rotatoria in oggetto.
 Qualora la ESSETRE S3 snc confermi la propria disponibilità a cedere, con relativo indennizzo, la porzione di area necessaria e qualora si determinassero economie nell'appalto, si dà mandato a FERROVIENORD di procedere alla realizzazione del collegamento richiesto, previa acquisizione di un nullaosta da parte dell'Amministrazione comunale di Seveso.
- Il collegamento richiesto ricade sui mappali 656, 522, 521, 523, 555, 554, 528 del Fg 13.
 COPIM srl risulta proprietaria dei soli mappali 521, 522, 523, 555
 Gli ulteriori mappali sono intestati a:

656: Comune di Seveso 554: GAMMACOLOR srl 528: Zanutto Vittorio

Si ritiene di poter accogliere la richiesta e pertanto si chiede a FERROVIENORD di procedere allo sviluppo della progettazione esecutiva del collegamento viario in oggetto. Qualora si determinassero economie nell'appalto e i proprietari dei mappali 656, 554, 528 si rendessero disponibili a cedere, con relativo indennizzo, la porzione di area necessaria, si dà mandato a FERROVIENORD di procedere alla realizzazione del collegamento richiesto, previa acquisizione di un nullaosta da parte dell'Amministrazione comunale di Seveso.

3. Premesso che il progetto della segnaletica orizzontale e verticale sarà sottoposto alla Polizia Locale per le verifiche di competenza, nulla osta ad accogliere tale richiesta.

6. STUDIO PAIELLA RUGGERI, in atti regionali prot. S1.2021.0017355 del 15/06/2021

In rappresentanza dei seguenti soggetti: B.M. Ballabio Massimo, F.Ili BOSEGGIA di Boseggia Massimo Luigi S.n.c., Ambulatorio Odontoiatrico Colombo, COPIM S.r.l., MA.PI. S.a.s., Dendena Giuseppina, ZEUNER S.p.a., CENTRO DIAGNOSTICO S. GIORGIO S.r.l., DATA SYSTEM di Nanni Corrado e C. S.n.c., CORRADO TESSUTI di Nanni Corrado, Paiella Maria Luisa Costanza, Paiella Luigi Arnaldo, Ruggeri Carmela Tina Adriana, ESSETRE S.n.c., Sartor Tiziano Ottaviano.

Le osservazioni presentate:

Premesso che:

- nel comparto denominato Schwarzenbach risultano essere insediate numerose attività produttive, artigianali e studi professionali oltre a scuole di musica e di danza;
- nell'area sostano quotidianamente oltre 100 autovetture parte delle quali parcheggiate sul mappale
 516;



- la viabilità a la possibilità di parcheggio nell'area Schwarzenbach sono già al limite del collasso;
- la strada prevista sul mappale 66 Fg. 1 è assolutamente inidonea a garantire la regolarità dei flussi di traffico in uscita, ancor più alla luce del fatto che si immetterà su arteria a doppio senso di marcia, presumibilmente molto trafficata una volta terminati i lavori;
- il marciapiede prospiciente il fabbricato identificato al NCEU Fg. 13 mappale 10 è attualmente realizzato in autobloccanti bianchi e neri con cordolo in pietra in ottime condizioni di conservazione;

Si chiede che:

- contestualmente alla modifica della viabilità dell'area Schwarzenbach venga prevista, in corrispondenza dell'uscita su Via Montello, la realizzazione di idonea rotatoria (viene allegato schema di massima) che favorisca l'immissione sulla Via Montello medesima;
- 2. venga realizzata una strada per pedoni e autovetture (interdetta ai mezzi pesanti) di collegamento tra l'area Schwarzenbach e il passaggio di Via Laforet (zona FLA) al fine di limitare i disagi in ingresso e in uscita dal comparto (viene allegato stralcio Google Maps);
- 3. al termine dei lavori venga consentita alle sole autovetture anche l'uscita su Via Zeuner con obbligo di svolta a destra verso il sottopasso di nuova realizzazione;
- al termine dei lavori venga ripristinato il marciapiede prospiciente il fabbricato identificato NCEU Fg.
 mappale 10 con autobloccanti, come quelli attualmente esistenti, e non con conglomerato bituminoso come indicato nella TAV. R28-Dd0091T01 RO "nuova viabilità uscita area Schwarzenbach".

