

Regione Lombardia
 Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità



CODICE
 COMMESSA

LIVELLO
 PROGETTAZIONE

D.P.R.
 207/10

PROGRESSIVO
 ELABORATO

CATEGORIA
 OPERA

NUMERO
 OPERA

REVISIONE

SCALA

L 5 8

D

a

0 0 1

I T

- -

R 2

SARONNO CITY HUB

Progetto Definitivo

RELAZIONE GENERALE

	Data	Descrizione	Redatto	Controllato
Revisioni	3			
	2	lug. 2023	Aggiornamento descrizione intervento	
	1	lug. 2023	revisione elaborati	
	0	mag 2023	prima emissione	

NORD_ING
NORD_ING Srl
 IL DIRETTORE TECNICO
Ing. Luca Erba

FERROVIENORD
FERROVIENORD S.p.A.
 DIREZIONE SVILUPPO INFRASTRUTTURA
 IL DIRETTORE
Ing. Andrea Lucia Passarelli

Progettista

 DOTT. ING. DELLA PROVINCIA DI LECCO
 ERBA LUCA
 Sez. A Settori:
 a) civile e ambientale
 b) industriale
 c) dell'informazione
 n° A 639

Collaborazione	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO	DATA
	CODICE ARCHIVIO COLLABORATORE			AGG.

SOMMARIO

1. PREMESSA	2
2. OPERA A	3
2.1. Obiettivo dell'intervento	3
2.2. Stato dei luoghi.....	3
2.3. Obiettivo dell'intervento	8
2.4. Descrizione generale delle opere	9
2.5. Edificio 1	10
2.6. Edifici 2 e 3.....	13
2.7. Edificio 4	18
3. OPERA B	20
3.1. Obiettivo dell'intervento	20
3.2. B1 - Percorso pedonale via Luini / Santuario	20
3.2.1. <i>Situazione attuale</i>	20
3.2.2. <i>Descrizione generale dell'opera</i>	20
3.3. B3 - Restyling stazione e manufatti adiacenti	20
3.3.1. <i>Situazione attuale</i>	20
3.3.2. <i>Descrizione dell'intervento</i>	20
3.4. B4 - Miglioramento dell'accesso veicolare al Polo infrastrutturale tecnologico manutentivo (verso A. Diaz) 21	
3.4.1. <i>Situazione attuale</i>	21
3.4.2. <i>Descrizione generale dell'opera</i>	21
3.5. B5 - Connessione via Milano / via Molino	21
3.5.1. <i>Situazione attuale</i>	21
3.5.2. <i>Descrizione generale dell'opera</i>	21
3.5.3. <i>Barriera fono-assorbente</i>	21
3.5.4. <i>Illuminazione stradale</i>	21
3.5.5. <i>Video sorveglianza</i>	22
3.6. B6 - Realizzazione di nuovi spazi pubblici destinati a verde e parcheggi	22
3.6.1. <i>Situazione attuale</i>	22
3.6.2. <i>Descrizione dell'intervento</i>	22
3.7. B7 – Adeguamento casello storico di via Piave lungo l'ex sedime della tratta Saronno-Seregno	22
3.7.1. <i>Situazione attuale</i>	22
3.7.2. <i>Descrizione generale dell'opera</i>	22
4. INQUADRAMENTO URBANISTICO	23
5. VALUTAZIONE PREVENTIVA DEL RISCHIO ARCHEOLOGICA	24
6. INTERFERENZE CON SOTTOSERVIZI	24
7. DISPONIBILITA' DELLE AREE	25

1. PREMESSA

La presente relazione si riferisce al progetto definitivo della realizzazione del nuovo polo tecnologico e manutentivo di FERROVIENORD situato in prossimità della stazione di Saronno e denominato “Saronno City Hub”.

Il progetto comprende anche alcuni interventi di riqualificazione della stazione di Saronno e delle aree limitrofe.

Nel presente documento, e negli elaborati ad esso allegati, per meglio descrivere i differenti interventi previsti dal Progetto si è scelto di mantenere la suddivisione già adottata nel PTFE, ovvero:

A. AMBITO A: RIORGANIZZAZIONE POLO INFRASTRUTTURALE TECNOLOGICO-MANUTENTIVO;

B. AMBITI B: INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA STAZIONE DI SARONNO CENTRO E AREE LIMITROFE.

Nello specifico gli “Ambiti” si suddividono nei seguenti edifici e opere:

A. AMBITO A:

1. *Edifici 1* – Palazzina uffici;
2. *Edifici 2 e 3* – Sala Opera Unica (SOU), magazzino, laboratori e uffici tecnici;
3. *Edificio 4* – Officina;

B. AMBITI B:

1. *OPERA B1* – Percorso ciclopedonale su via Luini-Santuario;
2. *OPERA B3* – Riqualificazione edificio stazione e fabbricati limitrofi;
3. *OPERA B4* – Miglioramento accesso di via Diaz al polo;
4. *OPERA B5* – Percorso ciclopedonale di connessione tra via Molino e via Milano;
5. *OPERA B6* – Realizzazione nuovi spazi verdi e parcheggi su via Don Griffanti;
6. *OPERA B7* – Realizzazione di una connessione pedonale in prossimità del ex-casello di via Piave.

2. OPERA A

2.1. Obiettivo dell'intervento

Per il Polo Infrastrutturale Tecnologico – Manutentivo è prevista l'attuazione di un progetto di riqualificazione, riorganizzazione e messa in sicurezza dell'intero sito.

In un'ottica di Riqualificazione degli edifici e razionalizzazione delle risorse gli obiettivi che il progetto intende raggiungere sono molteplici:

- 1) il potenziamento delle funzioni infrastrutturali centrali che gestiscono l'intera rete di FERROVIENORD, quali:
 - Posto Centrale Movimento per gestione, coordinamento e supervisione circolazione;
 - Posto Centrale Impianti Elettrici che interviene per l'alimentazione elettrica delle linee di TE e per la gestione operativa;
 - Posto Centrale Impianti Fissi che gestisce gli interventi di riparazione di impianti fissi, fabbricati, apparati, ecc.;
 - Posto Centrale Vigilanza con gli apparati che garantiscono la security, gli interventi delle forze dell'ordine o pronto soccorso, la gestione degli allarmi antintrusione, l'informazione e la vigilanza; in tale impianto si ha la visione di tutte le Tvcc e dei vari help-point distribuiti lungo la rete;
- 2) la riorganizzazione e la razionalizzazione dei magazzini e dei depositi dei materiali, dei laboratori e sedi delle squadre che attuano la manutenzione e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria;
- 3) la riqualificazione e l'ampliamento delle officine di manutenzione dei mezzi ferroviari collegate, tramite apposito fascio di binari, al resto della rete;
- 4) la ricollocazione del Museo delle Industrie e del Lavoro Saronnese (M.I.L.S.) in un'ottica di valorizzazione delle potenzialità attrattive, aggregative, didattiche e culturali del Museo stesso;
- 5) il miglioramento dell'accesso veicolare e redistribuzione dei parcheggi a raso nonché la realizzazione di parcheggi interrati al fine di migliorare la qualità e la funzionalità degli spazi esterni;
- 6) la riqualificazione complessiva del sistema degli spazi aperti con il ridisegno del verde, delle superfici pavimentate, della viabilità interna;
- 7) la messa in sicurezza degli accessi ed una miglior identificazione dei percorsi interni al Polo infrastrutturale.

2.2. Stato dei luoghi

Il Polo infrastrutturale tecnologico – manutentivo di via A. Diaz è situato nella parte nord di Saronno, ed occupa complessivamente un'area di circa 36.400 mq.

Al suo interno trovano posto differenti edifici sorti in diverse epoche ed aggregati secondo modalità sostanzialmente prive di connotazioni compositive, ma governate soprattutto dal rispetto di logiche di utilità distributiva – funzionale.

Prevale quindi la percezione di un tessuto sparso, privo di significativi aspetti visuali e privo di elementi forti (all'infuori del sedime della ferrovia) che fungano da potenziali ordinatori di un processo di rinnovo dell'area.

I caratteri formali degli edifici esistenti sono di bassa rilevanza a livello di singolo manufatto (corpi di fabbrica da uno a due piani fuori terra con coperture di varia natura sia a falde tradizionali sia a shed); da segnalare la presenza di edifici industriali con coperture a shed sorti a fine '800.

