



COMUNE DI LUINO
Provincia di Varese

Settore Territorio

Il Responsabile del Settore Territorio: arch. Francesca Contini
Il Responsabile Unico del Progetto: arch. Francesca Contini
f.contini@comune.luino.va.it

Luino, 16 luglio 2024

Segnatura di protocollo riportata a margine

VERBALE DI CONCLUSIONE

CONFERENZA DI SERVIZI ISTRUTTORIA (art. 14 co. 1, Legge n. 241/90) in forma semplificata ed in modalità asincrona (art. 14 bis, Legge n. 241/1990) RELATIVA AL MASTERPLAN di ASSETTO PAESAGGISTICO E SISTEMA SPAZI ED ATTREZZATURE PUBBLICHE: RIGENERAZIONE DELL'EX SCALO FERROVIARIO.

PREMESSO CHE:

- il DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE 2023-2025, paragrafo 3.6 *Indirizzi per il miglioramento delle infrastrutture*, prevede la rigenerazione urbana dell'attuale scalo ferroviario, attualmente dismesso, sito nel pieno centro del territorio comunale, inadeguatamente collegato con il tessuto urbano, privo di qualsiasi funzione strumentale al servizio di trasporto pubblico su rotaia ed elemento di degrado e di criticità per la sicurezza urbana;
- il DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE 2024-2026, paragrafo 3.6 *Indirizzi per il miglioramento delle infrastrutture*, prevede di avviare la variante puntuale al Piano di Governo del Territorio, Documento di Piano e Piano dei Servizi, per la rifunzionalizzazione e riqualificazione dell'area dell'ex scalo ferroviario, con localizzazione e riassetto dei servizi scolastici e sportivi finalizzato ad una didattica contemporanea, ambientalmente sostenibile, in modalità "campus";
- con DETERMINAZIONE DIRIGENZIARE n. 370 del 07 luglio 2023, il Settore Territorio ha incaricato il LABORATORIO DI ARCHITETTURA CORRADO TAGLIABUE, per la redazione di un Masterplan di assetto paesaggistico e sistema spazi ed attrezzature pubbliche: rigenerazione dell'ex scalo ferroviario - documentazione pervenuta al protocollo n. 39824 in data 18 dicembre 2023;
- con Delibera di Giunta Comunale n. 144 del 23 ottobre 2023 si è dato avvio al procedimento di variante puntuale al vigente P.G.T. e provvedimenti conseguenti, finalizzata al riassetto dei servizi scolastici e sportivi che interessano l'ambito di trasformazione TRC 2;
- con nota in data 07 giugno 2024 protocollo n. 18064, esaminata la documentazione, è stata indetta Conferenza dei Servizi istruttoria ai sensi dell'art. 14 comma 1 della Legge 241/1990 ed in forma semplificata ed in modalità asincrona ai sensi dell'art. 14-bis per effettuare un esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti, finalizzati al procedimento di approvazione in Consiglio Comunale dello strumento di trasformazione urbana, MASTERPLAN di ASSETTO PAESAGGISTICO E SISTEMA SPAZI ED ATTREZZATURE PUBBLICHE: RIGENERAZIONE DELL'EX SCALO FERROVIARIO propedeutico al procedimento di VARIANTE PUNTUALE DI PGT.

Alla conferenza, in relazione agli aspetti citati in premessa, sono stati invitati, oltre ai competenti settori comunali, i seguenti Enti e Soggetti competenti: Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per

le Province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Varese; Regione Lombardia- *Direzione Generale Trasporti e Mobilità Sostenibile, Direzione Generale Istruzione, Formazione, Lavoro, Direzione Generale Territorio e Sistemi Verdi, Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche*; Provincia di Varese - *Settore Territorio, Settore Edilizia Patrimoniale e Scolastica, Settore Viabilità, Settore Istruzione e Formazione Professionale*; Ufficio Scolastico Provinciale di Varese; Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - *Direzione Stazioni - Sviluppo Commerciale e Property Lombardia, Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Milano*; RFI-Vicedirezione Generale Network Management Infrastrutture - *Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Milano*; FS Sistemi Urbani s.r.l. - *Area Lombardia*; Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Varese; ARPA Lombardia - *Dipartimento di Como – Varese*; ATS Insubria - *Agenzia di Tutela dell'Insubria*; ALFA srl; LERETI S.p.A. Acqua Gas; HERA COMM s.r.l.; E-Distribuzione Lombardia.