Le valutazioni delle osservazioni:

- 1. La rotatoria proposta, in uscita dal comparto Schwarzenbach su Via Montello, si colloca su area identifica catastalmente al Fg. 1, mappale 66, di proprietà della ESSETRE S3 snc di Sala Riccardo & C. Si ritiene di poter accogliere la richiesta e pertanto si chiede a FERROVIENORD di procedere allo sviluppo della progettazione esecutiva della rotatoria in oggetto.
 Considerato che la ESSETRE S3 snc è tra i firmatari della richiesta, qualora la stessa confermi la propria disponibilità a cedere, con relativo indennizzo, la porzione di area necessaria e qualora si determinassero economie nell'appalto, si dà mandato a FERROVIENORD di procedere alla realizzazione del collegamento richiesto, previa acquisizione di un nullaosta da parte dell'Amministrazione comunale di Seveso.
- 2. Si ritiene di poter accogliere la richiesta e pertanto si chiede a FERROVIENORD di procedere allo sviluppo della progettazione esecutiva del collegamento viario in oggetto. Qualora si determinassero economie nell'appalto e i proprietari dei mappali 656, 554, 528 si rendessero disponibili a cedere, con relativo indennizzo, la porzione di area necessaria, si dà mandato a FERROVIENORD si procedere alla realizzazione del collegamento richiesto, previa acquisizione di un nullaosta da parte dell'Amministrazione comunale di Seveso.
- 3. Premesso che il progetto della segnaletica orizzontale e verticale sarà sottoposto alla Polizia Locale per le verifiche di competenza, nullaosta ad accogliere tale richiesta.
- 4. Si ritiene la richiesta accoglibile e pertanto si chiede a FERROVIENORD di redigere il progetto esecutivo prevedendo, per il marciapiede in oggetto, l'utilizzo di autobloccanti, in analogia all'esistente, e non conglomerato bituminoso.

7. MA.PI. S.a.s., in atti regionali prot. S1.2021.0017356 del 15/06/2021,

Le osservazioni presentate:

Premesso che:

- Ma.pi. S.a.s. è proprietaria di parte del fabbricato identificato al NCEU Fg. 13 mappale 11 ed in particolare dei subalterni 701, 702, 703 e 704;



- l'immobile è stato oggetto di interventi di manutenzione straordinaria, realizzati con DIA n. 27/2007 prot. in data 15.02.07, nel rispetto delle caratteristiche morfologiche e del valore storico del fabbricato, che hanno comportato un importante investimento economico;
- nel progetto in oggetto è prevista la demolizione di porzione del suddetto fabbricato;
- nella porzione oggetto di demolizione sono presenti n. 2 unità immobiliari di cui una adibita a negozio al piano terra e l'altra a residenza al piano primo;
- entrambe le unità immobiliari sono locate;
- la dimensione e distribuzione in particolare del negozio a piano terra sono tali da non consentire una riduzione della superficie dello stesso, garantendone la possibilità di utilizzo;
- il danno economico che ne deriverebbe sarebbe rilevante;
- per la posizione in cui si trovano gli impianti e gli allacciamenti, i lavori previsti arrecherebbero danni a tutte quattro le unità immobiliari di proprietà di Ma.pi. S.a.s. poste sul mappale 11;
- la realizzazione di un passaggio pedonale verso la Stazione al piano terreno potrebbe essere compatibile con il mantenimento del terrazzo sovrastante con conseguente minor impatto sul decoro architettonico dell'intero fabbricato che si ricorda essere risalente ai primi del '900;
- nel Piano particellare di Esproprio Elenco ditte, con riferimento a Ma.pi. S.a.s., non è chiaro come sia stato quantificato l'importo di € 68.300,00, ma che comunque appare assolutamente inidoneo ad indennizzare il danno che deriverà dagli interventi in progetto.
 Basti soltanto considerare che, senza la parte di cui è prevista la demolizione, l'attuale negozio non
 - potrà più essere un'unità immobiliare autonoma e che, quindi, la porzione residua dovrà essere accorpata all'unità immobiliare adiacente;
- anche per quanto riguarda la previsione di esproprio di parte dei mappali 504 e 535, deriverebbe un danno all'utilizzo del compendio immobiliare in quanto spazi funzionali e propedeutici all'utilizzo dell'immobile;
- la nuova viabilità dell'area Schwarzenbach in progetto, con unica uscita verso Via Montello, penalizza gravemente, in particolar modo le unità immobiliari residenziali;