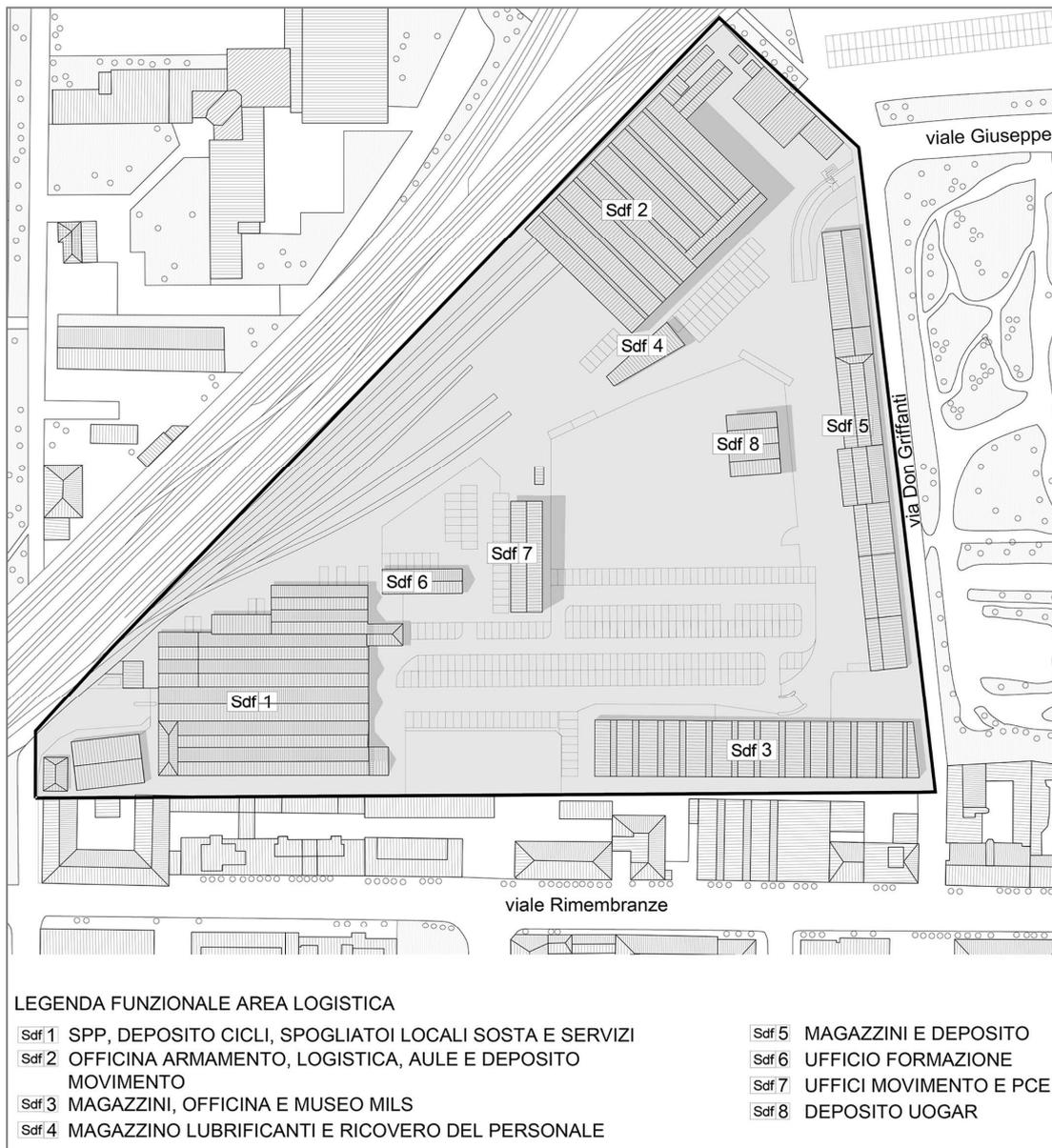


Figura 1 - schema planimetrico stato di fatto con indicazione degli edifici

Edificio SdF 1**DEPOSITO CICLI, SPOGLIATOI LOCALI SOSTA E SERVIZI**

Edificio di ingresso al Polo. Il corpo principale è costituito da cinque volumi lineari affiancati, articolati su un solo piano fuori terra, con copertura a doppia falda. Il corpo centrale, privo di ogni tavolato, funge da corsello di ingresso al Polo e presenta una successione di capriate lignee a vista ancora ben conservate.

Questo manufatto è stato, in diverse epoche successive alla sua edificazione, ampliato attraverso l'aggiunta di piccoli e limitati volumetti sorti lungo il perimetro del corpo centrale.



Figura 2 - edificio SdF 1: prospetto interno del magazzino; corsello di ingresso al Polo

Edificio SdF 2**OFFICINA ARMAMENTO, LOGISTICA AULE E DEPOSITO MOVIMENTO**

Edificio delle officine meccaniche. L'edificio presenta alcune caratteristiche dell'architettura industriale di fine '800: copertura a shed; struttura portante in cemento armato; grandi superfici finestrate.

Anche in questo caso il manufatto architettonico presenta un corpo, ad insediamento perpendicolare allo sviluppo delle campate principali, di due piani destinato ad uffici.

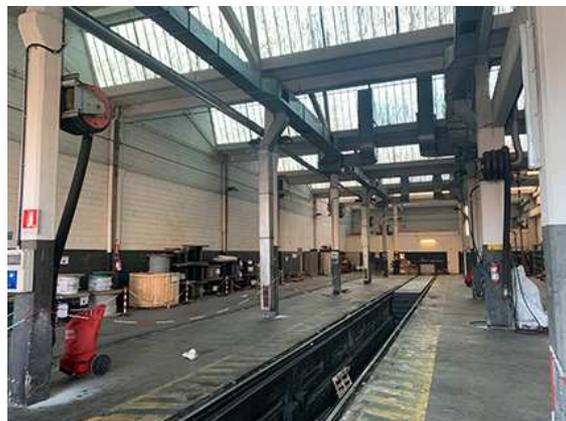


Figura 3 - edificio SdF 2: prospetto esterno dell'officina armamento; interno dei uno dei corpi

Edificio Sdf 3**EDIFICIO DEI MAGAZZINI E DEL MUSEO MILS**

Edificio destinato ad ospitare i magazzini e il museo MILS. L'edificio, appartenente all'architettura industriale di fine '800, si articola in tredici corpi longitudinali, affiancati tra di loro, con copertura a shed. La struttura è puntiforme con tamponamenti in laterizio, solo il lato interno è rivestito con intonaco.



Figura 4 - edificio Sdf 3: prospetto interno dell'edificio

Edificio Sdf 4**MAGAZZINO LUBRIFICANTI E RICOVERO PERSONALE**

Manufatto di piccole dimensioni, isolato, con copertura piana. L'impianto è trapezoidale e si sviluppa su un unico piano fuori terra.



Figura 5 - edificio Sdf 4: il corpo si trova nelle prossimità dell'edificio Sdf 2

Edificio SdF 5**MAGAZZINI E DEPOSITO**

Manufatto composto prevalentemente da un sistema di coperture sorte contro il muro di perimetro del Polo, il cui spazio sottostante è destinato a deposito di materiale pesante. Le coperture, sorte in periodi differenti, hanno profondità, altezze volumi differenti.



Figura 6 - edificio SdF 5: prospetti interni dei magazzini

Edificio SdF 6**UFFICI E FORMAZIONE**

Piccolo edificio isolato, ad un solo piano fuori terra con copertura a doppia falda, sorto in prossimità dell'edificio 1, da cui prende uniformità di materiali e colori.



Figura 7 - edificio SdF 6: prospetto esterno antistante i binari

Edificio SdF 7**UFFICI MOVIMENTO E PCE**

Edificio di più recente realizzazione, con geometria rettangolare; sede degli Uffici di controllo e di gestione impiantistica di tutto il Polo.



Figura 8 - edificio SdF 7: prospetto occidentale

Edificio SdF 8**DEPOSITO UOGAR**

Piccolo edificio isolato, composto da due corpi a doppia falda, con struttura puntiforme e tamponamento in blocchi di cls.



