



Alla c. a.
Alessia Borroni
Sindaca della Città di Seveso

Alice Zaniboni
Assessore alle Grandi Opere

E p. c.
Roberto Donghi
Presidente del Consiglio comunale

V.le Vittorio Veneto, 3/5 - 20822 Seveso (MB)

INTERROGAZIONE – URGENTE EX ART. 44, COMMA 4 REGOLAMENTO CONSIGLIO COMUNALE

Oggetto: Progetti "RADDOPPI FERROVIARI SEVESO-MEDA (commessa R22C), SEVESO-CAMNAGO (commessa R22B) E OPERE SOSTITUTIVE PL IN COMUNE DI SEVESO (commessa R28)", "LINEE MILANO-SEVESO-ASSO E SEVESO-CAMNAGO: POTENZIAMENTO NODO DI SEVESO (commessa R22A)" e "LINEA SARONNO-SEREGNO - COMUNI DI SEVESO E CESANO MADERNO - POSTO DI MOVIMENTO DI STAZIONE DI SEVESO BARUCCANA (commessa G11)": richiesta di chiarimenti sullo stato del procedimento e sulle azioni intraprese e da intraprendersi da parte dell'Amministrazione Comunale a tutela degli interessi della cittadinanza e della vivibilità dei contesti urbani interessati dagli interventi.

PREMESSO CHE:

- Da molti anni è al centro del dibattito pubblico cittadino la problematica legata alla convivenza tra il tessuto urbano e le infrastrutture ferroviarie che attraversano la città: se da un lato esse costituiscono una innegabile opportunità di sviluppo per il trasporto pubblico d'area sovralocale, a livello urbano rappresentano, anche per la forte interferenza che nel tempo hanno mostrato con la viabilità urbana e gli spazi di fruizione pubblica, un elemento di discontinuità territoriale che si è tentato in vari modi di risolvere, seppur con visioni differenti.
- Le scelte politiche e programmatiche sovralocali, *in primis* regionali, non sono mai andate nella direzione di risolvere i problemi di intersezione con interventi globali, ma anzi hanno sempre puntato sulla risoluzione puntuale delle interferenze della linea ferroviaria con i

--



punti di interconnessione della viabilità locale, ove si presentano situazioni di pericolosità o, più pragmaticamente, ove i livelli di efficienza del servizio ferroviario debbano essere adeguati agli standard normativi, optando quindi per il potenziamento di infrastrutture non a norma, o all'eliminazione di varchi (passaggi a livello) ritenuti in genere semplicemente una "perturbazione" del servizio ferroviario.

- In tale ottica, nell'ambito del *"Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete ferroviaria in concessione"* sottoscritto il 28/07/2016 da Regione Lombardia e Ferrovienord S.p.A. (ente gestore del servizio ferroviario regionale), sono stati finanziati interventi di potenziamento ferroviario che interessano le 3 linee presenti sul territorio di Seveso; in particolare, fra gli *interventi prioritari e urgenti di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale* individuati, figurano:
 - *il potenziamento e l'ammodernamento tecnologico dell'impianto ferroviario di Seveso (commessa R22A);*
 - *Il potenziamento della tratta Seveso-Camnago e della tratta Seveso-Meda, nonché l'eliminazione dei passaggi a livello di via Manzoni e via Montello in Comune di Seveso (commesse R22B-R22C-R28);*
 - *il raddoppio ferroviario della tratta Seveso Baruccana-Seregno (commessa G11);*
- Sulla base di queste premesse è stata avviata da parte di Ferrovie Nord la progettazione delle relative opere, che dopo la fase di fattibilità tecnico economica, è giunta a quella di progettazione definitiva, propedeutica anche alla dichiarazione di pubblica utilità e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree non già nelle disponibilità del gestore ferroviario.