PREMESSO CHE:

- con nota protocollo n. 19829 del 24/06/2024, la **Provincia di Varese – Area Tecnica** richiede trasmissione di documentazione integrativa che rappresenti ed espliciti il quadro analitico e decisionale alla base della proposta tramite elaborati tecnici al fine di poter fornire utili contributi per il successivo sviluppo progettuale;
- con comunicazione protocollo n. 19939 del 24/06/2024, l'Amministrazione procedente trasmette i seguenti documenti integrativi:
 - *bozza di relazione di variante puntuale al PGT vigente per la quale è stato avviso di avvio del procedimento;*
 - *bozza controdedotta a seguito delle osservazioni pervenute dopo la pubblicazione del Piano Generale del Traffico Urbano;*
 - *Relazione riportante obiettivi della Amministrazione Comunale.*
- con nota protocollo n. 20059 del 26/06/2024, **Regione Lombardia – Direzione Generale Trasporti e Mobilità Sostenibile e Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche** richiede trasmissione di documentazione integrativa al fine di perfezionare le valutazioni di competenza.
- con comunicazione protocollo n. 21586 del 08/07/2024, l'Amministrazione procedente trasmette i seguenti documenti integrativi:
 - *bozza di relazione di variante puntuale al PGT vigente per la quale è stato avviso di avvio del procedimento;*
 - *la versione del progetto di Masterplan integrato con gli studi preliminari;*
 - *bozza controdedotta a seguito delle osservazioni pervenute dopo la pubblicazione del Piano Generale del Traffico Urbano;*
 - *schema delle connessioni richieste.*

IL RESPONSABILE DEL SETTORE TERRITORIO

DA' ATTO CHE:

entro il giorno 08 luglio 2024, termine assegnato nella comunicazione di indizione, ed oltre la data suddetta, sono pervenuti i seguenti pareri, contributi ed osservazioni dei Soggetti ed Enti coinvolti, in modo da garantire la completezza dell'istruttoria e pervenire ad una più corretta ponderazione di tutti gli interessi in gioco, necessari per i futuri e successivi livelli di progettazione:

- 1- con nota protocollo n. 18799 del 13/06/2024, il **Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Varese** comunica che *“la documentazione trasmessa non consente l'espressione del parere da parte del Comando scrivente in quanto, stante la fase istruttoria della stessa, non risulta dettagliata e pertanto non consente la valutazione ai soli fini antincendio.*
Al riguardo si ricorda che il Comando si esprime con parere di conformità antincendio ai sensi del DPR 151/2011 solo per attività antincendio di categoria B e C di cui all'All. I del predetto Decreto.”

- 2- Con nota protocollo n. 19843 del 24/06/2024, **ALFA srl** comunica che *“lo scrivente ufficio non può esprimere uno specifico parere di competenza, ma solo segnalare che non si rilevano in questo momento ed in linea generale, particolari criticità per il collegamento dell’area di futura edificazione al servizio di fognatura con relativa depurazione, nell’ambito di rigenerazione in oggetto”* tuttavia fornisce alcune indicazioni e suggerimenti di carattere generale da tenere in considerazione nelle successive fasi di approvazione e attuazione del progetto, quali:

“In merito alle estensioni di rete fognaria legate agli sviluppi urbanistici previsti dai piani attuativi comunali, il Regolamento del SII dà facoltà al Soggetto Attuatore di scegliere tra le seguenti:

- Richiedere la realizzazione dell’estensione di rete fognaria ad Alfa, che porrà a carico del richiedente i corrispondenti oneri secondo quanto indicato nel Prezzario in vigore (...);

- Progettare e realizzare direttamente l’estensione di rete fognaria. In questo caso, si comunica che lo Scrivente Gestore, in base a quanto previsto dagli art. 54 co. 2 e art. 55 del Regolamento del SII, è tenuto ad esprimere parere tecnico, preventivamente al rilascio del titolo abilitativo all’attività edilizia, sul progetto esecutivo di tali opere, trattandosi di opere fognarie di urbanizzazione in futura cessione al Comune, da realizzarsi da parte di privati. Sempre in base all’art. 54 co. 2 del Regolamento del SII, una volta realizzate le opere fognarie da parte del Soggetto Attuatore, lo Scrivente Gestore è tenuto all’esecuzione del collaudo tecnico funzionale delle stesse.”

- 3- Con nota protocollo n. 20302 del 27/06/2024, **ARPA Lombardia - Dipartimento di Como – Varese** informa che *“su una porzione dell’area di piazza Marconi identificata al catasto dal foglio 910 mapp. 10148 del comune di Luino, è stato a suo tempo attivato un procedimento ambientale per sito potenzialmente contaminato ai sensi dell’art. 242 del Decreto Legislativo n. 152/2006 da Rete Ferroviaria Italiana (“RFI”), ricondotto alla procedura semplificata di cui al Decreto Ministeriale n. 31 del 12 febbraio 2015 (“DM 31/15”), nel corso delle attività di dismissione del parco serbatoi (n°3 serbatoi interrati) a servizio dell’impianto di distribuzione del gasolio ad uso privato aziendale.*

Sulla base dei risultati ottenuti dalle indagini ambientali svolte, è stata elaborata nel maggio 2016, dalla società Nelsa S.r.l., l’Analisi del rischio sanitario ambientale ai sensi del D.Lgs 152/2006 su una porzione della Stazione FS di Luino (VA), a suo tempo denominata area deposito carburanti. Le risultanze dell’Analisi di Rischio sito specifica attestavano un rischio accettabile per i percorsi di volatilizzazione ed un rischio non accettabile per la matrice terreno in relazione al percorso di lisciviazione in falda.

