

RETE FERROVIARIA ITALIANA SOCIETÀ PER AZIONI

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE INVESTIMENTI

PROGRAMMI SOPPRESSIONE P.L. E RISANAMENTO ACUSTICO

CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA

Verbale Riunione in data 9 febbraio 2022

per la per la valutazione ed approvazione del progetto definitivo delle opere sostitutive al passaggio a livello in corrispondenza di Via Sabazia nel comune di Vado Ligure (SV) mediante la realizzazione di una nuova rampa di collegamento stradale e di un nuovo percorso pedonale

Premesso che:

- con Disposizione n.1/AD in data 18 gennaio 2022, l'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha indetto, in applicazione del 2° comma dell'art.9 della legge 340/2000 e dell'art. 2 della legge 354/98, la Conferenza di Servizi decisoria per la per la valutazione ed approvazione del progetto definitivo delle opere sostitutive al passaggio a livello in corrispondenza di Via Sabazia nel comune di Vado Ligure (SV) mediante la realizzazione di una nuova rampa di collegamento stradale e di un nuovo percorso pedonale.
- con nota del Presidente della Conferenza di Servizi, prot. RFI-DIN.PSRC\A0011\P\2022\0000082, in data 24 gennaio 2022, è stata convocata la riunione della anzidetta Conferenza di Servizi per il giorno 9 febbraio 2022 in modalità telematica;
- la suddetta convocazione è stata effettuata con le modalità e nei tempi stabiliti dagli artt.14 ter e 14 quater della legge n. 241/1990 e s. m. i.;

TUTTO CIO' PREMESSO, SI DA' ATTO DI QUANTO SEGUE:

Il Presidente della procedura di Conferenza di Servizi Ing. **Chiara De Gregorio** Responsabile della S.O. Programmi Soppressione P.L. e Risanamento Acustico, in qualità di Presidente, nel dare il benvenuto ai partecipanti, comunica di rivestire nella presente procedura il ruolo di coordinamento della procedura di Conferenza, affiancato dal Segretario della procedura stessa per la cura degli aspetti giuridico – amministrativi.

Presenta l'Ing. Paola Eugenia Barbaglia Direttore Area Nord-Ovest, l'Ing. Mario Grimaldi, Responsabile dei Progetti Genova e Referente di Progetto, e l'Ing. Emanuela Bergia Project Manager. Dà atto della presenza dei colleghi di Italferr che rappresentano il soggetto tecnico e che procederanno alla descrizione del progetto, precisando che l'intervento rientra nell'ambito del progetto più ampio NPP 0384 "Adeguamento e potenziamento di Vado Ligure Zona Industriale" finanziato, nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021, Tabella A riga P252, per risorse pari a 36 Milioni € di cui 30,40 Milioni € finanziati dal MEF e 5,60 Milioni € finanziati da UE (PNRR), ed inoltre rientra nell'ambito del progetto di Soppressione Passaggi a Livello della Regione Liguria.

Saluta gli altri partecipanti alla riunione che sono: in rappresentanza del Comune l'**Arch. Alessandro Veronese**, per l'Autorità di Sistema Portuale partecipa l'**Ing. Annalisa Delfino**,



per conto di IRETI l'Ing. **Angelo Astigiano** e **Giuseppe Manni** e per conto del Consorzio per la Depurazione delle Acque di Scarico del Savonese S.p.A **dott. Roberto Bogni**.

Il Presidente passa la parola poi al Segretario della Conferenza, **Antonella Buonopane**, per le comunicazioni relative alla tipologia, modalità e tempistica del procedimento, la quale precisa che la Conferenza di Servizi decisoria viene direttamente espletata dalle Ferrovie dello Stato oggi RFI, in applicazione del 2° comma dell'art.9 della legge 340/2000 che ha ad esse conferito tale potere allorché si tratti di valutare progetti inerenti opere per la soppressione di passaggi a livello su linee ferroviarie localizzati nell'ambito regionale, e della legge 241/90 che detta regole sulla procedura della Conferenza.