Si chiede che:

- 1. vengano indennizzati equamente il deprezzamento che la demolizione prevista arrecherà alle unità immobiliari di Ma.pi. S.a.s. e tutti i costi che Ma.pi. S.a.s. dovrà affrontare per spese tecniche, prestazioni professionali, modifiche impiantistiche, distributive, ecc.;
- 2. venga prevista la sola demolizione della porzione di fabbricato necessaria al piano terreno ed il mantenimento del terrazzo al piano primo;
- 3. a fronte della demolizione prevista di parte dell'unità immobiliare a destinazione commerciale che di fatto ne impedirebbe un utilizzo autonomo, venga concesso a Ma.pi. s.a.s. il cambio di destinazione dell'unità immobiliare adiacente alla quale la porzione residua andrà accorpata da uffici a negozio, in deroga alle previsioni di PGT che vedono inserito il suddetto immobile nell'ambito di trasformazione AT-02;
- 4. vengano adottati opportuni accorgimenti, quali la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'uscita su Via Montello e la strada di attraversamento dall'area Schwarzenbach verso Via Laforet (zona FLA), al fine di consentire ai residenti di poter uscire dal comparto in modo agevole;
- 5. al termine dei lavori, venga consentita alle sole autovetture anche l'uscita su Via F. Zeuner con obbligo di svolta a destra verso il sottopasso di nuova realizzazione.

Le valutazioni delle osservazioni:

- 1. Si conferma che nella valutazione di stima effettuata da FERROVIENORD è stato indicato il valore dell'area da espropriare ed il deprezzamento del restante immobile. Tale valutazione è riferita alla demolizione della porzione di fabbricato al piano terra e del terrazzo al primo piano. I costi relativi alle opere di ripristino e prestazioni professionali, non sono ricomprese nella valutazione di stima, ma risultano comunque a carico di FERROVIENORD, a seguito di opportuna validazione di ogni preventivo di spesa.
- 2. La richiesta si ritiene accoglibile, pertanto si chiede a FERROVIENORD che il progetto esecutivo venga redatto prevedendo il mantenimento o il ripristino del terrazzo al piano primo.

- 3. La richiesta non può essere accolta in quanto di esclusiva competenza comunale.
- 4. La rotatoria, in uscita dal comparto Schwarzenbach su Via Montello, si colloca su area identifica catastalmente al Fg. 1, mappale 66, di proprietà della ESSETRE S3 snc di Sala Riccardo & C. Si ritiene di poter accogliere la richiesta e pertanto si chiede a FERROVIENORD di procedere allo sviluppo della progettazione esecutiva della rotatoria in oggetto.
 Qualora la ESSETRE S3 snc confermi la propria disponibilità a cedere, con relativo indennizzo, la porzione di area necessaria e qualora si determinassero economie nell'appalto, si dà mandato a FERROVIENORD di procedere alla realizzazione del collegamento richiesto, previa acquisizione di un nullaosta da parte dell'Amministrazione comunale di Seveso.
 - Si ritiene di poter accogliere la richiesta e pertanto si chiede a FERROVIENORD di procedere allo sviluppo della progettazione esecutiva del collegamento viario in oggetto. Qualora si determinassero economie nell'appalto e i proprietari dei mappali 656, 554, 528 si rendessero disponibili a cedere, con relativo indennizzo, la porzione di area necessaria, si dà mandato a FERROVIENORD si procedere alla realizzazione del collegamento richiesto, previa acquisizione di un nullaosta da parte dell'Amministrazione comunale di Seveso.
- 5. Premesso che il progetto della segnaletica orizzontale e verticale sarà sottoposto alla Polizia Locale per le verifiche di competenza, nullaosta ad accogliere tale richiesta.



Allegato D2

PROGETTO DEFINITIVO "RADDOPPI FERROVIARI SEVESO-MEDA - SEVESO-CAMNAGO E OPERE SOSTITUTIVE PL IN COMUNE DI SEVESO".