Come si evince dagli atti di Conferenza di Servizi pubblicati sull'archivio documentale regionale:

- **Ferrovienord S.p.A., con nota prot. 7294 del 19/10/2020 (comm.G11) e note 9392 (comm. R22B-R22C-R28) e 9393 (comm.R22A) del 21/12/2020** ha trasmesso a Regione Lombardia i relativi progetti definitivi;
- in data **13/05/2021 Regione Lombardia ha disposto l'avvio del procedimento per l'approvazione dei progetti definitivi dei 3 interventi**, tramite l'indizione di apposite e separate (benchè contestuali) **Conferenze di Servizi** ai sensi di legge.
- il termine concesso alle Amministrazioni (tra cui anche il Comune di Seveso, partecipante di diritto) per rendere le proprie determinazioni nell'ambito della Conferenza è stato fissato nel 23/07/2021 per i primi due procedimenti, nel 30/07/2021 per il terzo; la conclusione delle Conferenze si è svolta tra il 30/07/2021 (per i primi due procedimenti) e il 06/08/2021 (per l'ultimo di questi), con l'emissione delle relative determinazioni finali;



- nel corso di tutti e tre i procedimenti non sono state richieste integrazioni alla documentazione;
- I progetti pervenuti in CDS sono stati oggetto di esame anche da parte della **Commissione Territorio** Comunale del 21/06/2021, durante la quale sono state avanzate numerose richieste di chiarimento, oltre a dubbi e perplessità in merito ad aspetti critici già evidenziati nelle fasi precedenti, quali: la mancata valutazione delle ripercussioni dell'intervento sul traffico circostante, l'impatto dell'opera sostitutiva del PL di via Manzoni denominata "passerella" e la responsabilità della sua gestione e manutenzione futura, la definizione delle opere compensative, la necessità di ridefinire la viabilità interna al comparto Schwarzenbach (con proposta di inserimento di rotatoria verso via Montello e apertura di collegamento verso Largo 10 Luglio 1976 e contestuale richiesta all'Amministrazione Comunale di farsi portavoce presso i privati coinvolti dalle eventuali opere viabilistiche aggiuntive) oltre a una decisa opposizione alla chiusura del PL di via Leoncavallo e alla presa d'atto che la chiusura del PL di via Dante, fortemente osteggiata, comporterebbe l'isolamento del quartiere Farga-Leoncavallo a San Pietro.
- È purtroppo da rilevare, come risulta agli atti, che **il Comune di Seveso, pur avendo partecipato ai lavori della CDS, non ha trasmesso le proprie determinazioni e che pertanto, ai sensi di legge, la mancata espressione nei termini perentori di conclusione del procedimento ha comportato la formazione del silenzio-assenso da parte dell'Ente** (il che equivale a un'accettazione senza condizioni di sorta del progetto come formulato);
- Con **Deliberazioni di Giunta Regionale della Lombardia** rispettivamente **N° XI/5422, 5423, 5424 del 25/10/2021** è stato recepito l'esito dei lavori delle CDS di cui sopra, **che hanno approvato i relativi Progetti Definitivi decretandone inoltre la Pubblica Utilità e apponendo il vincolo espropriativo per le opere da realizzarsi in difformità dal PGT, consentendo quindi l'inizio vero e proprio della procedura espropriativa;**
- In questi giorni **sono pervenute a diversi cittadini**, destinatari delle procedure espropriative collegate ai rispettivi progetti, **comunicazioni da parte di Ferrovie Nord** riportanti **l'avvenuta efficacia della delibera di approvazione del progetto definitivo e dichiarazione di pubblica utilità, con contestuale avviso di avvio del procedimento per l'emanazione del decreto di occupazione d'urgenza preordinata all'espropriazione e occupazione temporanea**, destando diffusa preoccupazione e incertezza negli interessati, alimentate talvolta anche dalla difficoltà di reperire tempestivamente informazioni tecniche tramite gli ordinari canali istituzionali;
- Tra le prime dichiarazioni pubbliche della Sindaca in merito al progetto, appena pochi giorni dopo il suo insediamento e della deliberazione di giunta regionale, è stato espresso



l'impegno a confrontarsi, "insieme alla propria squadra e alla cittadinanza, con i tecnici regionali e comunali per vigilare affinché tutto venga svolto per il bene di Seveso" e la considerazione che fosse "obbligatorio fare il possibile affinché queste opere abbiano il minore impatto possibile e continui a essere garantita la vivibilità della nostra città", oltre a garantire tutto "l'impegno e la disponibilità a organizzare momenti di incontro con i cittadini e con i commercianti per fare tutte le valutazioni più opportune" (articolo di MB News del 28/10/21).

