

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 E DEL DPR 327/2001 ART. 16

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

Le osservazioni presentate:

1. 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.

3. 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. S1.2021.0017232 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 sconsigliata 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. S1.2021.0017232). Si chiede pertanto alla proprietà di provvedere all'aggiornamento presso l'Agenzia delle Entrate.

3. CAPPELLETTI Egidio, in atti regionali prot. S1.2021.0017242 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;

SICUREZZA:

- 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 dalla 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 ciclopeditonale 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 identificata 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 ciclo-pedonale 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. S1.2021.0017354 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:

1. 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;
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, 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:

1. La rotatoria, in uscita dal comparto Schwarzenbach su Via Montello, si colloca su area identificata 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.
2. 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.lli 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 e la possibilità di parcheggio nell'area Schwarzenbach sono già al limite del collasso;
- la strada prevista sul mappale 66 Fg. 1 è assolutamente inadatta 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:

1. 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;
4. al termine dei lavori venga ripristinato il marciapiede prospiciente il fabbricato identificato NCEU Fg. 13 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 identificata 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 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, 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 identificata 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 di 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.