Si tratta di Conferenza di tipo decisorio, che si svolge secondo le procedure previste dagli articoli 14 ter e 14 quater della legge n.241/90 e s. m. i., finalizzata al conseguimento - da parte dei Soggetti convocati in sede di conferenza - dell'espressione del parere di competenza. La conferenza di servizi decisoria è sempre indetta dall'Amministrazione procedente, in questo caso RFI, quando la conclusione del procedimento è subordinata all'acquisizione di più pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, resi da diverse amministrazioni, inclusi i gestori di beni o servizi pubblici. Si richiama l'attenzione sulle previsioni del comma 2 dell'art. 14 ter della legge 241/90, che prevede che, qualora, come nel caso di specie, siano coinvolte amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali e della salute dei cittadini, il termine entro il quale chiudere i lavori di Conferenza è fissato in novanta giorni, che scadono appunto in **data 10 maggio 2022**.

Resta fermo l'obbligo di rispettare il termine finale di conclusione del procedimento. Si ricorda, infatti, che i pareri di codesti Enti/Amministrazioni dovranno pervenire tassativamente entro i 90 giorni successivi alla data della riunione sopra indicata e che, ai sensi dell'art.2 comma 8 bis della legge 241/1990 s.m.i, i provvedimenti autorizzatori o i pareri, adottati da codeste Amministrazioni / Enti dopo la scadenza del termine di 90 giorni sopra indicato, sono inefficaci. La procedura di Conferenza di Servizi, normata come sopra indicato, considera acquisito senza condizioni l'assenso dell'Amministrazione il cui rappresentante non abbia partecipato alle riunioni ovvero, pur partecipandovi, non abbia espresso definitivamente la posizione dell'Amministrazione stessa su tutte le decisioni di competenza della conferenza, anche indicando le modifiche progettuali eventualmente necessarie ai fini dell'assenso ovvero abbia espresso un dissenso non motivato o riferito a questioni che non costituiscono oggetto della conferenza stessa (articolo 14 ter comma 7 della legge 241/1990 e s. m. i.). Sempre il detto comma 7 stabilisce che l'amministrazione procedente adotta la determinazione motivata di conclusione della conferenza all'unanimità o comunque sulla base delle posizioni prevalenti espresse dalle amministrazioni partecipanti alla conferenza tramite i rispettivi rappresentanti, i quali sono tenuti come si diceva sopra ad esprimere definitivamente ed in modo univoco e vincolante la posizione della amministrazione stessa (art. 14 ter comma 3).

La "*Determinazione Motivata Conclusiva*" della Conferenza se favorevole al progetto dispone:

1. ai sensi dell'art. 2 della legge n. 354/1998 la localizzazione delle opere di che trattasi d'intesa con la Regione ai sensi dell'art. 9 comma 2 della legge 340/2000 l'approvazione del progetto definitivo delle opere sostitutive al passaggio a livello in corrispondenza di Via Sabazia



nel comune di Vado Ligure (SV) mediante la realizzazione di una nuova rampa di collegamento stradale e di un nuovo percorso pedonale.

2. La chiusura della procedura autorizzatoria, mediante determinazione motivata conclusiva, perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e Regione in ordine alla localizzazione dell'opera e avrà effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti. La variante urbanistica, conseguente alla determinazione conclusiva della conferenza, comporterà l'assoggettamento delle aree interessate dalle opere a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del DPR del 8 giugno 2001, n. 327.

Il comma 3 dell'art. 14 quater stabilisce che in caso di approvazione unanime, la determinazione di cui al comma 1 è immediatamente efficace. In caso di approvazione sulla base delle posizioni prevalenti, l'efficacia della determinazione è sospesa ove siano stati espressi dissensi qualificati ai sensi dell'articolo 14-quinquies e per il periodo utile all'esperimento dei rimedi ivi previsti. Il comma 4 del detto art. 14 quater stabilisce che i termini di efficacia di tutti i pareri, autorizzazioni, concessioni, nulla osta o atti di assenso comunque denominati acquisiti nell'ambito della conferenza di servizi decorrono dalla data della comunicazione della determinazione motivata di conclusione della conferenza.

Ricorda che l'Avviso di avvio della procedura di Conferenza di servizi è stato inviato al Comune di Vado Ligure per la pubblicazione all'Albo Pretorio on line in data 24.01.2022.

In data 19.01.2022, il Referente di Progetto Area Nord Ovest Progetti Genova ha provveduto a trasmettere copia dei documenti progettuali agli Enti/Amministrazioni.