Figura 9 - edificio SdF 8: prospetto occidentale

2.3. Obiettivo dell'intervento

Il Progetto allegato al presente documento vuole perseguire un duplice obiettivo di riqualificazione degli edifici esistenti, in un'ottica di conservazione e rivitalizzazione delle testimonianze materiche storiche giunte a noi da un'epoca storicamente ben definita quale l'età dell'industrializzazione di fine '800, ed al contempo di ammodernamento ed efficientamento funzionale, energetico e gestionale del Polo che trova la sua migliore attuazione nella realizzazione di nuovi volumi e nuovi complessi edilizi.

In seguito ad alcuni incontri con i Dirigenti della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Milano si è deciso di prevedere, ove lo stato delle strutture esistenti lo consente, il mantenimento dei manufatti architettonici che presentano caratteristiche

morfologiche e materiche più vicine a quelle tipiche dell'architettura industriale prevedendone un loro riutilizzo.

I manufatti edilizi di più scarso valore, in quanto sorti in epoche differenti senza una visione integrata di intervento e in quanto ad oggi non più in grado di fornire qualitative risposte prestazionali vengono rimossi, prevedendo un accentramento delle funzioni all'interno di un singolo nuovo edificio.

L'intervento richiede quindi di essere condotto secondo una visione sistematica del Polo considerando non solo il complesso di edifici e manufatti edilizi presenti al suo interno, ciascuno con proprie specifiche caratteristiche che richiedono una tipologia di intervento differente, ma considerando anche il particolare sistema di relazioni che il Polo è in grado di generare con l'intero contesto urbano.

Il progetto cerca quindi, laddove consentito dalle necessarie ed imprescindibili dotazioni ferroviarie, di creare nuove sinergie e nuovi rapporti dialogici con il contesto urbano, andando a mitigare quel tradizionale e sedimentato assetto che ha da sempre visto l'infrastruttura ferroviaria divisa e separata dalla città attraverso un muro.

2.4. Descrizione generale delle opere

L'intervento in progetto coinvolge tutti gli edifici presenti all'interno del Polo infrastrutturale tecnologico - manutentivo. Di seguito vengono illustrate le principali attività previste dal progetto suddivise per edificio. Si evidenzia che tutti i beni oggetto dell'intervento, compresi quelli da demolire, hanno più di 70 anni e sono di proprietà FERROVIENORD con vincolo di reversibilità a Regione Lombardia.



Figura 10 – Planimetria generale intervento

2.5. Edificio 1a-1b

È previsto il parziale recupero dell'edificio 1a-1b quale testimonianza storica del sito. Il fabbricato sarà ridimensionato per consentire la realizzazione dei nuovi edifici uffici e magazzino e ospiterà il museo delle industrie saronnesi, attualmente collocato in un edificio che sarà demolito.

2.6. Edificio 1

L'edificio 1 sarà ubicato nella posizione attualmente in parte occupata dall'edificio Sdf 1, che sarà ridimensionato per far posto al nuovo fabbricato.

Il nuovo edificio, che sarà realizzato con il metodo della prefabbricazione al fine di contenere costi e tempi realizzativi, ha una pianta rettangolare di dimensioni 68,70 m x 26 m ed è suddiviso in quattro livelli fuori terra e uno interrato.

Al piano terra saranno collocati la hall, le sale conferenze e un bar a servizio del polo.

Nei tre piani superiori saranno collocati gli uffici. Al piano interrato, infine, sarà realizzato un parcheggio interrato a servizio di Polo.

