

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

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 province 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 che saranno di volta in volta necessarie e secondo le indicazioni che saranno impartite dall’ufficio Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le province 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:

1. 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 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 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.

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 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 aerea 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 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.

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.

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 pilastri 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 provvisorie 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 pilastri di 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 esercitata 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.

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 sottoscrivere 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. D.G. INFRASTRUTTURE, TRASPORTI e MOBILITÀ SOSTENIBILE - Servizio 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.