Le opere previste dal progetto in parola sono state sottoposte alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'art. 25 del D. Lgs. 50/2016.

Lo Studio Archeologico è stato trasmesso alla Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali per le province di Impera e Savona con nota in data 29/09/2021 con prot. RFI-DIN-DINO.GEA0011P20210000735.

La Soprintendenza con nota prot. n. MIC|MIC_SABAP-IM- SV|09/12/2021|0010537-P - DL50ART25C8 del 9/12/2021 ha approvato il progetto di scavi archeologici da condursi sotto la direzione della stessa evidenziando che “ *CON RIFERIMENTO alla trasmissione da parte di codesta Stazione Appaltante del progetto di indagini archeologiche preventive relative all'opera in oggetto, acquisito agli atti di questo Ufficio in data 29.11.2021 con prot. n. 10278 SABAP IM-SV;*

AI SENSI del D. Lgs. 42/2004 Codice dei Beni culturali e del Paesaggio, Art. 28, c. 4 e del D. Lgs. 50/2016 – Codice dei contratti pubblici, Art. 25, c. 8 e della Circolare 1/2016 della Direzione Generale Archeologia,

QUESTA SOPRINTENDENZA

approva il progetto di scavi archeologici redatto dalla ditta archeologica incaricata da codesta Stazione Appaltante. Detti scavi dovranno essere condotti sotto la direzione della scrivente e senza oneri per quest'ultima. Si resta in attesa di conoscere il cronoprogramma esecutivo per organizzare gli opportuni sopralluoghi.”

Il Segretario precisa che con raccomandate inviate tra il 24/01/2022 e il 27/01/2022 è stato dato l'avviso dell'avvio del procedimento volto all'acquisizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree.

A questo punto il segretario elenca le note già pervenute:



1. **Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il piano nazionale di ripresa e resilienza**
2. **Comando trasporti e militari**
3. **Comune di Vado Ligure**
4. **Consorzio per la depurazione delle acque di scarico del savonese s.p.a.**

A seguire il Segretario dà lettura delle suddette note elencate.

Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il piano nazionale di ripresa e resilienza ha inviato comunicazione prot. n. MIC | MIC_SS-PNRR | 25/01/2022 | 0000096-P | del 25.01.22 con la quale “*in risposta alla nota inviata a codesta Soc. Rete Ferroviaria Italia, prot. RFI-DIN-DINO.GE\A0011\P\2022\0000019 del 19.01.2022 nonché in relazione alla nota prot. RFI-DIN-PSRC\A0011\P\2022\0000082 del 24.01.2022 inviata da codesta Società alla Direzione Generale Archeologia belle arti e Paesaggio, questa Soprintendenza Speciale precisa che, per la procedura di rilascio di Autorizzazione paesaggistica (ex art. 146 del D.Lgs. 42/2004) nell’ambito del procedimento di cui all’oggetto, è competente la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Imperia e Savona.*

La Soprintendenza Speciale, infatti, ai sensi della D.L.77/2021 c.2, art. 29 (conv. L. 108/2021) ... “svolge le funzioni di tutela dei beni culturali e paesaggistici nei casi in cui tali beni siano interessati dagli intervento previsti dal PNRR sottoposti a VLA in sede statale oppure rientrino nella competenza territoriale di almeno due uffici periferici del Ministero ...”.

Pertanto le comunicazioni relative all’Autorizzazione in oggetto dovranno essere inviate alla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Imperia e Savona ed a questa Soprintendenza Speciale per conoscenza.”

Comando trasporti e militari ha inviato nota del 25.01.2022: “ 1. *In merito a quanto indicato con la lettera in riferimento e in considerazione del previsto sviluppo territoriale dell’intervento in oggetto, si comunica che la pronuncia dello scrivente, Delegato dell’A.D., potrà avvenire solo al termine dell’istruttoria coordinata dal Comando Militare Esercito Liguria, competente per territorio, e condotta dagli organi tecnici delle Forze Armate.*
2. *Per quanto precede, si chiede a codesto Comando Militare Esercito Liguria di fornire l’assicurazione circa l’avvio dell’istruttoria per l’emissione del previsto parere interforze.*
3. *Si resta a disposizione per ogni eventuale approfondimento ritenuto utile al riguardo.*