VALUTAZIONI DELLE OSSERVAZIONI FORMULATE DA SOGGETTI PRIVATI AI SENSI DELLA LEGGE N. 241/1990

1. Consiglieri Argiuolo, Cappelletti, Cantore e Butti, in atti regionali prot. \$1.2021.0020522 del 22/07/2021 (nonché trasmessa dal Comune di Seveso in pari data prot. n. \$1.2021.0020567).

In sintesi le osservazioni presentate:

si chiede di:

- 1. rivalutare l'opera sostitutiva Sottopasso via Corridoni/Sanzio.
- realizzare una rotonda veicolare in via Montello e un collegamento veicolare tra area Swarzenbach e Largo 10 luglio così come da richiesta inoltrata a Regione da un gruppo di cittadini;
- 3. mantenere aperto il passaggio a livello di via Leoncavallo in entrambi i sensi di marcia in quanto di fondamentale importanza per il raggiungimento della zona del quartiere San Pietro posto tra i rami ferroviari Meda e Camnago;
- 4. mantenere l'apertura del PL di via Dante in senso di marcia veicolare Montello-Dante che non costituisce criticità rispetto al problema dell'incodamento di veicoli sul PL in caso di chiusura. Questo intervento consentirebbe anche il mantenimento della possibilità di attraversamento ciclopedonale nei due sensi, importante per l'utenza debole.
- 5. individuare un'opera sostitutiva ciclopedonale del PL di via Dante.

Le valutazioni delle osservazioni:

- La richiesta non è accoglibile dal momento che prevede un'impostazione completamente diversa da quella adottata fin dal progetto di fattibilità tecnico-economica.
 - L'intervento suggerito si porrebbe in alternativa al sottopasso di via Montello e genererebbe le seguenti conseguenze:
 - vista la geometria della via Corridoni, sarebbe realizzabile un sottopasso con un'altezza estremamente ridotta (circa 2,80 metri) e quindi di fatto precluso al passaggio dei mezzi di soccorso e del TPL. Una maggiore profondità renderebbe necessarie rampe di risalita più lunghe, incompatibili con la lunghezza della via Corridoni;
 - l'impossibilità del passaggio dei mezzi di soccorso e del TPL nel sottopasso di via Corridoni/via Sanzio renderebbe di fatto impossibile la chiusura del passaggio a livello di via Dante;
- 2. La rotatoria, in uscita dal comparto Schwarzenbach su Via Montello, si colloca su area identifica catastalmente al Fg. 1, mappale 66, di proprietà della ESSETRE S3 snc di Sala Riccardo & C.
 - Si ritiene di poter accogliere la richiesta e pertanto si chiede a FERROVIENORD di procedere allo sviluppo della progettazione esecutiva della rotatoria in oggetto.
 - Qualora la ESSETRE S3 snc confermi la propria disponibilità a cedere, con relativo indennizzo, la porzione di area necessaria e qualora si determinassero economie nell'appalto, si dà mandato a FERROVIENORD di procedere alla realizzazione del collegamento richiesto, previa acquisizione di un nullaosta da parte dell'Amministrazione comunale di Seveso.
 - Con riferimento alla richiesta di realizzazione di una strada di collegamento dell'area Schwarzenbach con via Laforet, si ritiene di poter accogliere la richiesta e pertanto si chiede a FERROVIENORD di procedere allo sviluppo della progettazione esecutiva del collegamento viario in oggetto. Qualora si determinassero economie nell'appalto e i proprietari dei mappali 656, 554, 528 si rendessero disponibili a cedere, con relativo indennizzo, la porzione di area necessaria, si dà mandato a FERROVIENORD di

procedere alla realizzazione del collegamento richiesto, previa acquisizione di un nullaosta da parte dell'Amministrazione comunale di Seveso.

3., 4. e 5. Rispetto alle richieste di mantenimento in esercizio dei passaggi a livello, si richiamano le norme di ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali) che identificano proprio i passaggi a livello come punti di discontinuità delle linee ferroviarie e fonti di criticità puntuali non solo per la circolazione dei treni, ma anche per la sicurezza sia dei convogli su rotaia che per i veicoli che li attraversano. ANSFISA pertanto assume una posizione molto restrittiva a riguardo.