CONSIDERATO CHE:

- a. Dall'esame del progetto definitivo, in parte modificato rispetto al livello precedente, permangono dubbi e perplessità su alcuni aspetti progettuali che appaiono non adeguatamente affrontati: si cita come elemento più eclatante **la mancanza** (rilevata anche nelle osservazioni formulate dalla Provincia di Monza e Brianza e agli atti, nonché durante la stessa seduta di Commissione Territorio del 21/06/21 e confermata da Trenord), nella valutazione dell'impatto dell'opera sul contesto, **di un'analisi dei flussi di traffico**, sia veicolari che ciclo-pedonali, allo stato attuale e soprattutto una simulazione *post operam*, elemento che **non permette di valutare con cognizione di causa se la dotazione infrastrutturale sostitutiva** (sottopasso viabilistico e sovrappasso ciclopedonale) di progetto **sia adeguata in termini quantitativi e soprattutto se superisca all'eliminazione di due varchi localmente strategici come quelli di via Manzoni e via Montello/Dante**, qualora ne fosse confermata la chiusura dei rispettivi passaggi a livello; ci si chiede **come possa essere stato approvato un progetto di livello definitivo, e soprattutto come possa essere validabile un progetto di livello esecutivo, senza la corretta valutazione di questo aspetto, fondamentale per il corretto dimensionamento di un'opera di natura trasportistica e viabilistica**, e che anzi propone la nuova soluzione come risolutiva delle problematiche di traffico (*quando, in assenza di uno studio che dimostri il contrario, il buon senso suggerisce che concentrare due importanti flussi viabilistici su uno solo non può far altro che aggravare la densità del traffico sulla nuova direttiva*);
- b. Analogamente **non appare adeguatamente valutato l'impatto, sulla viabilità leggera, della chiusura del PL di via Manzoni, unico varco di collegamento attuale tra dotazioni urbanistiche di primaria importanza** previste dal Piano dei Servizi – *foto e mappa in allegato* - (quali i poli scolastici della scuola materna - c.so Marconi - , primaria e secondaria - polo di via Adua e De Gasperi -, gli uffici comunali centrali e distaccati di via Redipuglia, il cimitero, il mercato, il **Bosco delle Querce**, solo per citarne alcuni) tra le frazioni di Seveso centro e San Pietro; considerando che **tale varco viene utilizzato in via preferenziale dalle utenze "leggere" o deboli** (con ciclicità di più volte al giorno per chi usufruisce dei servizi scolastici nelle fasce di



età dell'infanzia), **una rampa di sviluppo complessivo di circa 230 m, su un dislivello di circa 7 m dal piano viabile attuale, non appare evidentemente una soluzione paragonabile a un semplice attraversamento in piano di alcuni metri.** Riguardo poi alla disposizione planimetrica del sistema di sovrappasso pedonale, si nota uno sviluppo prevalentemente longitudinale che, oltre ad essere **fortemente impattante e fuori scala rispetto al contesto urbano circostante, con spreco di spazi diversamente utilizzabili** (elemento che nessun *rendering*, per quanto ben costruito, riesce a dissimulare), potrebbe generare **problemi di sicurezza** dovuti alla **mancanza di accorgimenti geometrici di "frenata"** in caso di perdita di controllo da parte di passeggini, carrozzine per disabili, bambini portati per mano dai rispettivi accompagnatori, che potrebbero percorrere liberamente diverse decine di metri in discesa, acquistando velocità prima di fermarsi; **in caso di pioggia, neve o gelate, tale rampa diventerebbe inevitabilmente una vera e propria "pista da bob", con i prevedibili rischi sulla sicurezza degli utenti.** Questi elementi potrebbero essere migliorati con alcuni accorgimenti, acquisibili in fase di progettazione esecutiva, senza stravolgere il progetto, con in più l'opportunità di una riprogettazione degli spazi adiacenti più confacente alle esigenze reali dell'utenza. Rispetto alla rampa di progetto si pongono inoltre alcune questioni pratiche di **utilizzo e di manutenzione (responsabilità civile e assicurativa in caso di infortuni, sicurezza, pulizia e gestione eventi gelo/neve, etc...)** che dovranno essere opportunamente chiarite e formalizzate prima della messa in esercizio della struttura, soprattutto in considerazione dei "precedenti" costituiti dai sottopassi di stazione già realizzati a Baruccana e Cesano Maderno, che versano frequentemente in condizioni di degrado.