Comune di Vado Ligure ha inviato nota prot. n. 0002892\2022 del 8.02.2022 “ *A riscontro della Vs. nota di pari oggetto del 24/01/2022, acquisita agli atti in data 25/01/2022 al prot. n. 1731, sentite la Giunta Comunale e la conferenza di servizi interna dei Settori del Comune di Vado Ligure in data 01/02/2022, con la presente si richiedono le seguenti integrazioni documentali e/o chiarimenti.*

Innanzitutto si chiede alla proponente di verificare:

- *se sia possibile, compatibilmente con il rispetto della normativa in materia di abbattimento delle barriere architettoniche, stralciare dal progetto la “RAMPA PRINCIPALE CICLOPEDONALE” di cui è prevista la realizzazione in corrispondenza del parcheggio pubblico all’incrocio tra via Sabazia/via Italia, mantenendo la previsione della sola scala;*
- *l’effettiva accessibilità in sicurezza all’autorimessa privata in corrispondenza dell’entrata/uscita del sottopasso ciclo-pedonale da/verso via Cadorna e gli eventuali interventi di raccordo da effettuare in fase esecutiva.*



Inoltre, ai fini della sottoposizione del progetto al Consiglio Comunale che dovrà esprimersi in merito alla variante urbanistica e allo schema di convenzione, si chiede:

- di riportare, su stralcio cartografico del vigente P.R.G., la puntuale localizzazione dell'opera e delle aree su cui verrà apposto il vincolo preordinato all'espropriazione ai sensi del D.P.R. 327/2001 e s.m.i.;
- di trasmettere il testo definitivo dello schema di convenzione, da concordare preventivamente con l'Amministrazione e con gli uffici comunali competenti. Si rappresenta fin d'ora che, dal testo della convenzione, deve essere stralciato l'impegno a prestare una fideiussione, in quanto già per l'esecuzione dei lavori sarà necessaria un'autorizzazione di cantiere che contemplerà la chiusura al traffico del passaggio a livello. Se necessario, il Comune è comunque disponibile ad emettere in anticipo l'ordinanza di chiusura della strada in corrispondenza del passaggio a livello, con efficacia posticipata al momento in cui saranno consegnate le opere sostitutive. All'articolo 4 occorre altresì precisare che - affinché il Comune provveda a disporre le limitazioni al traffico stradale riconosciute necessarie per l'esecuzione delle opere sostitutive - la richiesta di RFI dovrà essere presentata con un preavviso di almeno 30 giorni.

Per quanto riguarda la segnaletica stradale, che dovrà essere concordata con la Polizia Locale in fase esecutiva, si segnala fin d'ora che non pare opportuna l'installazione dell'impianto semaforico dedicato all'attraversamento pedonale nella traversa di via Sabazia.

Infine si evidenzia che, con la nota del 17.12.2019 ad oggetto: "Contratto di locazione n. 09/387 del 08/09/2009, relativo ad un terreno della sede dismessa della linea ferroviaria Parco Doria-Vado Ligure Z.I., in comune di Vado Ligure. CL FS01/200000004955. Disdetta per la scadenza del 31/12/2020.", FERSERVIZI S.p.A. aveva comunicato al Comune la disdetta del predetto contratto di locazione per la scadenza del 31.12.2020.

Pertanto si sollecita un riscontro, da parte di RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A., alle note prot. n. 29943 del 31.12.2019 e prot. n. 8426 del 20.04.2020, con le quali questo Comune - evidenziata la necessità di mantenere la disponibilità del terreno in parola, su cui ricadono la Via Maestri del Lavoro d'Italia ed i relativi parcheggi pubblici - aveva ribadito la richiesta di poterlo acquisire in proprietà o di rinnovare il relativo contratto di locazione...omissis..."