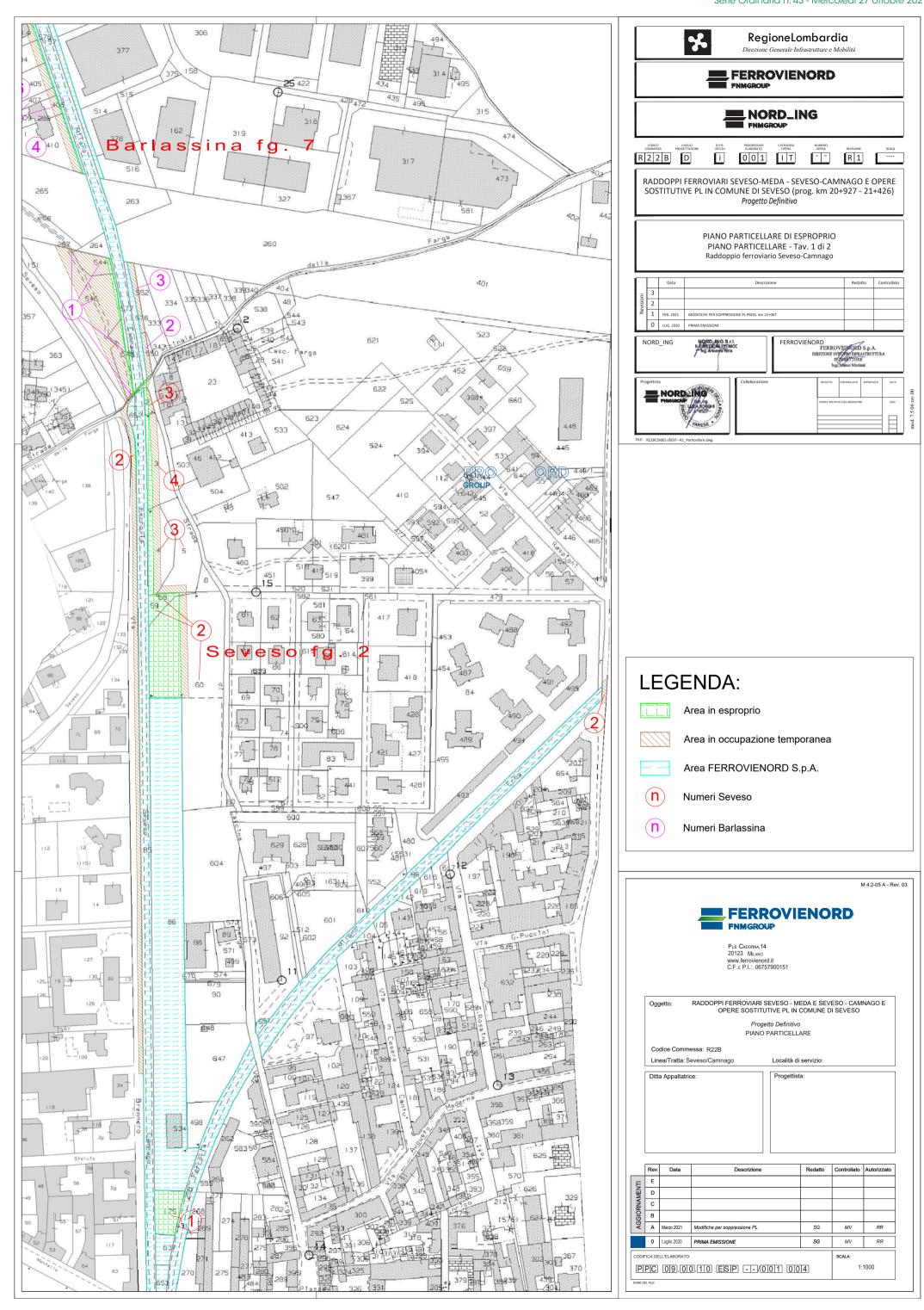
Discende quindi l'obbligo per Regione Lombardia e Ferrovienord, soprattutto ogni qual volta si operino delle modifiche ad un tracciato ferroviario, di procedere con la soppressione dei PL, pena l'assunzione della responsabilità penale nel caso di incidenti.