c. La prevista riorganizzazione del piazzale est di accesso alla stazione (lato S.Pietro), oggi destinato a parcheggio, **vedrà l'eliminazione quasi totale degli stalli di sosta oggi presenti (da circa un centinaio a poco più di una decina,** oltre a quelli di pertinenza residenziale), utilizzati prevalentemente dall'utenza pendolare gravitante sul bacino est del paese: in assenza di una previsione alternativa, **non è chiaro come verranno sostituiti questi posti mancanti,** dato che le ulteriori aree di sosta diffuse nel quartiere servono prevalentemente l'utenza scolastica e sono appena sufficienti a sopperire alla relativa domanda: **si genererà facilmente un conflitto fra le diverse utenze,** che non appare adeguatamente valutato né tantomeno risolto.

d. Relativamente al **passaggio a livello di via Montello/via Dante, unico collegamento attuale fra la frazione S.Pietro e Seveso Centro, nonché via principale d'accesso al Comune di Barlassina e a diversi servizi di quartiere (centro medico polifunzionale, supermercato, Consultorio familiare e guardia medica)** fa specie osservare come, rispetto alla decisione di soppressione avanzata da Trenord, **da sempre ritenuta non adeguata dall'amministrazione comunale** (come si rileva dalle osservazioni presentate già dalla fase precedente alla progettazione definitiva), **la risposta del gestore suoni amaramente derisoria** quando valuta



“parzialmente accolta” la richiesta del Comune di togliere il collegamento in sovrappasso pedonale inizialmente previsto, ma a fronte della confermata chiusura del PL (alla cui possibilità di attraversamento il sovrappasso era funzionale). Inutile dire che questa scelta progettuale causerà **l’isolamento della frazione storica di S.Pietro** rispetto all’ala ovest della città, che non sarà quindi raggiungibile a piedi se non percorrendo ulteriori 200m fino al sottopasso della stazione (il cui utilizzo e gestione futuri sono tutt’ora oggetto di valutazione). Anche il traffico veicolare che verrà incanalato nel sottopasso, e che oggi utilizza via Dante/via Borromeo per raggiungere il **polo scolastico Frassati di via S.Carlo, o la scuola primaria di S.Pietro, o ancora la Milano-Meda da via Vignazzola**, si vedrà proiettato in corrispondenza del polo di via Adua, andando ad aggravare in orari di ingresso scuole il congestionamento già presente su quello snodo, tra l’altro con un allungamento della percorrenza media di alcune centinaia di metri. È **facile prevedere che in questo modo le “code” dai passaggi a livello si sposteranno all’ingresso e al termine del nuovo sottopasso, stavolta in centro città davanti alle scuole.**