Consorzio per la depurazione delle acque di scarico del savonese s.pa. ha inviato nota prot.n. 389 del 04/02/2022: *"In riferimento all'oggetto e quale contributo per la prossima conferenza dei servizi del 09/02/2022, convocata ai sensi del combinato disposto dell'art. 2 della L. 354/98, dell'art. 9 comma 2 della legge 340/2000 e dell'art. 14 ter della legge 241/1990 in merito al progetto definitivo delle opere sostitutive al passaggio a livello in corrispondenza di Via Sabazia nel comune di Vado Ligure (SV) mediante la realizzazione di una nuova rampa di collegamento stradale e di un nuovo percorso pedonale si rappresenta quanto segue.*

Il progetto in esame ha valutato le sovrapposizioni con le strutture gestite da questa società rilevando che le nuove opere siano interferenti con:

- a) Fognatura comunale a gravità (linea viola nella figura sottostante);*
- b) Fognatura nera in pressione DN450 di collettamento dei reflui del comparto finalese (Stazione S17 di Finale Ligure, in seguito condotta S17) al Depuratore Consortile (Linea rossa tratteggiata nella figura sottostante)*

Riguardo alla tubazione di cui alla lettera b) il Consorzio per la Depurazione delle acque del Savonese spa (in seguito Consorzio spa) è subentrato con atto n° 12/91 alla convenzione contrattuale tra il Comune di Finale Ligure e la Società FERSERVIZI SPA stipulato con atto n°128/2007. Preliminarmente all'esecuzione degli interventi di ricollocazione della condotta, dovrà essere integralmente rivista la convenzione fra le parti, in termini



di identificazione del nuovo percorso, di garanzia delle medesime condizioni di mantenimento della condotta e dell'accessibilità per le manutenzioni a tutela dell'interesse pubblico rappresentato dalla scrivente.

Ciò premesso il progetto, con particolare riferimento alla risoluzione delle interferenze con le due condotte gestite da Consorzio spa, si ritiene in linea di massima condivisibile, per quanto valutabile in relazione al livello di progettazione presentato.

Si riportano, però nel seguito, alcune condizioni essenziali, per garantire il corretto funzionamento dell'impianto, da ritenersi vincolanti per i proponenti anche nelle successive fasi di progettazione e che rappresentano condizioni irrinunciabili affinché questa Società possa accettare la modifica del tracciato delle condotte.

1. Con riferimento alla tubazione in pressione condotta S17 è stato progettato che l'attraversamento della ferrovia, eseguito tramite tecnologia TOC (Trivellazione Orizzontale Controllata), sarà ortogonale alla linea ferroviaria e protetto con un tubo camicia in acciaio DN800. Si richiede, invece, che l'attraversamento sia realizzato con un andamento diagonale con curve a 30°/45°. In alternativa, non fosse possibile prevedere l'andamento diagonale, si chiede di inserire due curve da 45° in sostituzione dell'unica curva a 90° progettata.

2. In merito allo spostamento e sostituzione della fognatura comunale a gravità viene previsto l'utilizzo di gres DN250. Si chiede l'utilizzo di polietilene DN250 PN8 oppure PVC DN250 SN8. Dovranno essere realizzati pozzi di ispezione almeno ogni 40 metri.

3. La posa delle nuove tubazioni dovrà avvenire "in bianco", mantenendo le vecchie tubazioni in opera sino al momento del nuovo allaccio. A tal fine dovrà essere previsto un cronoprogramma dei lavori ed un avanzamento di cantiere che permetta la risoluzione delle interferenze limitando quanto più possibile le giornate di fuori servizio sia della linea comunale a gravità, per la quale dovrà eventualmente essere previsto un by-pass temporaneo considerando che è impossibile interrompere il flusso del refluo, che di quella consortile in pressione (condotta S17).

4. L'esecuzione degli interventi sulla condotta S17 che implicheranno l'interruzione della funzionalità della stessa, dovranno avvenire esclusivamente nel periodo 1° ottobre-31 marzo, e per il tempo strettamente necessario per effettuare le sole operazioni di allaccio, al fine di limitare l'attivazione dello scarico di emergenza a mare della Stazione S17 di Finale Ligure.

5. Il progetto esecutivo di ricollocazione delle condotte dovrà essere inviato a questi uffici ed accompagnato da idonei elaborati di dettaglio e dalle necessarie verifiche idrauliche di funzionamento delle linee.

In considerazione delle osservazioni/prescrizioni sopra riportate, si manifesta la massima disponibilità da parte di questa Società, nell'essere contattati dai progettisti incaricati dell'opera, al fine di perfezionare la progettazione in argomento, con l'obiettivo di addivenire ad una soluzione progettuale condivisa e coordinata, che tenga anche conto dello sviluppo delle possibili sinergie tra le diverse progettazioni in corso nell'area (vd. Fase II). Si chiede però, preliminarmente di ricevere le integrazioni come sopra richieste, nel minor tempo possibile, al fine di rendere proficui ed efficaci i successivi passaggi di perfezionamento di cui sopra.