Inoltre, i passaggi a livello costituiscono un elemento di perturbazione che può compromettere la regolarità della circolazione dei treni, obiettivo chiave del pacchetto di interventi previsti per il territorio della Brianza.

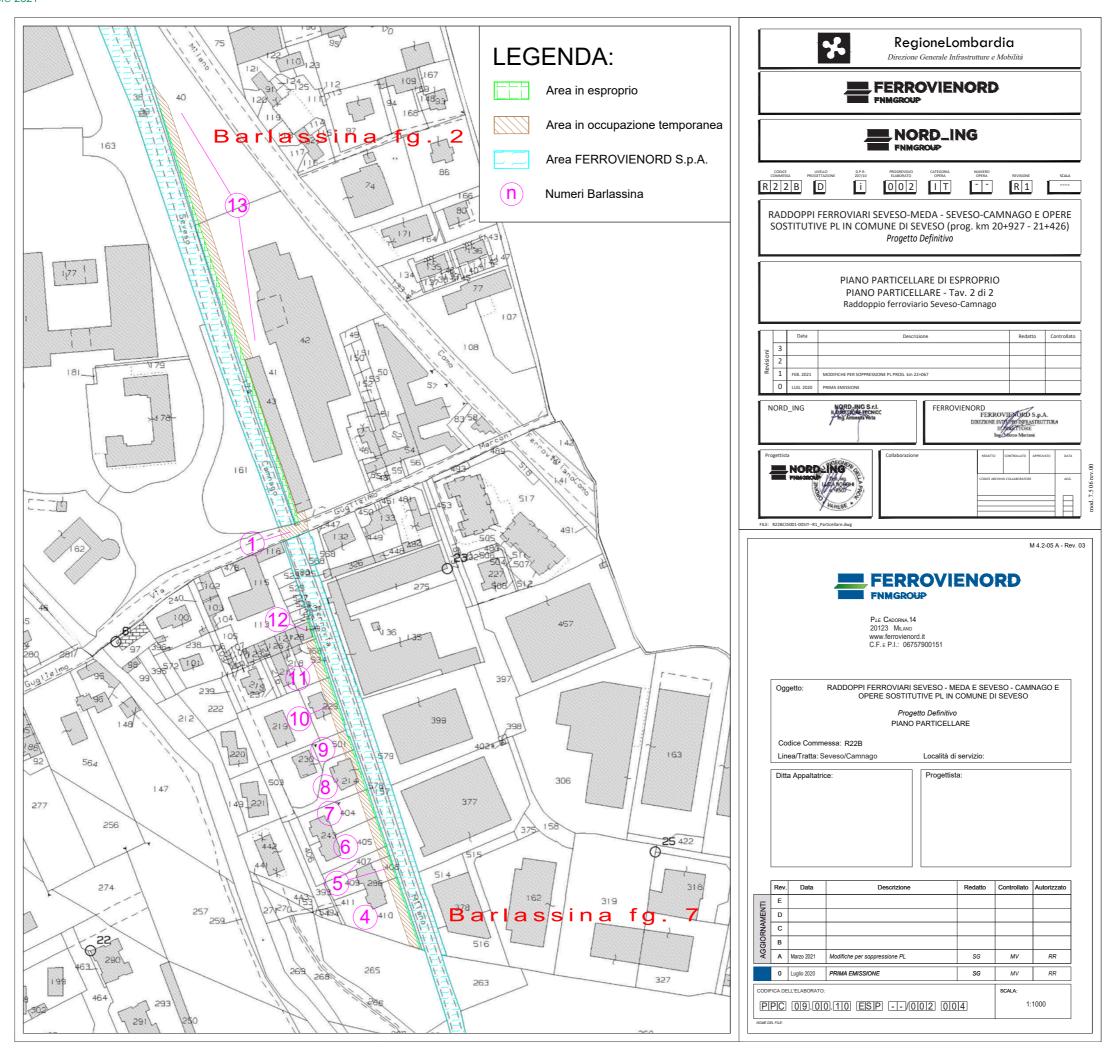
Fatte le suddette premesse, si conferma la scelta progettuale di soppressione e si ritiene che, nello specifico:

- per il PL di via Leoncavallo siano idonei gli attraversamenti esistenti e/o previsti.
- per il PL di via Dante, sia confermato l'adeguamento dell'esistente sottopasso di stazione al fine di renderlo fruibile all'utilizzo extra-ferroviario, ovvero anche in orario di non esercizio ferroviario.