Considerato che le analisi eseguite sui 3 piezometri nel 2015 non avevano evidenziato alterazioni della qualità delle acque sotterranee, il cui obiettivo di bonifica era il rispetto delle CSC nei tre piezometri installati in sito, veniva proposto dalla parte un monitoraggio per un periodo di due anni a cadenza trimestrale per la ricerca del parametro Idrocarburi Tot (espressi come n-esano). La Scrivente Agenzia, a tal proposito, esprimeva parere favorevole all’approvazione del Piano di Monitoraggio, richiedendo l’esecuzione dello stesso per cinque anni, con una cadenza di campionamento semestrale, ricercando il parametro Idrocarburi Totali espressi come n-esano, al fine di confermare il rischio teorico determinato con il modello elaborato con il software. Con nota del 1.2.22 in atti prot. 14030 veniva approvata dal Comune di Luino l’AdR e il monitoraggio delle acque di falda post Analisi di rischio, per la quale Arpa ha rilasciato parere con nota prot. 5536 del 17.1.2022.

Attualmente sull’area è in corso il monitoraggio della falda post Analisi di Rischio così come approvato, di cui la prima campagna analitica è stata effettuata in contraddittorio in data 16.11.2023.

Si evidenzia tuttavia che, in funzione del fatto che sull’area risulta presente una contaminazione residua della matrice ambientale suolo-sottosuolo eccedente le CSC fissate per la specifica destinazione d’uso, il sito rimane censito all’anagrafe regionale come “non contaminato a seguito di Analisi di Rischio”. Per tale motivo, rimane il vincolo sull’area. Si segnala infatti che l’Analisi di Rischio è sito-specifica, elaborata in funzione dell’attuale configurazione e destinazione d’uso. Qualora sul sito venissero apportate modifiche all’attuale stato e utilizzo delle strutture si dovrà valutare la necessità di richiedere una nuova valutazione del rischio elaborata sul nuovo scenario.

Infine, si appunta che, al di fuori di tale area, non sono state mai svolte ulteriori indagini sulle matrici ambientali.

Si ricorda, in via generale, che le aree dismesse, potenzialmente soggette a contaminazione pregressa, devono, all’atto della dismissione, essere lasciate sgombre da ogni natura di materiale e rifiuti giacenti sulle stesse, nonché essere sottoposte a verifica ambientale al fine di assicurare la tutela ambientale

del territorio ed il ripristino dello stato dei luoghi. Tali disposizioni prevedono, ad esempio, che per tutti gli interventi di carattere edilizio che necessitano di un titolo autorizzativo e per le aree su cui sono previste trasformazioni di destinazione urbanistica, debbano essere preventivamente verificate le caratteristiche di salubrità dei suoli.

L'Amministrazione Comunale dovrà indicare/confermare la destinazione d'uso dell'area con particolare riferimento ai limiti di concentrazioni soglia di contaminazione (Tabella 1 Colonna A o B Titolo V D. Lgs. 152/06) da adottare quali valori di riferimento per la verifica della salubrità dei suoli.

Si rammenta che, nel caso in cui le determinazioni analitiche dovessero evidenziare il superamento delle CSC anche per un solo parametro, dovranno essere attivate le procedure di cui all'art. 242 e/o 245 del TIT. V - del D.Lgs. 152/06 e secondo le modalità indicate nella DGR 27 giugno 2006 nr. 8/2838 – Modalità applicative del Titolo V Bonifica dei Siti contaminati.

Il progetto prevede, all'interno del comparto, il complesso "Treno della Conoscenza" volto all'ubicazione di un polo scolastico. Si ricorda che nelle aree in cui dovranno essere realizzate, tra le altre, scuole e asili nido, secondo l'art. 8 - comma 3 - della legge 447/1995, è obbligatoria la valutazione previsionale di clima acustico. La VPCA è una valutazione che serve a inquadrare il clima acustico presente prima della realizzazione di determinate opere edilizie, per verificare che le condizioni di rumorosità esistenti non rechino fastidio alle attività prossime all'insediamento in quella determinata zona."