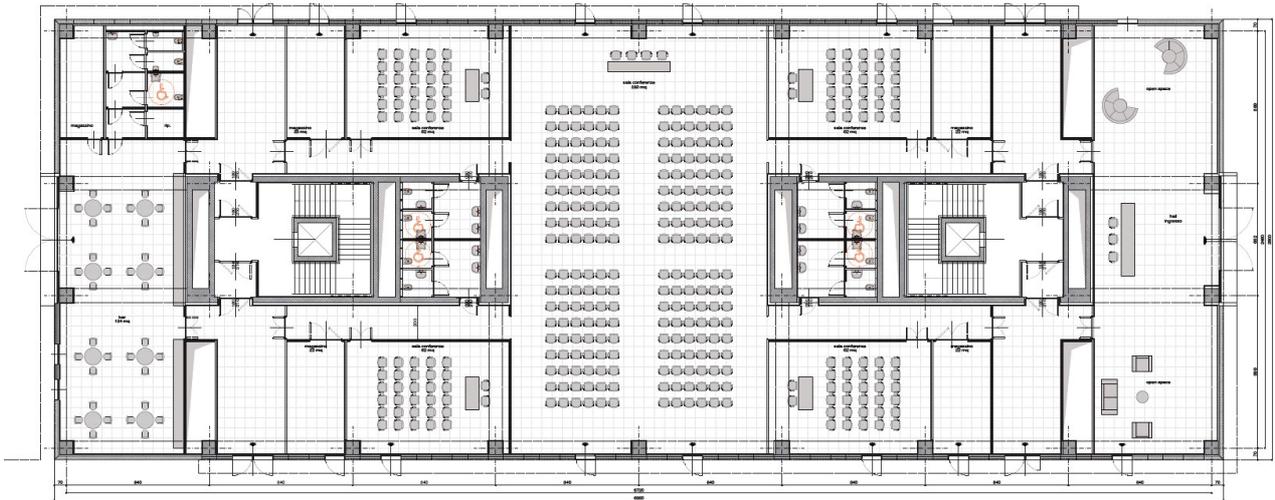


Figura 11 – Edificio 1 Pianta piano terra

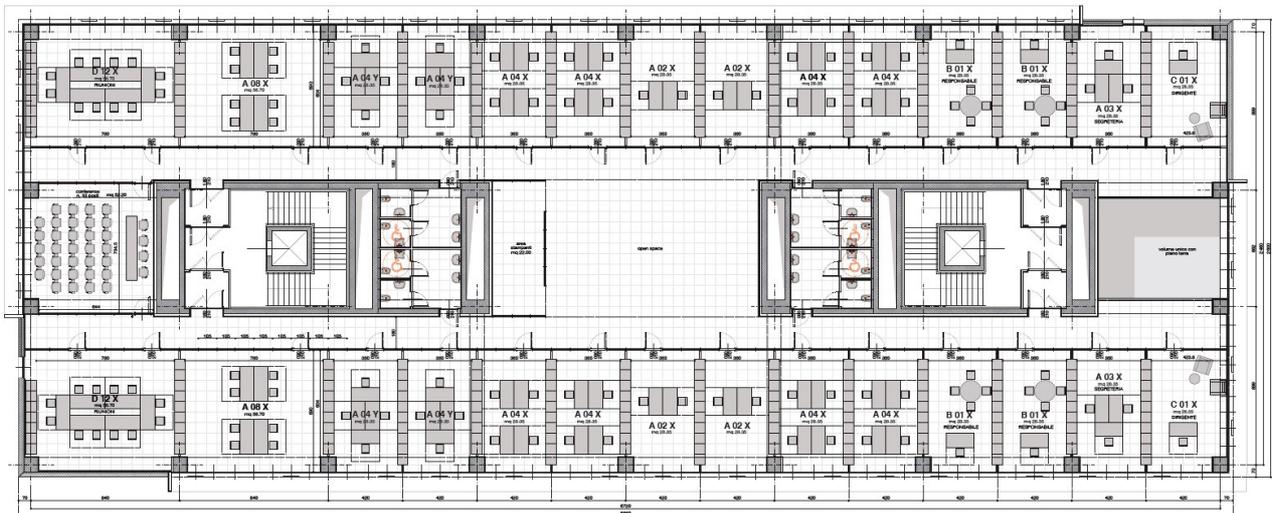


Figura 12 – Edificio 1 Pianta piano uffici tipo

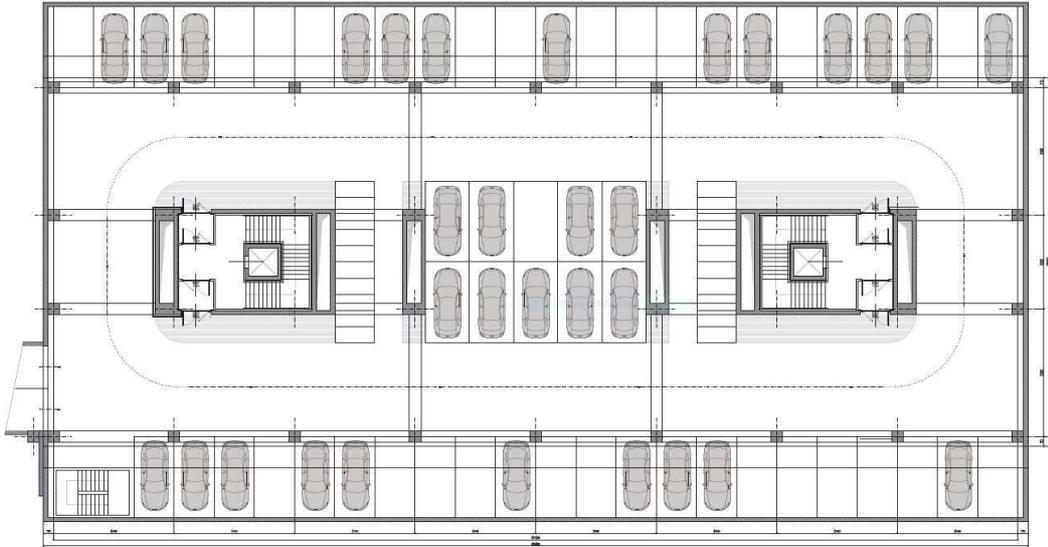


Figura 13 – Edificio 1 Pianta parcheggio

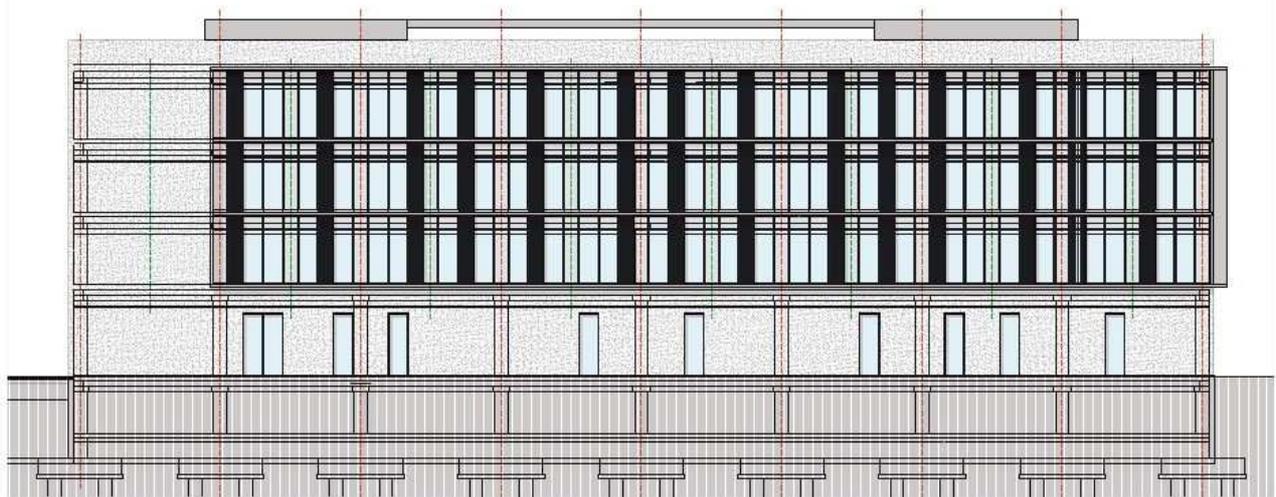


Figura 14 – Edificio 1 Prospetto Ovest

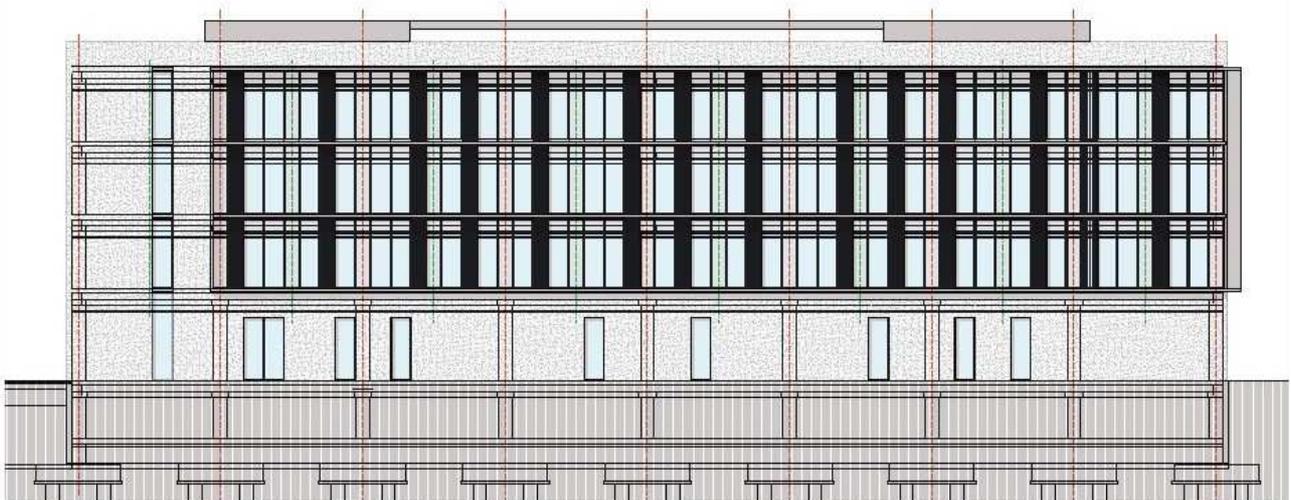


Figura 15 – Edificio 1 Prospetto Est



Figura 16 – Edificio 1 Prospetti Sud e Nord

2.7. Edifici 2 e 3

L'edificio di nuova costruzione viene situato in posizione baricentrica rispetto all'area del Polo; Realizzato anch'esso con il sistema della prefabbricazione, presenta una pianta rettangolare di dimensioni 60 m x 72 m.

L'edificio è distribuito su tre livelli fuori terra e prevede al piano terra il magazzino, a doppia altezza, che verrà centralizzato rispetto alla situazione attuale, laboratori e spogliatoi.

Al piano primo saranno collocati gli uffici tecnici, la medicina preventiva e alcuni locali tecnici a servizio della SOU, che sarà invece collocata al secondo piano.