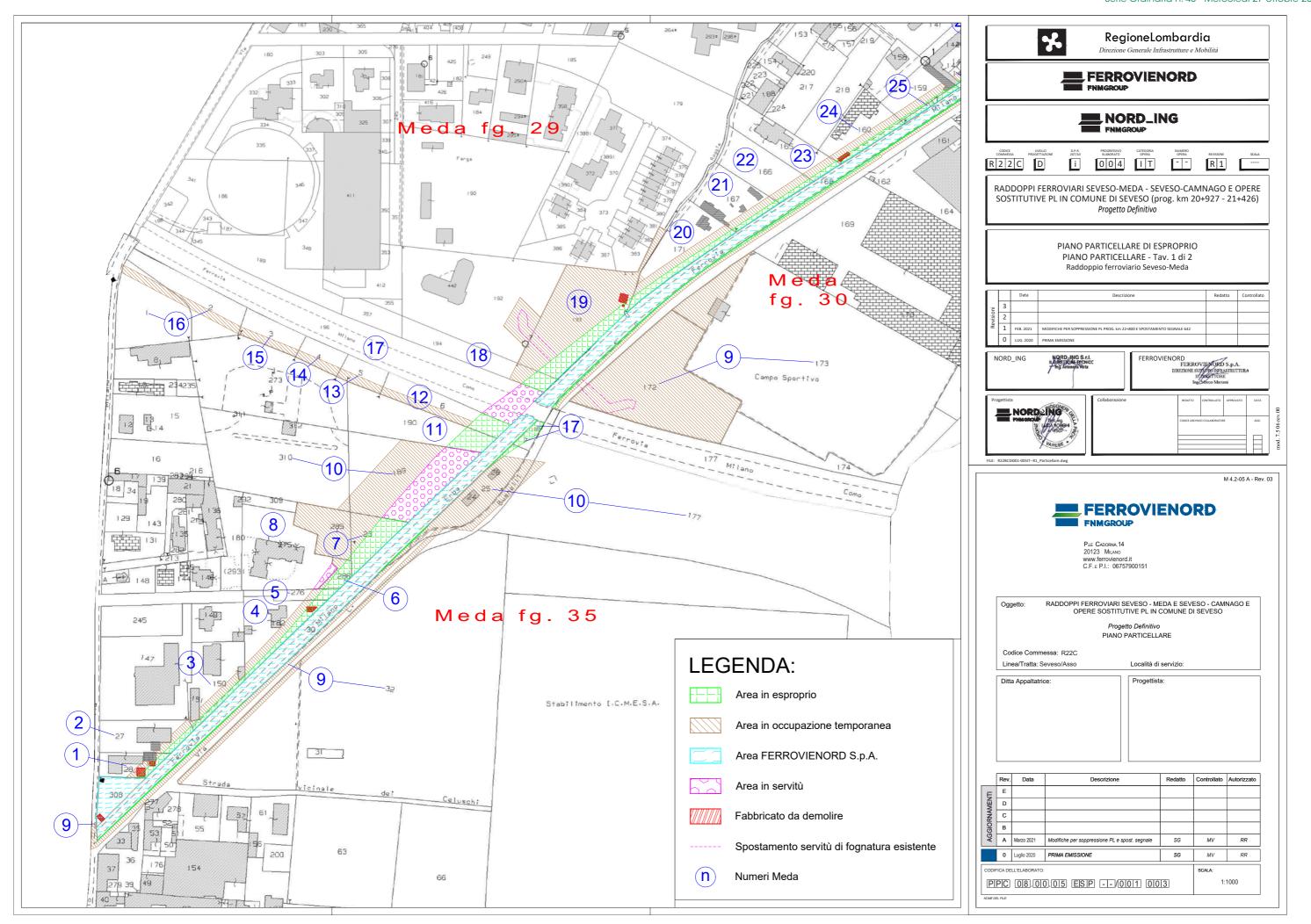














Regione Lombardia