- 4- Con nota protocollo n. 20878 del 03/07/2024, **E-distribuzione** esprime parere positivo all'attuazione del masterplan, per quanto di sua competenza, precisando che "il dettaglio delle opere di elettrificazione primaria, al servizio dell'area oggetto di riqualificazione, potranno essere formalmente rilasciate sulla scorta della richiesta di allacciamento delle nuove forniture necessarie".
- 5- protocollo n. 21124 del 05/07/2024, **RFI- Vice Direzione Generale Operation - Direzione Investimenti - Direzione Investimenti Area Nord Ovest** comunica che "l'intervento non rientra in aree interessate da potenziamenti infrastrutturali in carico a questa Direzione".
- 6- protocollo n. 21131 del 05/07/2024, **Regione Lombardia – Direzione Generale e Territorio e Sistemi Verdi**, comunica che "essendo il Comune di Luino interessato dall'obiettivo prioritario individuato dal Piano Territoriale Regionale: 'ambito del lago Maggiore', verrà formulato solo nell'ambito delle procedure di approvazione della variante di PGT definite dal citato articolo 13 e, quindi, su strumenti urbanistici adottati e nel caso che questi interessino il Documento di Piano del PGT" e specifica che "il conseguente mancato contributo non potrà essere considerato ai fini del parere di compatibilità con il PTR".
- 7- Con protocollo n. 21358 del 08/07/2024, la **Provincia di Varese - Area Tecnica** esprime parere favorevole all'iniziativa per quanto di sua competenza, specificando che la "Provincia si esprimerà sia in fase di VAS della variante che in fase di compatibilità (e di coerenza con il PTR) della stessa".
A titolo collaborativo, nella nota si riportano le seguenti precisazioni:
"i progetti in aree vincolate a fini paesaggistici dal D.Lgs. n. 42/2004 sono assoggettati ad autorizzazione paesaggistica.
In tema di Rischio di Incidente Rilevante si evidenzia che il territorio di Luino è attraversato dalla linea ferroviaria Bellinzona-Luino-Gallarate/Novara, linea adibita a trasporto merci che riguardano anche sostanze pericolose.
In base a quanto indicato nel Piano di Emergenza Intercomunale del 2016 (rif. relazione del PEI) che, attualmente, risulta in aggiornamento (secondo quanto riferito dal Settore Protezione Civile), le sostanze pericolose movimentate via ferrovia ed i corrispettivi quantitativi variano di anno in anno e di giorno in giorno sensibilmente. I quantitativi in transito sono tuttavia, come trend, in aumento, data la volontà della società Ferroviarie di intensificare i transiti di treni merci lungo la linea. Data la varietà delle sostanze trasportate e la combinazione dei convogli, si possono verificare, lungo la linea o nelle stazioni ferroviarie, incidenti di varia natura e tipologia: rilasci al suolo di liquidi tossici, nubi tossiche, incendi localizzati e non localizzati, esplosioni di ferro cisterne, etc. per i quali non sono ipotizzabili scenari incidentali tipo.

Per tali motivi, si raccomanda di fare riferimento al suddetto Piano che contiene indicazioni sugli scenari possibili in relazione al trasporto di sostanze pericolose via ferrovia.

Si suggerisce, infine, di verificare l'eventuale appartenenza dell'intervento a categorie progettuali soggette a procedure di VIA disciplinate dalla LR 5/2010, in particolare:

- *'Parcheggi con capacità superiore a 500 posti auto' (Allegato B, punto 7, lett. b5) della LR 5/2020 – Autorità competente: Comune);*
- *'Progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari all'interno del TUC' (Allegato B, punto 7, lett. b1) della LR 5/2020 – Autorità competente: Regione)*

Quanto sopra ricordando che per stabilire l'eventuale appartenenza ad una delle categorie sopra richiamate è necessario considerare anche la norma per il dimezzamento della soglia prevista dal DM n. 52 del 30 marzo 2015, che, tra i criteri, considera per esempio il cumulo con altri progetti della stessa categoria e la sensibilità ambientale delle aree interessate, tra le quali rientrano le zone di importanza storica, culturale o archeologica (di cui all'articolo 136 del Codice dei beni culturali e del paesaggio nonché al Decreto Legislativo n. 42/2004 dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'articolo 140 del medesimo decreto e gli immobili e le aree di interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico di cui all'articolo 10, comma 3, lettera a), del medesimo decreto).

Si evidenzia, da ultimo che, Regione Lombardia potrebbe essere autorità competente VIA anche per la categoria d'opera relativa al parcheggio, sia se l'intervento verrà attuato a mezzo di Accordo di Programma di interesse Regionale (ai sensi dell'art. 2 comma 2 lettera a), sia se l'opera è ricompresa, anche solo parzialmente, in ambiti di tutela dei grandi laghi insubrici delimitati dalla fascia di 300 metri dalla linea di battaglia, comma 2, lettera c), punto 2).

Per quanto riguarda la progettazione architettonica (...) si suggerisce di sviluppare in fase esecutiva la produzione di dettagli ulteriori per esaminare l'impatto paesistico prodotto.