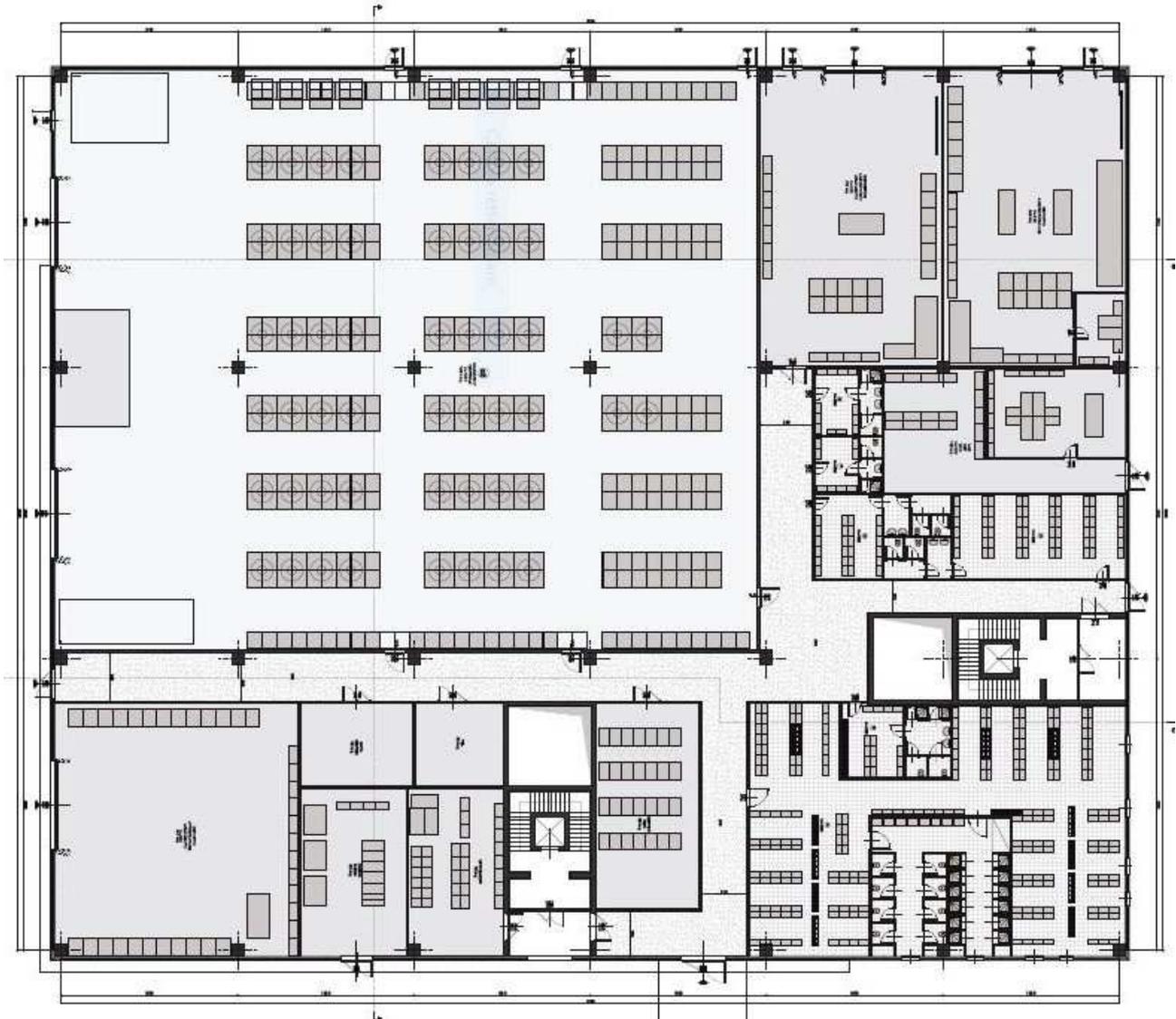


Figura 17 – Edifici 2 e 3 Pianta piano terra



Figura 18 - Edifici 2 e 3 Pianta piano primo

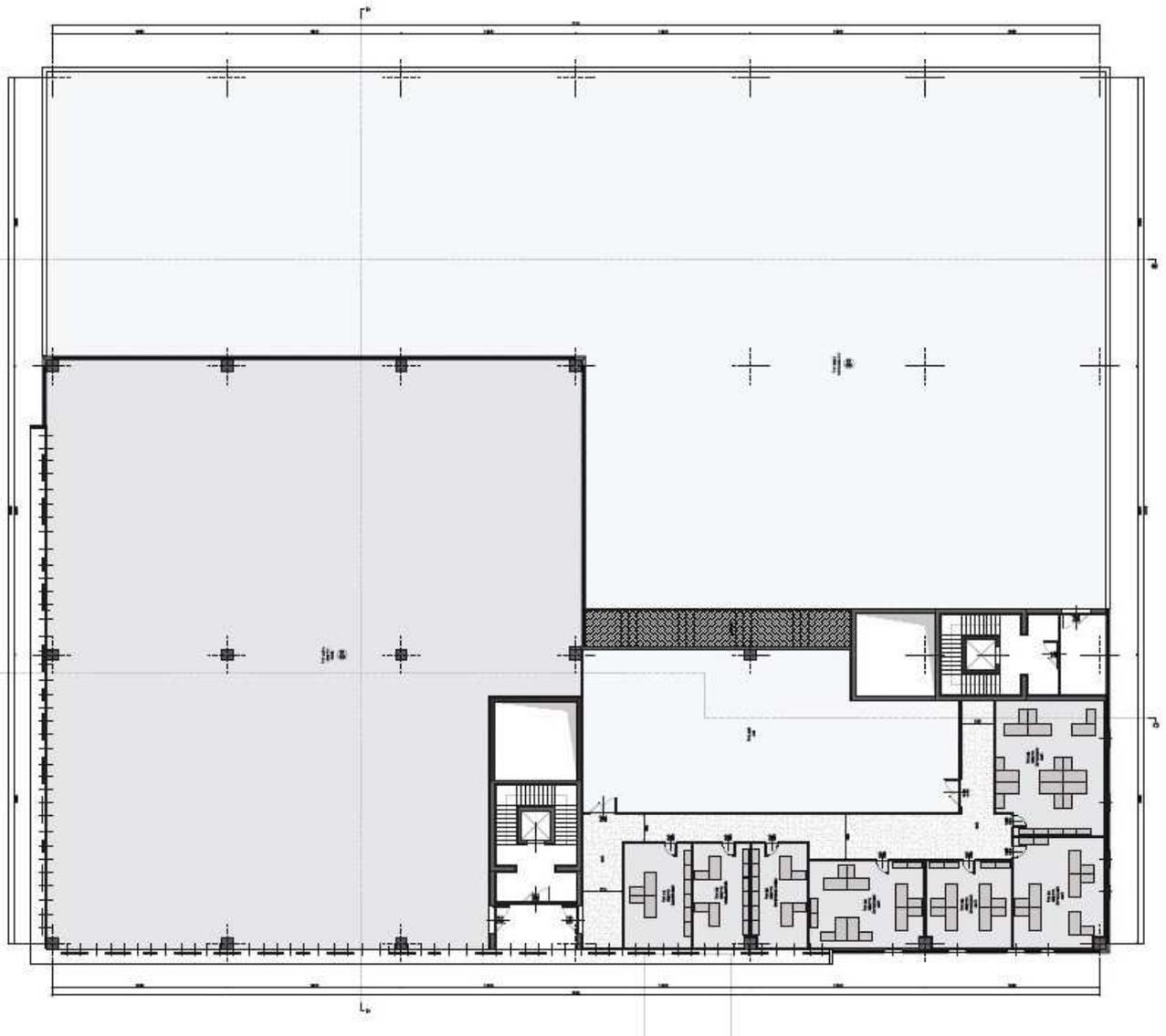


Figura 19 - Edifici 2 e 3 Pianta piano secondo

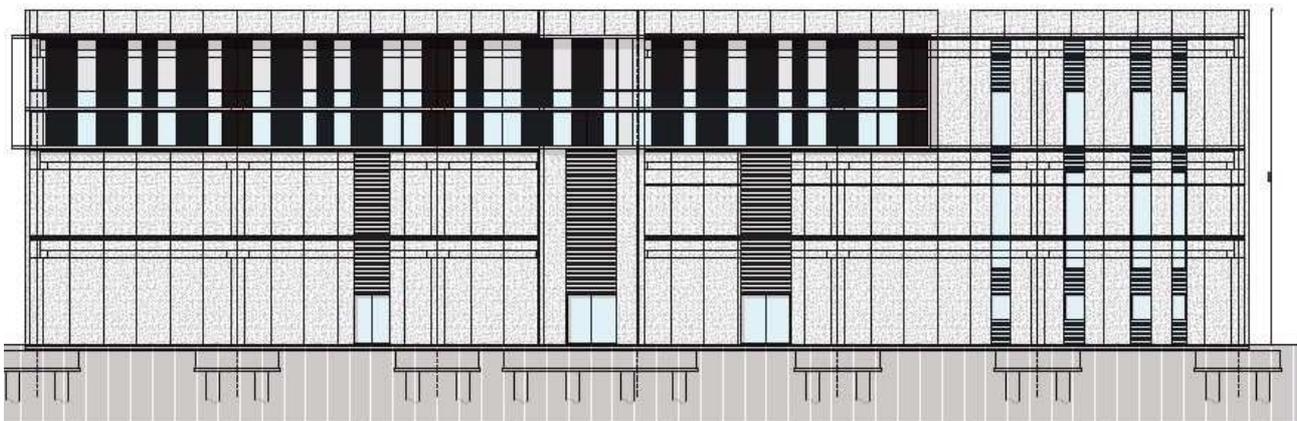


Figura 20 - Edifici 2 e 3 Prospetto Sud

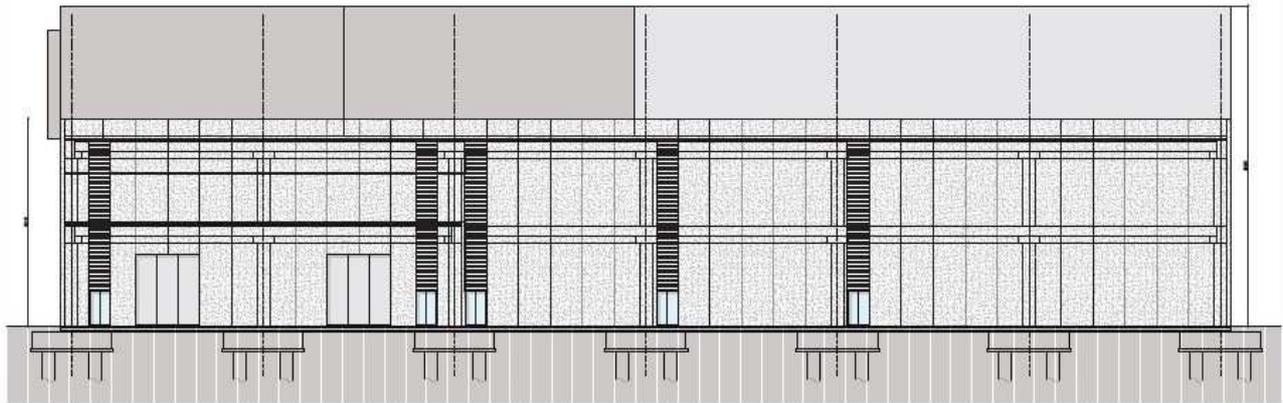


Figura 21 - Edifici 2 e 3 Prospetto Nord

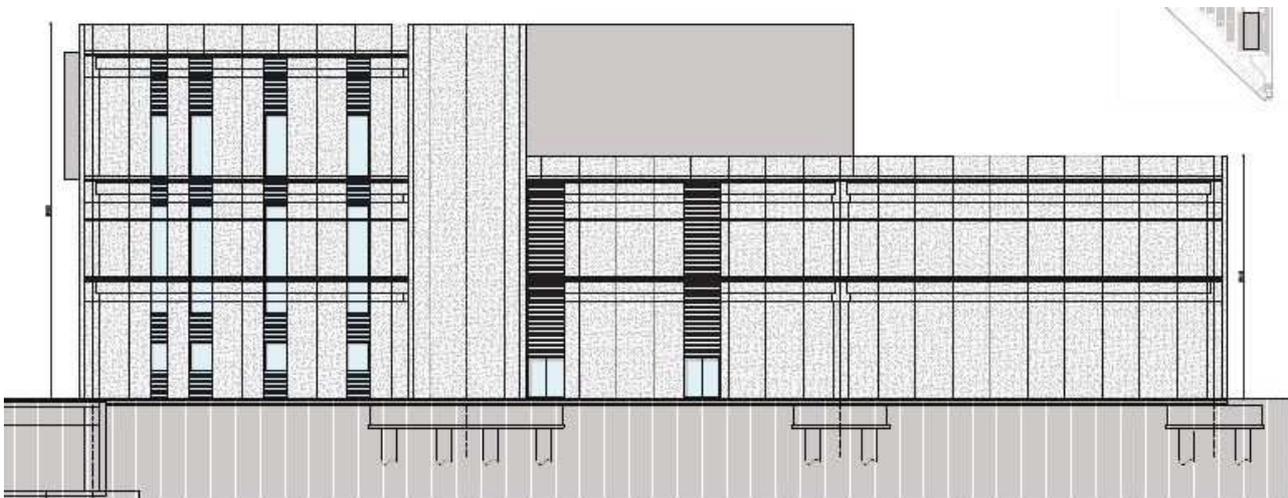


Figura 22 - Edifici 2 e 3 Prospetto Est

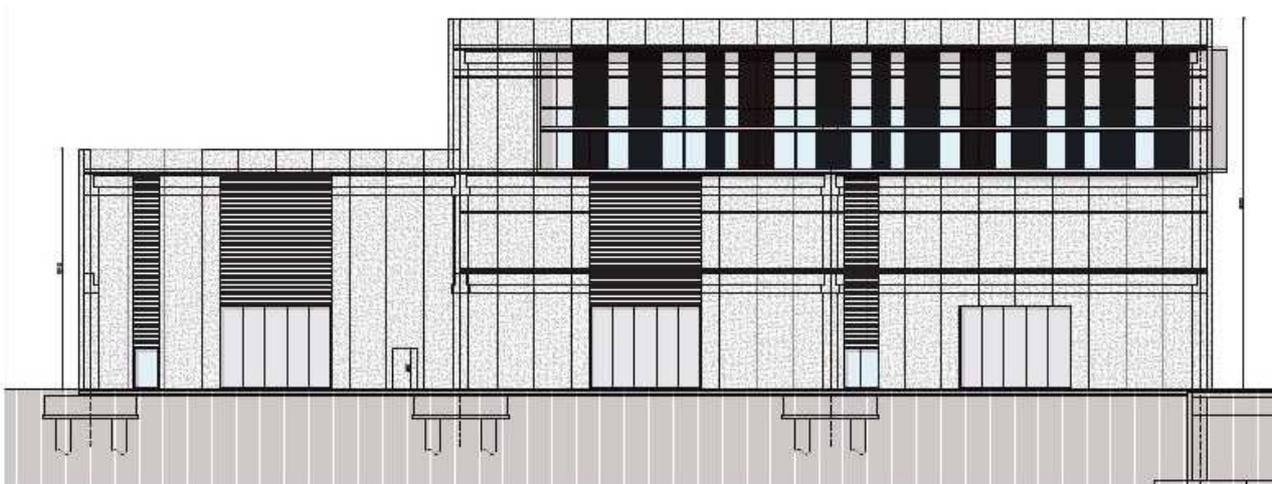


Figura 23 - Edifici 2 e 3 Prospetto Ovest

2.8. Edificio 4

L'edificio delle Officine meccaniche per gli interventi di manutenzione dei treni viene ampliato sul fronte nord-ovest. L'ampliamento, destinato ad accogliere spazi legati alla Logistica e Deposito sarà condotto tramite un recupero conservativo al fine di preservare quanto più possibile l'edificio esistente.