e. Sempre dall’esame del progetto si nota poi una sostanziale **incongruenza** tra gli obiettivi dichiarati e riportati in tutti gli atti ed elaborati ufficiali, che prevedono la **chiusura dei due soli P.L. di stazione (km 20+927 - v. Manzoni) e 21+426 (v. Montello/Dante)**, mentre in alcuni elaborati di dettaglio (*tav. R22BDd104OS*) si **introduce surrettiziamente e indirettamente la chiusura del PL di via Brennero/Leoncavallo**, del quale non è evidente la stringente necessità tecnica in termini di gestione del servizio ferroviario (*tanto più che il PL successivo di corso Marconi, in territorio di Barlassina, deve necessariamente rimanere aperto per consentire l’accesso ai residenti altrimenti confinati dalla retrostante barriera ferroviaria fissa, pertanto risulta ininfluente il mantenimento anche del PL di via Leoncavallo ai fini della circolazione ferroviaria*) né d’altronde risulta mai giustificata nei documenti di progetto o dalla esplicitazione degli obiettivi progettuali; si rileva a tal proposito come **tale varco, di modesta importanza nell’ambito della circolazione ferroviaria, rivesta invece una via d’accesso/di fuga strategica per il nucleo della storica c.na Leoncavallo e in generale dell’area residenziale compresa tra le vie Farga/Mascagni/Leoncavallo, già pesantemente condizionata negli accessi dalla presenza su due fronti**, di 2 linee ferroviarie e 3 passaggi a livello, oltre alla barriera costituita dal terrapieno della Milano-Meda, oltrepassabile tramite una sola strada vicinale, evidentemente non adeguata alle necessità del quartiere; questo passaggio rimane inoltre **l’unico collegamento diretto con il Comune di Barlassina**, oltre che con il quartiere di Seveso centro tramite via Brennero, nonché la possibilità di accesso più prossimo alla Milano Meda: la sua chiusura comporterebbe gravissimi disagi per l’area, oltre al peggioramento delle condizioni di sicurezza urbana rispetto a situazioni di allarme sociale già presenti e note alle forze dell’Ordine. Si consideri inoltre come **un mezzo di soccorso proveniente dalla sede più vicina**



della Croce Bianca di via Martiri d'Ungheria/Montello, distante circa 1 km dalla via Leoncavallo, con la chiusura del relativo PL dovrebbe percorrere diversi chilometri di periplo intorno al paese prima di poter raggiungere quell'area, con discapito del servizio di pubblica assistenza, mentre si dovrebbero valutare alternative più efficienti, provenienti da altri paesi limitrofi.

f. Non sono chiare le modalità di correlazione esecutiva e temporale tra le opere riguardanti l'intervento sul "nodo ferroviario" di Seveso e i cosiddetti "raddoppi ferroviari", nell'ambito dei quali dovrebbero essere realizzati anche alcuni **interventi "compensativi" quale la risistemazione del parcheggio di via Laforet;**

g. Non risultano agli atti considerazioni relative alla **probabile compresenza del cantiere "Pedemontana" durante l'intervento di potenziamento del ramo ferroviario**, aspetto che deve essere correttamente valutato e gestito prima dell'inizio dei lavori, per evitare ulteriori disagi viabilistici che comporterebbero criticità difficilmente sopportabili per la popolazione.

PER CONOSCERE:

- In merito al procedimento nel suo complesso, **quale sia lo stato di avanzamento attuale, e quali passi siano stati compiuti dall'Amministrazione Comunale dall'indizione della CDS decisoria ad oggi**, nei confronti di privati e istituzioni coinvolte, così come richiesto anche nell'ultima seduta di Commissione Territorio convocata sull'argomento; si chiede in particolare di **rendere note le posizioni manifestate dall'ente durante lo svolgimento della Conferenza nelle sedi preposte, e in particolare perché non sia stato espresso un parere, né alcuna richiesta di integrazioni, se necessarie, nelle sedi opportune e nei tempi e modi previsti, con il risultato del formarsi del silenzio assenso da parte dell'Ente** (operazione che si ritiene inadeguata, sotto ogni punto di vista, a livello istituzionale);
- In merito alle proposte e richieste avanzate in sede di Commissione Territorio del 21/06/21 si chiede se siano stati effettivamente **presi contatti e avviate interlocuzioni** con i privati per valutare la disponibilità alla cessione di ulteriori aree per la realizzazione della viabilità integrativa del **comparto Schwarzenbach;**
- In merito al punto a), **se sia stato effettuato e prodotto da parte di Trenord un adeguato studio dei flussi di traffico ante e post operam** per la corretta valutazione dell'impatto delle opere sostitutive della viabilità che verrà modificata con la chiusura dei Passaggi a livello di via Manzoni e via Montello/via Dante; in caso negativo se sia intenzione dell'Amministrazione sollecitare l'ente gestore a produrlo – e la stessa amministrazione a verificarlo – per poi effettuare le eventuali modifiche e migliorie si rendessero necessarie qualora si dimostrasse l'insufficiente dimensionamento delle opere di progetto in tal senso;