Si precisa che la realizzazione degli interventi sulle condotte di proprietà ed in gestione della scrivente società dovrà essere interamente a carico del soggetto proponente, senza oneri di qualunque natura (a titolo esemplificativo e non esaustivo, esecuzione dei lavori, rilievi, accertamenti, spese tecniche progettuali, direzione lavori, spostamento sottoservizi, acquisizione aree immobili, prove e collaudi, ecc...) per Consorzio spa.

Si segnala, infine, che prima dell'inizio dei lavori, dovranno essere disciplinati gli aspetti di natura operativa, con condivisione dei cronoprogrammi e delle modalità per la successiva presa in carico dell'opera da parte dello scrivente. Tutto quanto sopra indicato rappresenta una prima disamina del progetto presentato, per cui lo scrivente rimane in attesa di ricevere gli aggiornamenti e le integrazioni richieste riservandosi la facoltà di richiedere ulteriori approfondimenti per formulare il proprio nulla osta definitivo...omissis..."



Terminato l'intervento del Segretario prende la parola l'Ing. **Giuseppina Fadda** la quale illustra il progetto specificando che ha ad oggetto la soppressione del PL di via Sabazia, attraverso la realizzazione di una rampa stradale di collegamento fra via Sabazia e via Tecnomasio (NV01) e di un sottopasso ciclopedonale (SL01) fra via Sabazia e via Cadorna.

La nuova viabilità ha comportato nell'ambito del progetto la demolizione di alcuni muri esistenti e la deviazione di una roggia per la realizzazione dell'innesto della nuova strada su via Tecnomasio.

La nuova viabilità utilizza parte del viadotto ferroviario esistente su Via Ferraris.

Trattasi di strada di categoria F di larghezza 6,5 m e 2,75 m per corsia di marcia.

L'altra opera importante è il sottopasso ciclopedonale su Via Sabazia-via Cardorna la cui descrizione viene di seguito sintetizzata:

- Sottopasso ciclopedonale - dimensioni interne 3.00x2.95m, lunghezza in asse di circa 51m;
- Rampa di accesso principale con annesso vano scala - larghezza netta 2 m;
- Rampa di accesso su Via Sabazia - larghezza netta 2 m;
- Rampa su Via Maestri del Lavoro d'Italia - larghezza netta 3 m;
- Scala lungo Via Maestri del Lavoro d'Italia;
- Vasca interrata per impianto di sollevamento - dimensioni in pianta circa 4x4 m;
- Fabbricato in c.a. per Gruppo Elettrogeno a servizio dell'impianto di sollevamento;
- Pendenza rampe 8%.

Il progetto ha comportato anche in questo caso la demolizione di muri esistenti lungo la ferrovia e la demolizione di una scala e di un portale esistenti in corrispondenza dell'innesto con via Cadorna.

A questo punto l'Ing. illustra una pianta e una sezione longitudinale del sottopasso di Via Sabazia-via Cadorna, evidenziando il sottopasso stradale e il sottopasso ferroviario.

È stato previsto un cantiere di prefabbricazione per l'allestimento della platea di varo e del muro reggisplinta per la messa in opera del monolite sotto la ferrovia, collocato in prossimità del parcheggio presente tra Via Sabazia e Via Maestri del Lavoro d'Italia.

Durante le fasi di spinta, per mantenere in esercizio i binari, è stato previsto un Ponte tipo Essen per il sostegno provvisorio dei binari.

Per la realizzazione delle rampe sono state previste, inoltre, delle paratie di micropali Ø250 interasse $i=0,30$ m a presidio degli scavi.

Precisa, ulteriormente, che in ambito della realizzazione del sottopasso si dovranno risolvere alcune interferenze con sottoservizi esistenti:

- Fognatura nera a gravità - tubazione in gres DN250 e pendenza pari a 0,5 %. Sarà risolta tramite deviazione del percorso esistente attorno alla rampa di accesso principale del sottopasso, con ricostruzione dell'intero tracciato fino al punto di scarico esistente presso la roggia in via Ferraris.