Figura 24 – Edificio 4 Pianta piano terra



Figura 25 – Edificio 4 Pianta soppalco

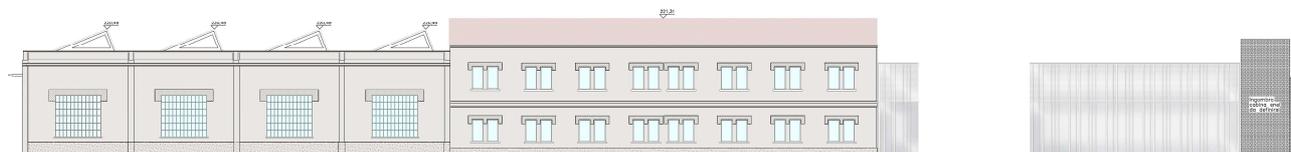


Figura 26 – Edificio 4 Prospetto Sud- Est



Figura 27 – Edificio 4 Prospetto Nord - Ovest

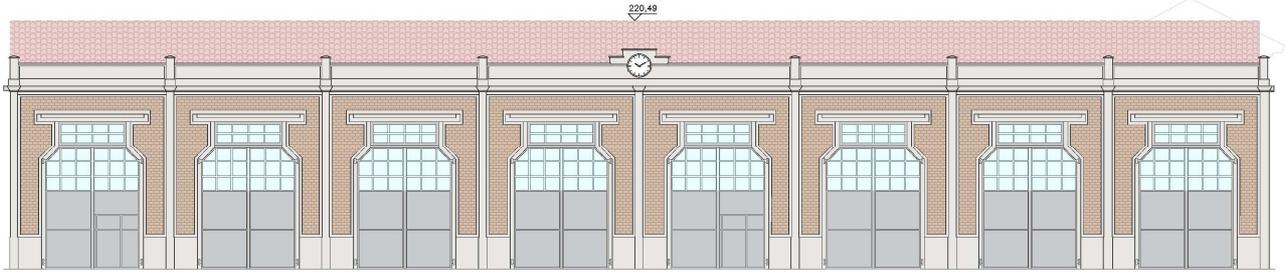


Figura 28 – Edificio 4 Prospetto Sud - Ovest



Figura 29 – Edificio 4 Nord – Est

3. OPERA B

INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA STAZIONE DI SARONNO E DELLE AREE LIMITROFE

3.1. Obiettivo dell'intervento

Per la riqualificazione della STAZIONE DI SARONNO CENTRO e di alcune aree limitrofe così come richiesto dal Comune, sono previsti una serie di interventi finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza, di accessibilità da parte di persone diversamente abili, di restyling estetico funzionale di alcune parti limitate di città.