--



- In merito al punto **b)**, se sia intenzione dell'Amministrazione **valutare in fase esecutiva le migliorie progettuali volte a correggere gli aspetti tecnici non adeguatamente risolti**, nonché a disciplinare **le modalità e le responsabilità di gestione delle nuove opere di utilizzo promiscuo tra le utenze ferroviarie e urbane**;
- in riferimento al punto **c)**, quale **soluzione alternativa stia immaginando l'Amministrazione in merito all'eliminazione dei numerosi parcheggi del piazzale "est" di accesso alla stazione, a uso prevalente dell'utenza pendolare, conseguente alla realizzazione del sottopasso carrabile e della rampa di sovrappasso pedonale**; il tutto senza gravare ulteriormente sulla già congestionata area limitrofa alle scuole di via Adua/via De Gasperi;
- In merito al punto **d)** se sia intenzione dell'Amministrazione **rivedere, alla luce delle considerazioni presentate, la previsione di soppressione del PL di via Dante/via Montello**, o in alternativa salvaguardare almeno la continuità del passaggio pedonale verso il lato ovest del paese;
- In merito al punto **e)**, se sia intenzione dell'Amministrazione **verificare e rivedere la previsione** (peraltro mai esplicitata ufficialmente né nelle dichiarazioni programmatiche di intervento, né nelle intestazioni ufficiali di progetto) **di chiusura del PL di via Leoncavallo**, a motivo della pressoché irrilevanza dal punto di vista della gestione ferroviaria, per i motivi sopra esposti, di contro alla necessità di garantire l'apertura di un varco di sicurezza a un quartiere già pesantemente condizionato dalle infrastrutture circostanti;
- In merito al punto **f)**, se sia intenzione dell'Amministrazione **referire urgentemente rispetto alle previsioni di esecuzione delle opere compensative, le tempistiche e le modalità di interconnessione con i lavori del lotto relativo al raddoppio della tratta**;
- In merito al punto **g)**, se sia intenzione dell'Amministrazione **relazionare relativamente alla possibilità di sovrapposizione temporale fra i cantieri di adeguamento ferroviario e quello di Pedemontana**, il cui avvio sembrerebbe previsto nei prossimi mesi, per valutare le interferenze viabilistiche e adottare gli opportuni provvedimenti di coordinamento volti a scongiurare i prevedibili disagi.
- Se sia intenzione di questa Amministrazione **avviare un dialogo costruttivo ma fermo con le Istituzioni preposte, nel rispetto dei ruoli precipui, che punti a migliorare le criticità presenti nel progetto e a considerare le reali necessità della popolazione sevesina**, in atteggiamento di ascolto e trasparenza come dichiarato in precedenza.
- Se sia intenzione dell'Amministrazione valutare soluzioni di **mitigazione dell'impatto dell'opera e, con questo obiettivo, farsi promotrice di un incontro urgente in Commissione Territorio con i rappresentanti di Regione Lombardia**, FerrovieNord e l'incaricato della progettazione esecutiva Nord-Ing, tavolo al quale diamo sin da subito la disponibilità a

collaborare come Seveso Futura, con il desiderio di un effettivo miglioramento della vivibilità urbana e la ricerca di soluzioni migliorative.

Per Seveso Futura
Il Consigliere comunale
Giorgio Garofalo

Seveso, 03 febbraio 2022

TAVOLA DELLE PREVISIONI DI PIANO (Tavola 12)



LEGENDA

AMBITI SOGGETTI ALLA DISCIPLINA DEL PIANO DEI SERVIZI