(...) Le superfici risultano essere correttamente sviluppate per coprire la dimensione degli attuali spazi occupati dagli Istituti.

(...) E' apprezzata la volontà di rendere gli spazi esterni protagonisti nella progettazione, l'aggiunta di spazi studio, una grande biblioteca e più in generale il desiderio di rendere gli spazi adatti ad una scuola proiettata al futuro".

Si riportano inoltre i seguenti suggerimenti:

"dall'esame della pianta tipo presentata e dal Layout dei piani si evince la volontà di rendere gli ambienti adattabili con l'uso di pareti mobili, si suggerisce di porre attenzione nello sviluppo in fase esecutiva degli spazi adibiti ad uffici amministrativi scolastici. Gli uffici, così come proposti, risultano essere localizzati in aree delimitate e di dimensioni limitate. Ad oggi, le scuole necessitano di uffici scolastici per personale amministrativo in grado di essere a stretto contatto con il pubblico e direttamente a contatto con la Dirigenza Scolastica. A titolo collaborativo si rammenta la necessità di prevedere un'aula magna scolastica, ad oggi, sempre più utilizzata dall'utenza scolastica, oltre che per l'attività didattica, anche per workshop ed eventi culturali.

Si suggerisce, da quanto emerge dalla pianta tipo, di esaminare attentamente in fase esecutiva la problematica della luce per gli spazi distributivi che risultano essere penalizzati dalla tipologia architettonica sviluppata.

Lo spazio verde risulta essere centrale nella progettazione interpretato come connettivo tra le destinazioni d'uso e come destinatario di funzioni scolastiche. Si consiglia di sviluppare con attenzione, in fase esecutiva, il tema della manutenzione anche a fronte della compresenza di spazi verdi resi protagonisti e tecnologie per il risparmio energetico.

Un tema rilevante, inoltre, è quello dei laboratori scolastici. È apprezzabile la progettazione di spazi educativi laboratoriali per gli esterni ma l'evoluzione della didattica richiede un'attenzione ulteriore.

Oggi, i laboratori didattici sono sempre più utilizzati dagli Istituti Scolastici spinti da una didattica in costante evoluzione e sempre più attenzionata da Fondi Europei anche gestiti direttamente dagli stessi Istituti Scolastici. Si suggerisce di porre attenzione al tema in fase esecutiva per non limitare le destinazioni d'uso alla visione più tradizionale di laboratorio scolastico.

In ultimo, è apprezzabile la volontà di creare uno spazio sportivo di dimensioni rilevanti, proiettato anche alle necessità della collettività ma si ricorda di porre attenzione alle esigenze dei Datori di Lavoro presenti. Si suggerisce, quindi, di sviluppare con attenzione in fase esecutiva lo schema distributivo e l'articolazione degli spazi interni a fronte della compresenza dei diversi Istituti Scolastici. Si ricorda,

inoltre, che in ogni scuola insieme agli spazi per l'educazione fisica devono essere previsti adeguati locali per il servizio sanitario.”

8- Con nota protocollo n. 21568 del 08/07/2024, **RFI – Vice Direzione Generale Operation - Direzione Operativa Infrastrutture - Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Milano - S.O. Ingegneria** richiamando i riferimenti normativi, determina che:

- *“Risulta fondamentale tenere conto dei riferimenti” normativi riportati nelle premesse del protocollo allegato n. 21568 del 08/07/2024 “per la prevenzione e contenimento dell’inquinamento da rumore, tanto da prevedere le opportune fasce nel piano di azionamento acustico. In particolare, la collocazione di ricettori sensibili dovrà essere valutata con preventivo studio di clima acustico oltre che dei requisiti acustici passivi eventualmente previsti dalla Legge.*
- *Risulta fondamentale considerare l’importanza dell’esercizio ferroviario quale fondamentale elemento di mobilità sostenibile.*
- *Le attività di costruzioni di tutte le opere facenti parte del masterplan dovranno essere sviluppate in considerazione della massima riduzione delle interferenze verso l’esercizio ferroviario, queste comunque valutate ai sensi dell’Art. 58 Del DPR 753/80 mediante specifico iter autorizzativo.*
- *È importante rispettare laddove possibile la fascia di rispetto di metri 30 prevista dall’Art. 49 ex. DPR 753/80.*
- *Risulta fondamentale tener conto dei riferimenti” normativi riportati nelle premesse del protocollo allegato n. 21568 del 08/07/2024 “per quanto riguarda attraversamenti e parallelismi di condotte; nel caso specifico di condotte convoglianti gas e di depositi di carburante viene di norma prescritta una distanza non inferiore ai metri 20m (Ex DPR 753/80 – Ex DM 137/2014 allegato A).*
- *Risulta fondamentale tener conto delle relative distanze da imporsi per piante (in relazione alla altezza); siepi e muri di cinta (6m); fossi e/o canali (3m e/o in ragione alla profondità); boschi, fornaci e cave di estrazione (50m).*
- *In relazione all’eventuale utilizzo di aree o fabbricati di proprietà di Questa Società, visti i riferimenti di cui sopra, si ribadisce che Questa Società non può essere soggetta ad espropriazione senza che la stessa ne dia espresso consenso trattandosi di beni considerabili parte del demanio accidentale.*
- *Risulta fondamentale destinare le aree ferroviarie con azionamento: ‘impianti ferroviari’; classificazione che sarà possibile mutare solo con l’alienazione della proprietà o cessione del possesso.*
- *In riferimento ad attività di modifica o adeguamento delle barriere di sicurezza stradale poste a protezione di aree limitrofe o soprastanti le aree ferroviarie e la sede dell’infrastruttura, dovranno essere poste barriere che dovranno avere caratteristiche minime previste dalla Legge e comunque concordate con i tecnici di Questa Struttura ai sensi dell’Art. 58 ex. DPR 753/80.*
- *In riferimento ad attività per le quali risulti necessaria l’interruzione della linea ferroviaria o anche solo dell’alimentazione elettrica, sarà necessario programmare con anticipo (generalmente di anni 2) tempi e modalità di intervento; inoltre, le ditte appaltatrici dovranno essere dotate di personale abilitati alle mansioni esecutive della protezione cantieri.*
- *In relazione ad eventuali opere di attraversamento con opere civili (sottopassi, sovrappassi e canalizzazioni a pelo libero) ovvero di opere che rendano promiscui gli attraversamenti esistenti, valgono le seguenti prescrizioni generiche:*
 - *Per gli attraversamenti superiori, l’altezza tra piano del ferro e l’intradosso inferiore dell’impalcato dovrà distare in ogni punto non meno di metri 6,90 o metri 7,20 in caso di linee a tensione 25kv (alta velocità);*
 - *Per gli attraversamenti superiori, la distanza tra pile e spalle e binari non dovrà tendenzialmente essere minore di m. 5,00.*
 - *Per gli attraversamenti superiori, dovranno essere predisposte barriere guard-rail tipo H4 bordo ponte con un’estensione di minimo 20 metri oltre lo scavalco; per tali barriere l’urto (calcolato sul coefficiente Dm per barriere metalliche e Wm per barriere di tipo New Jersey); in alternativa dovranno essere realizzate barriere in c.a. calcolate per resistere agli urti di tipo H4b; non sono ammesse barriere in legno e anima d’acciaio.*
 - *In corrispondenza dello scavalco dovranno essere poste in opera barriere di tipo cieco per un’altezza di 1,00 metri, sormontati dalle necessarie reti di protezione fino all’altezza di m 2,00 m dal piano di calpestio; negli scavalchi di linee ferroviarie con velocità superiore a 200 km/h i parapetti, oltre la parte cieca, dovranno sormontati da reti di protezione di altezza pari a 1,00*

metri e completati con risvolto a 45 gradi aggettante verso la sede stradale, di lunghezza pari a 0,80 metri; laddove la rete di protezione debba essere accoppiata alla barriera di sicurezza stradale, la rete medesima sarà estesa fino all'altezza di 3,50 m dal piano di calpestio, senza risvolto.