Sul punto interviene l'Ing. Bergia che chiede l'intervento dell'Arch. Alessandro Veronese circa la rampa di accesso principale il quale sottolinea che per il Comune sarebbe preferibile eliminare la rampa mantenendo solo la scala dal momento che l'accessibilità al sottopasso è garantita dalla rampa di accesso su Via Sabazia parallela ai binari.



- Fognatura in pressione - tubazione in ghisa sferoidale del diametro DN500. Sarà risolta tramite abbassamento del primo tratto fino ad una quota compatibile con la fondazione del sottovia e successivo innalzamento della quota della tubazione per consentire il sottoattraversamento della sede ferroviaria e della rampa di Via Sabazia.

Completano il progetto lo studio dell'illuminazione della nuova viabilità pubblica di collegamento tra via Sabazia e via Tecnomasio (NV01) e del nuovo sottopasso ciclopeditone di collegamento tra via Sabazia e via maestri del Lavoro e via Cadorna (SL01). L'illuminazione della viabilità pubblica (NV01) verrà realizzata raccordandosi con l'esistente, costituito da apparecchi illuminanti LED installati su pali conici curvi in acciaio zincato e verniciato con tronchetto di sostegno apparecchio.

Per l'illuminazione del sottopasso (SL01) è prevista la realizzazione di impianti di illuminazione con apparecchi illuminanti con sorgenti LED installati a vista (a plafone nel sottovia e lateralmente nelle rampe e scale), con relative canalizzazioni di distribuzione in acciaio, staffate sulle strutture in c.a.

Per quanto riguarda la specialistica degli impianti meccanici è stato previsto un impianto di sollevamento acque costituito da 2 elettropompe (1 si servizio e 1 di riserva) a servizio del sottopasso SL01 e un impianto antintrusione a protezione del locale tecnico Gruppo Elettrogeno e del locale che ospita il sistema di sollevamento acque del sottopasso SL01.

L'Ing. Fadda rende noto che è stato effettuato il censimento delle interferenze con i sottoservizi, di cui tre già menzionati (più precisamente la roggia e le due fognature di cui sopra, già risolte nell'ambito del progetto), e che sono stati individuati tutta una serie di altri enti interferenti, alcuni interessati indirettamente, altri di cui non vi è stato riscontro, per un totale di otto interferenze individuate.

Si prosegue con l'illustrazione di una slide circa la cantierizzazione dell'opera:

- Cantiere operativo
- Cantiere per lo stoccaggio dei materiali

La canterizzazione è stata studiata in 5 fasi.

La prima fase prevede:

- Deviazione viabilità esistente Via Sabazia (per circa 410 gg);
- Realizzazione risoluzione interferenze idrauliche;
- Realizzazione nuova viabilità Via Sabazia - Via Tecnomasio NV01 e attivazione dopo 250 gg dalla consegna dei lavori;
- Realizzazione prima porzione sottopasso ciclopeditone SL01 e spinta sotto binari.

La seconda fase prevede:

- Parzializzazione viabilità esistente Via Maestri del Lavoro (per 250 gg);
- Realizzazione paratie di micropali provvisori per primo tratto scatolare e rampa su Via Maestri del Lavoro;
- Realizzazione parziale della rampa Via Sabazia

La terza fase prevede:

- Realizzazione opera in progetto lato Via Sabazia;
- Realizzazione rampa e primo tratto scatolare Via Maestri del Lavoro.

La quarta fase:



- Riapertura al traffico di Via Sabazia;
- Deviazione viabilità esistente Via Maestri del Lavoro (per 156 gg) e rimozione interferenze cantiere;
- Realizzazione paratie di micropali per completamento scatolare su Via Maestri del Lavoro.

La quinta fase:

- Completamento scatolare su Via Maestri del Lavoro;
- Realizzazione muro di chiusura PL Via Sabazia;
- Completamento rampa Via Sabazia;
- Opere di finitura

Viene precisato dall'Ing. che fa parte del progetto anche uno studio di trasporto affrontato per verificare lo stato del traffico durante le fasi di cantiere. Lo studio ha analizzato la viabilità all'ora di punta di un giorno feriale (9-10 del mattino) del mese di Novembre 2019, espansi all'universo utilizzando come coefficiente moltiplicativo l'inverso del tasso di campionamento (la ricostruzione della domanda di mobilità è riferita ad un periodo pre-pandemia Covid 19 per evitare influenze sul traffico dovute alle restrizioni sulla mobilità introdotte nel territorio nazionale).