Localizzati in punti strategici, dove per lo più la presenza dell'infrastruttura ferroviaria ha fatto emergere criticità non risolte, questi interventi mirano ad aumentare il livello di vivibilità urbana e dell'integrazione – interazione tra i vari sistemi di comunicazione (percorsi pedonali, piste ciclabili, attraversamenti ferroviari, parcheggi, ecc).

3.2. B1 - Percorso pedonale via Luini / Santuario

3.2.1. Situazione attuale

Secondo l'Amministrazione Comunale sono circa tremila gli utenti ogni giorno, a maggioranza studenti, da gestire in sicurezza nello spostamento tra la stazione ferroviaria e le sedi delle scuole e viceversa. Il tragitto attualmente compendia scalinate e marciapiedi disagiati e costringe a un utilizzo improprio sia del sottopasso che, appunto, delle scale per la risalita da Via Primo Maggio. Per ovviare a ciò si è provveduto a studiare un collegamento diretto tra Viale Santuario e Via Luini, intramezzato dallo scavalco di Via Primo Maggio mediante realizzazione di un ponte.

3.2.2. Descrizione generale dell'opera

L'opera B1 è costituita dalla realizzazione di una pista ciclo-pedonale di connessione tra la via Luini e il Santuario di Saronno.

Per la realizzazione di tale asse viabilistico dovrà essere realizzata una porzione all'interno del sedime dell'attuale via Luini.

Per garantire lo scavalco di via 1° Maggio dovrà essere realizzato un allargamento del tunnel già presente, la ricostruzione di un parapetto e di una paratia anti-lancio tra la pista ciclo-pedonale e la massicciata ferroviaria.

Per i dettagli di quest'opera si faccia riferimento agli elaborati specifici.

3.3. B3 - Restyling stazione e manufatti adiacenti

3.3.1. Situazione attuale

Alcuni fabbricati presentano un'obsolescenza funzionale e distributiva rispetto le mutate esigenze di gestione degli uffici e del personale di FN; vi sono superfetazioni che ingombrano l'edificio della Stazione e dei fabbricati adiacenti; la banchina del primo binario non ha una pensilina di copertura per l'intero suo sviluppo.

3.3.2. Descrizione dell'intervento

Si prevedono opere di Restyling della Stazione storica ("Fabbricato viaggiatori") con rimozione delle superfetazioni edilizie dove ora sono alloggiati uffici ferroviari manutentivi e di gestione della

ferrovia, che saranno ricollocati all'interno del Polo tecnologico-manutentivo; completamento della pensilina del primo binario e inserimento di due ascensori.

L'intervento prevede anche la demolizione della palazzina ex-Gif e dei locali sosta del personale viaggiante e Polfer e l'installazione di barriere fonoassorbenti a protezione dei fabbricati prospicienti i binari tronchi n. 1 e 2.

3.4. B4 - Miglioramento dell'accesso veicolare al Polo infrastrutturale tecnologico manutentivo (verso A. Diaz)

3.4.1. Situazione attuale

L'accesso al Polo infrastrutturale di via A. Diaz presenta dimensioni inadeguate alla portata veicolare del traffico degli utenti del Polo, soprattutto in considerazione della possibilità di ingresso di mezzi pesanti. La riqualificazione del Polo richiede un miglioramento anche della visibilità da strada pubblica.

3.4.2. Descrizione generale dell'opera

L'opera consiste nell'ampliamento della sede stradale di via Diaz, necessaria al miglioramento degli accessi veicolari, pedonali e ciclabili all'Ambito A1.

3.5. B5 - Connessione via Milano / via Molino

3.5.1. Situazione attuale

La presenza dell'infrastruttura ferroviaria, verso via Milano e via Molino, rende difficile il collegamento ciclo pedonale tra queste due arterie.

3.5.2. Descrizione generale dell'opera

L'opera prevede la realizzazione di un asse ciclo-pedonale di connessione tra via Molino e via Milano.

Tale asse verrà realizzato in una fascia limitrofa alla massicciata ferroviaria e sarà delimitato sul fronte sud da un nuovo muro di confinamento tra le due aree.

3.5.3. Barriera fono-assorbente

Sul lato nord, dove è già presente un muro di confine, dovrà essere realizzata, in adesione a tale muro, una barriera fonoassorbente del tipo in uso a FN (si vedano elaborati grafici), realizzata con struttura metallica in profilati di acciaio zincato.

Tale barriera dovrà poi essere realizzata fino alla testa dei binari tronchi di stazione.

3.5.4. Illuminazione stradale

Al centro dell'asse verrà predisposta la posa di un cavidotto per la distribuzione elettrica, ispezionabile attraverso pozzetti dedicati posti a distanze regolari per consentirne una facile manutenzione ed intervento.

L'illuminazione sarà realizzata con pali e corpi illuminanti adeguati e per i quali dovrà essere svolto calcolo illuminotecnico.

3.5.5. Video sorveglianza

Il medesimo cavidotto citato nel paragrafo precedente, sarà utilizzato anche per le linee dati.

Dovranno essere previste almeno due punti per le riprese dedicate alla video-sorveglianza collegati direttamente agli uffici della Polizia Locale, uno all'inizio dell'asse lato via Molino e uno alla conclusione all'angolo con via Milano.

La predisposizione di tali apparecchi e le vie cavo saranno a carico di FN fino a centralina di controllo, dalla quale sarà poi a carico – sia per connessione, controllo e predisposizione interfaccia, del Comune di Saronno.

Gli elaborati grafici, architettonici e strutturali, meglio descrivono tali opere.

3.6. B6 - Realizzazione di nuovi spazi pubblici destinati a verde e parcheggi

3.6.1. Situazione attuale

Via don Griffanti risulta una via di quartiere con ristretta corsia di marcia; si riscontra una carenza di parcheggi auto. Durante le giornate di mercato cittadino la via risulta molto congestionata. Il Polo infrastrutturale prospetta verso i giardini di via C. Porta con un muro di cinta che occlude la vista e riduce la prospettiva.

3.6.2. Descrizione dell'intervento

Via don Griffanti risulta una via di quartiere con ristretta corsia di marcia; si riscontra una carenza di parcheggi auto. Durante le giornate di mercato cittadino la via risulta molto congestionata. Il Polo infrastrutturale prospetta verso i giardini di via C. Porta con un muro di cinta che occlude la vista e riduce la prospettiva.

Il progetto di riqualificazione del Polo infrastrutturale, che si trova ad una quota altimetrica inferiore rispetto alla quota stradale di via don Griffanti, prevede la realizzazione di una copertura a balconata sul nuovo Polo tecnologico-manutentivo dotata di aree a verde di connessione con i Giardini di via C. Porta e parcheggi ad uso pubblico.

3.7. B7 – Adeguamento casello storico di via Piave lungo l'ex sedime della tratta Saronno-Seregno

3.7.1. Situazione attuale

Attualmente il tratto della linea ferroviaria Saronno/Seregno risulta abbandonato mentre l'ex casello ferroviario risulta parzialmente inutilizzato.

Lungo via Piave la carreggiata stradale subisce un restringimento in corrispondenza dell'ex passaggio a livello all'incrocio con il tracciato dismesso della linea Saronno-Seregno per la presenza del casello ferroviario che interrompe la continuità del marciapiede esistente.

3.7.2. Descrizione generale dell'opera

L'opera consiste nella realizzazione di un tratto di connessione su via Piave in corrispondenza del dismesso casello di attraversamento sulla linea dismessa del tracciato Saronno-Seregno.

Tale opera garantirà continuità tra i marciapiedi esistenti su via Piave interrotti dall'asse ferroviario e dal manufatto del vecchio edificio del casello.

4. INQUADRAMENTO URBANISTICO

Gli interventi in oggetto ricadono nell'ambito del Comune di Saronno, all'interno della Provincia di Varese.