- Sulla rete di protezione, si devono prevedere cartelli monitori per il rischio di folgorazione.
 - Per gli attraversamenti inferiori/interrati, lo spessore del ballast ferroviario interposto tra Piano del Ferro ed estradosso superiore (finito, ovvero comprensivo della caldana di protezione dell'impermeabilizzazione) dell'opera dovrà essere superiore a 90 cm (raccomandati 100 cm);
 - Le pendenze delle rampe e dei piani di riposo dovranno essere rese conformi alle disposizioni date da Regione Lombardia (7% per rampe fino a 5m, 5% per rampe fino a 10m).
 - Nei casi di canali superiori od inferiori, dovranno essere rispettate le prescrizioni contenute nel D.M. n°137/2014.
 - Nel caso di condotte idrauliche (ad esempio per lo scarico di acque piovane) connesse alla rete fognaria, sarà necessario interporre una valvola di non ritorno per impedire in caso di sovrappressioni della rete un ritorno di acque reflue.
 - La movimentazione del terreno su proprietà ferroviaria dovrà essere comunque descritta nella relazione di progetto e dettagliata nelle tavole progettuali in quanto importanti modificazioni permanenti del terreno (soprattutto quelle non direttamente collegate all'attraversamento) saranno da autorizzare.
 - In relazione alla eventuale presenza di elementi inquinanti risulta necessario prevedere accurati piani di caratterizzazione delle aree al fine di determinare l'eventuale presenza di sostanze inquinanti, per prevedere accurati e specifici piani di bonifica nel rispetto delle future destinazioni delle aree e nel rispetto della normativa vigente.
 - In relazione ad eventuali interventi di regolamentazione del deflusso delle acque si specifica quanto segue:
 - Alla realizzazione della ferrovia, venivano sistematicamente realizzate tutte quelle opere necessarie a ristabilire le "comunicazioni" (strade, canali, etc.) interrotte; in quei casi venivano realizzati tutti quei canali paralleli od incidenti che servivano al fine di impedire l'allagamento delle proprietà limitrofe e della sede stessa. Il passare del tempo e la pesante urbanizzazione hanno spesso mutato queste condizioni rendendo talvolta impossibile determinare in loco la presenza di canali che per Legge dovevano essere mantenuti dal proprietario del fondo. Di contro, sempre secondo termini di Legge non è possibile scaricare acque nei fossi ferroviari senza idonea convenzione. Si raccomanda quindi di interfacciarsi con i tecnici della struttura di ingegneria per maggiori approfondimenti.
 - In relazione ad eventuali opere da eseguirsi in proprietà ferroviaria e sulla stessa da mantenersi, dovranno essere previsti specifici accordi e valutata l'ammissibilità delle stesse opere secondo i criteri e gli standard già definiti da RFI S.p.A. tramite le proprie disposizioni ed in particolare rispetto del Manuale di Progettazione.
- Specifica inoltre "di non aver espresso determinazioni in relazione ad eventuali attraversamenti elettrici, di fluidi in generale (liquidi e gas, anche in pressione ed eventualmente combustibili), dati etc.; non avendone rilevati" e che "ritiene necessario compiere ulteriori approfondimenti che una conferenza asincrona non permette di sviluppare, ciò al fine di determinare tutti gli elementi di interferenza ed avere dettaglio delle singole istruttorie che dovranno essere predisposte per cessioni di proprietà, autorizzazioni, e diritti di attraversamento. Per addivenire ad ulteriore fase di valutazione in forma sincrona. Una volta determinate le interferenze si potrà procedere con l'avvio delle apposite istruttorie da condurre preferibilmente separatamente dalle conferenze di servizi al fine di semplificare l'intero iter."
- 9- con nota protocollo n. 21576 del 08/07/2024, la **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese** esprime parere favorevole all'intervento riconoscendo che "rispetto alle componenti evidenziate il masterplan propone interventi di nuova costruzione che appaiono correttamente calibrati sia nelle giaciture sia nella costruzione volumetrica e, per quanto giudicabile da una proposta ancora preliminare, appropriati al contesto nella veste architettonica" e riportando le seguenti condizioni:

“Lo sviluppo del progetto dovrà confrontarsi adeguatamente con lo sviluppo dei collegamenti, tenendo conto anche della presenza dell’attuale sottopassaggio pedonale Via Carnovali / Via Cairoli, già sottopasso della tramvia Varese-Luino.

Gli interventi sugli edifici esistenti dovranno essere progettati compiutamente secondo le categorie della manutenzione e del restauro e dovranno ottenere preventiva autorizzazione da questa Soprintendenza ai sensi dell’art. 21 del D.Lgs. 42/2004. Per quanto concerne gli aspetti di tutela archeologica, si sottolinea che l’area della stazione ferroviaria di Luino è stata in passato oggetto di rinvenimenti relativi a tombe databili tra la fase finale dell’Età del Bronzo e l’Età Romana, che indicano la presenza di una vasta necropoli, i cui resti potrebbero essere ancora conservati in parti del sottosuolo non interessate dai manufatti esistenti o scarsamente intaccate da essi. Questo Ufficio si riserva pertanto di valutare, una volta elaborato il progetto definitivo dell’intervento, la sussistenza di un rischio di interferenza dei lavori di scavo previsti con depositi archeologici potenzialmente conservati nel sottosuolo ed eventualmente di indicare le necessarie prescrizioni di tutela.”

10- con nota protocollo n. 22120 del 11/07/2024, **Regione Lombardia – Direzione Generale Trasporti e Mobilità Sostenibile e Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche**, evidenzia che:

“In considerazione che per gli ambiti di stazione, il Piano Territoriale Regionale individua i seguenti obiettivi tematici, come stabilito dall’art. 19 comma 1 lettera a) della l.r. 12/2005:

- *TM 2.2 Ridurre i carichi di traffico nelle aree congestionate (ob. PTR 3, 4, 5, 7, 13, 18, 22); privilegiare la collocazione di poli attrattori di servizi (es. ospedali, scuole, funzioni pubbliche, ecc.) nei punti di accesso dei sistemi di trasporto pubblico di massa (ferrovie, metropolitane, tramvie);*
- *TM 2.10 Perseguire la riqualificazione e la qualificazione dello sviluppo urbano (ob. PTR 5, 6, 9, 13, 14, 15, 16, 20); riqualificare gli ambiti urbani adiacenti al sistema ferroviario;*
- *TM 2.17 Realizzare un servizio di trasporto pubblico d’eccellenza e sviluppare forme di mobilità sostenibile (ob. PTR 1, 2, 4, 7, 10, 17, 18, 22); sviluppare nodi d’interscambio e interventi di riqualificazione delle stazioni affinché si trasformino in poli di interscambio modali e di integrazione fra servizi infrastrutturali e servizi urbani complessi, con attenzione all’aspetto dell’accessibilità pedonale e ciclabile.”*

Chiede inoltre di considerare i seguenti punti nello sviluppo delle successive fasi di progettazione:

- *“valutare come alternativa al luinoloop l’allungamento del sottopasso ferroviario esistente fino all’area delle scuole, garantendo un collegamento diretto e breve con le banchine della stazione ferroviaria e il nodo di interscambio (fermate tpl, parcheggi auto). Il sottopasso potrebbe essere attrezzato con rampe per facilitarne l’utilizzo da parte degli utenti PRM e delle biciclette;*
- *individuare percorsi e specifica segnaletica di direzione (percorsi e parcheggi bici, parcheggi, fermate tpl) per orientare gli utenti nell’area prossima alla stazione. A tal proposito si invita ad utilizzare come riferimento il “Manuale per l’informazione ai viaggiatori e identificazione del sistema ferroviario regionale di trasporto pubblico in Lombardia” di cui alla DGR n. XI/518/2023;*
- *valutare di ricomprendere Piazzale Marconi nell’ambito del Masterplan, al fine di prevedere la riqualificazione del piazzale stesso e dell’autostazione del TPL.”*

VERIFICATO CHE:

non sono pervenuti ulteriori pareri, comunicazioni o contributi da:

- Regione Lombardia- Direzione Generale Istruzione, Formazione, Lavoro
- Provincia di Varese- Settore Viabilità
- Provincia di Varese – Settore Istruzione e Formazione Professionale
- Ufficio scolastico provinciale di Varese
- FS Sistemi Urbani srl – Area Lombardia
- RFI spa – Direzione Stazioni
- RFI spa – Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Milano
- ATS Insubria – Agenzia di Tutela della Salute dell’Insubria
- Lereti spa
- Hera COMM srl

- Comune di Luino:
 - Settore Infrastrutture – Servizio Manutenzioni
 - Settore Infrastrutture – Servizio Ecologia
 - Settore Infrastrutture – Servizio Lavori Pubblici
 - Settore Polizia Locale
 - Settore Territorio – Commissione per il Paesaggio

VALUTA

1. di prendere atto, ai sensi dell'articolo 14-bis, comma 5 della legge n. 241 del 7 agosto 1990, della conclusione della Conferenza dei Servizi indetta per l'esame contestuale dei pareri di competenza e dei differenti interessi pubblici coinvolti, prodromici e propedeutici, finalizzati al procedimento di adozione in Consiglio Comunale dello strumento di trasformazione urbana, MASTERPLAN di ASSETTO PAESAGGISTICO E SISTEMA SPAZI ED ATTREZZATURE PUBBLICHE: RIGENERAZIONE DELL'EX SCALO FERROVIARIO;
2. di disporre che lo strumento di trasformazione urbana, MASTERPLAN di ASSETTO PAESAGGISTICO E SISTEMA SPAZI ED ATTREZZATURE PUBBLICHE: RIGENERAZIONE DELL'EX SCALO FERROVIARIO dovrà recepire quanto indicato nei pareri pervenuti da parte dei soggetti ed enti coinvolti, citati in premessa ed allegati al presente verbale, a costituirne parte integrante per i futuri livelli di progettazione;
3. di inviare il presente verbale, ai sensi dell'articolo 14-quater comma 4 della legge 241/90 e per gli adempimenti di competenza, a tutti i soggetti chiamati a partecipare alla conferenza dei servizi con la nota di convocazione in data 07 giugno 2024 protocollo n. 18064;
4. di allegare al presente verbale pareri, contributi ed osservazioni pervenuti dei soggetti ed enti coinvolti;
5. di rendere pubblico il presente atto mediante affissione all'albo pretorio del Comune di Luino;
6. di inviare successivamente copia della Deliberazione di Consiglio Comunale dell'approvazione dello strumento di trasformazione urbana a tutti i soggetti chiamati a partecipare alla conferenza di servizi per la chiusura del procedimento attivato;
7. di inviare altresì la documentazione approvata relativa allo strumento di trasformazione urbana all'operatore economico incaricato per la redazione della variante puntuale di PGT ai fini della definizione del procedimento.

Il Responsabile del Settore Territorio

Arch. Francesca Contini

Documento firmato digitalmente ai sensi del
Decreto Legislativo 07/03/2005, n. 82