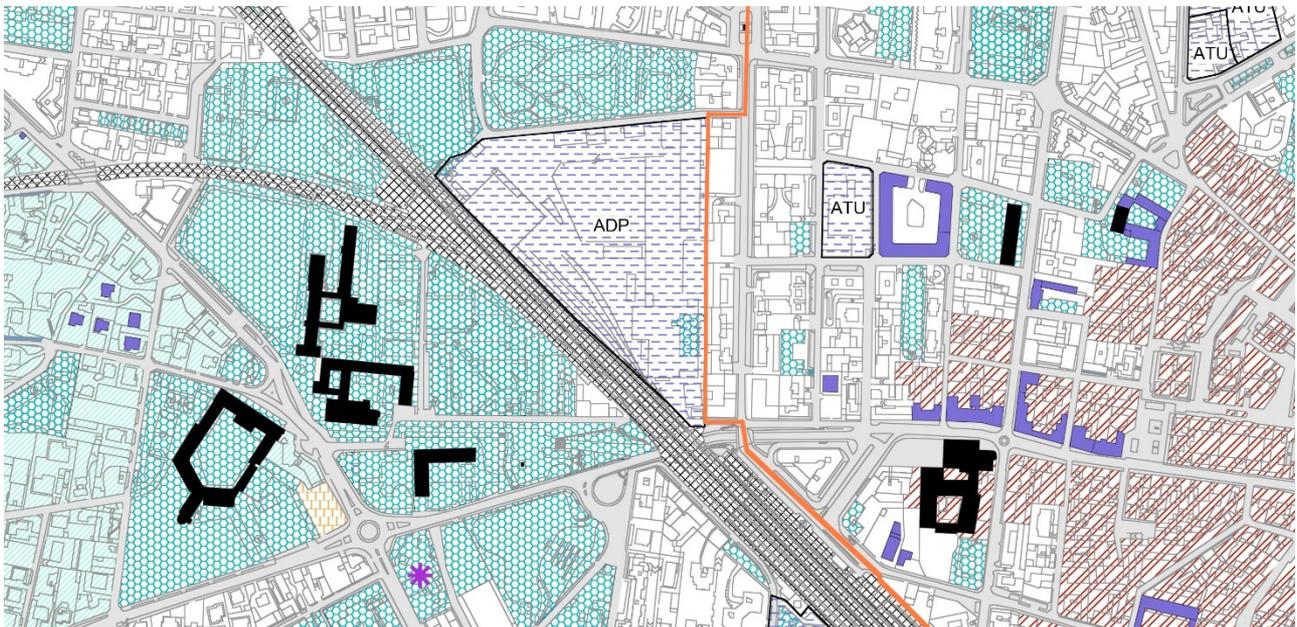
Nell'analisi del quadro programmatico sono stati esaminati i seguenti strumenti urbanistici:

- P.T.R./P.P.R Piano Territoriale Regionale /Piano Paesaggistico Regionale
- S.I.B.A. Sistema Informativo Beni E Ambiti Paesaggistici
- R.E.R. Rete ecologica Regionale
- P.T.C.P Piano di Coordinamento Provinciale della Provincia di Varese
- P.G.T. Piano di Governo del Territorio del Comune di Saronno.

Il progetto risulta conforme alle previsioni del P.T.R./P.P.R, del S.I.B.A., della R.E.R. e del P.T.C.P. di della Provincia di Varese.

Per quanto riguarda il Piano di Governo del Territorio (PGT), adottato con delibera di C.C. n° 82 del 20/12/2012 ed approvato con delibera di C.C. n°27 del 15/06/2013, pubblicato su BURL n° 41 del 09/10/2013 Sezione avvisi e concorsi, si evidenzia quanto segue.

All'interno del Piano delle Regole, in tav. PdR_02 l'area in analisi è descritta come ambito di trasformazione da sottoporre ad accordo di programma.



a) **Figura 30 - Stralcio tav.PdR_02 Individuazione degli ambiti**

Gli ATU prevedono per l'attuazione degli interventi la finalizzazione di Accordi di Programma che coinvolgano anche gli ambiti limitrofi all'interno di un progetto unitario e coordinato. In attesa di tali Accordi, negli ambiti sono ammessi solamente interventi di Manutenzione Straordinaria.

Pertanto la proposta progettuale di riorganizzazione dell'area, sebbene di natura infrastrutturale a servizio della ferrovia, risulta non conforme allo strumento urbanistico vigente (PGT).

Tuttavia, considerato il carattere infrastrutturale delle opere e della non procrastinabilità dell'intervento di riqualificazione della stazione di Saronno Centro e di riorganizzazione del polo

infrastrutturale tecnologico e manutentivo di Saronno, queste sono suscettibili di essere autorizzate nell'ambito della procedura della Conferenza dei servizi di cui all'art. 19 della legge regionale n. 9/2001 che prevede che l'approvazione dei progetti definitivi in sede di Conferenza di Servizi valga quale "variante agli strumenti urbanistici difformi e vincolo preordinato all'esproprio, dispone altresì la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera e consente la realizzazione e l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato", i cui effetti restano sospensivamente condizionati all'efficacia dei provvedimenti che dispongono le risorse finanziarie. Detta variazione consisterà di fatto nella modifica della destinazione urbanistica dell'ambito ATU a 3 ovvero nella esclusione dello stesso dall'insieme degli Ambiti Trasformazione previsti dal vigente PGT del Comune di Saronno e nella contestuale sua ricollocazione in seno al Piano dei Servizi tra le aree già definite come afferenti al Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per il trasporto pubblico, come specificamente regolamentate all'art. 11 Norme di Piano del PdS.

Considerato quanto sopra esposto si può affermare che il progetto allegato alla presente relazione sia compatibile con tutti gli strumenti pianificatori in materia vincolistica.

Per la trattazione completa della verifica di conformità urbanistica si rimanda all'elaborato L58Db001IT--R0_Relazione inquadramento urbanistico.

5. VALUTAZIONE PREVENTIVA DEL RISCHIO ARCHEOLOGICA

L'area oggetto di intervento è attualmente occupata dagli edifici esistenti descritti nei paragrafi precedenti.

Nel dicembre 2022 è stata effettuata all'interno dell'area un'analisi con georadar per la rilevazione dei sottoservizi presenti.

Le risultanze delle analisi, riportate nel documento L58Db006IG--R0_Indagini georadar, l'indagine hanno permesso di identificare un elevato numero di anomalie associate ad altrettanti numerosi sottoservizi. Stante la notevole densità dei sottoservizi presenti sull'area indagata si ritiene di poter escludere la presenza di resti archeologici.

6. INTERFERENZE CON SOTTOSERVIZI

Le opere ricadenti negli "ambiti B" ricadono su aree esterne alla ferrovia e quindi richiedono un censimento per valutare le interferenze con gli impianti esistenti gestiti da Enti terzi.

Il progetto ha valutato le interferenze delle nuove opere con i servizi esistenti presso il sito oggetto di intervento sulla base delle cartografie ricevute sino ad oggi dai vari Enti Gestori.

L'attività progettuale è consistita nel censimento delle interferenze e nell'ulteriore approfondimento dello studio del territorio attraversato, analizzando le interferenze esistenti e provvedendo alla risoluzione delle stesse.

In sede di Conferenza dei Servizi dovranno essere valutate le interferenze sopra descritte e verificate tutte le criticità per poter sviluppare un progetto di risoluzione e determinare i costi relativi agli spostamenti e agli adeguamenti degli impianti esistenti, che in questa fase sono stati stimati sulla base di progetti precedenti.

Prima della chiusura della Conferenza dei Servizi gli Enti Gestori dovranno presentare i loro progetti di risoluzione dell'interferenza e i relativi costi per gli spostamenti.

Si precisa che gli interventi di risoluzione delle interferenze con gli impianti sopra descritti, saranno effettuati dagli Enti gestori con oneri a carico del gestore ferroviario (stazione appaltante).

L'interferenze con gli enti sopra citati saranno risolte mediante intervento diretto dell'Ente Gestore.

I costi connessi a tali attività sono compresi tra le somme a disposizione del quadro economico (voce B3 - allacciamenti ai pubblici servizi (e/o adeguamento pubblici servizi)).

Gli esiti dell'indagine sono riportati nel documento L58Dh001SRR0_Libretto Sottoservizi.

7. DISPONIBILITA' DELLE AREE

Le aree destinate alle opere ricomprese nell'ambito A ricadono all'interno del sedime ferroviario.

Le aree destinate alle opere ricomprese nell'ambito B ricadono invece per lo più su aree del Comune di Saronno.

Alcune aree, appartenenti a private, saranno oggetto di occupazione temporanea e servitù.

Non sono previsti espropri.

Si rimanda all'elaborato Particellare definitivo.