Sono stati simulati 5 scenari:

- Scenario "attuale"
- Scenario di cantiere 1: chiusura temporanea di Via Sabazia in corrispondenza del tratto tra l'intersezione con Via Italia e la prima successiva intersezione con le viabilità di quartiere;
- Scenario di cantiere 2: restringimento della carreggiata di Via Maestri del Lavoro d'Italia in direzione Sud, in prossimità della biforcazione con l'omonima viabilità di quartiere parallela alla ferrovia;
- Scenario di cantiere 3: restringimento della carreggiata in direzione Nord di Via Maestri del Lavoro d'Italia in prossimità della sezione di Scenario di cantiere 2;
- Scenario di "progetto"

L'impatto generato nei 3 scenari di cantiere, valutato in relazione alla fascia oraria di picco mattutino 9.00-10.00, è globalmente accettabile con punte massime di lunghezza coda al PL di 13,85m, incrementi del tempo di viaggio di massimo 4,79 secondi e riduzioni di velocità media di 4km/h (percorso F-D da via Maestri del Lavoro a Via Italia passando dal PL su via Sabazia scenario 2).

La realizzazione degli interventi previsti nell'ambito dello scenario di progetto, migliorano ulteriormente le caratteristiche del deflusso veicolare rispetto all'attuale, in termini di velocità e ritardi medi alle sezioni.

Nell'ambito del progetto sono stati studiati anche gli aspetti ambientali di cantiere.

Sono state poste in essere analisi degli aspetti ambientali connessi alla fase costruttiva delle opere: Analisi del territorio (Censimento ricettori), Caratterizzazione dei Cantieri e delle opere, Valutazione dell'impatto ambientale per le diverse componenti in fase di cantierizzazione, Analisi Modellistiche – Simulazioni, Dimensionamento interventi di mitigazione. Inoltre, sono stati previsti i seguenti interventi di mitigazione: interventi sulle sorgenti di rumore (barriere



antirumore di cantiere), bagnatura delle aree e delle piste di cantiere e spazzolatura della viabilità esterna ai cantieri.

Circa la gestione dei materiali in fase di scavo è stato svolto il censimento impianti di recupero e smaltimento rifiuti disponibili sul territorio.

Si specifica che il programma lavori prevede una durata complessiva di 656 giorni dalla consegna dei lavori.

L'Ing. Fadda prosegue la presentazione informando che per quanto concerne gli espropri le ditte interessate da esproprio e occupazione temporanea sono cinque, di cui tre pubbliche e due private. Di quelle private una è interessata da occupazione temporanea. Per quanto concerne l'occupazione temporanea di suolo pubblico le strade e corsi d'acqua interessati sono: Via Galileo, Corso d'acqua T. Valleggio, Via Italia, Via Sabazia.

Via Cadorna è interessata da esproprio e occupazione temporanea di suolo pubblico.

L'analisi vincolistica ha messo in evidenza come il progetto interessa i seguenti beni paesaggistici:

- “Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia” (D.Lgs. 42/04, art.142,co.1, lett. a)) interferiti dalla rampa stradale (intervento NV0)
- “Zone di interesse archeologico” (D.Lgs. 42/04, art.142,co.1, lett. m)) interessate dalla rampa “Via maestri del lavoro” del sottopasso ciclopedonale (intervento SL01).

Per questo motivo si è resa necessaria la Relazione Paesaggistica.

L'Ing. illustra un'immagine che vede il progetto nella carta della morfologia del paesaggio da cui si evince che l'intervento si inserisce in un contesto territoriale e paesaggistico fortemente urbanizzato.

Mostra, inoltre, le fotosimulazioni dell'*ante operam* e *post operam* e spiega che, visti il contesto fortemente urbanizzato e gli effetti visivi minimi sulla percezione delle opere, non sono previsti interventi di mitigazione.

A conclusione è stato effettuato uno studio acustico: l'impatto acustico stimato sui ricettori nei periodi diurno e notturno nella fascia di pertinenza della nuova viabilità non evidenzia alcuna eccedenza rispetto ai limiti previsti dalle classi di zonizzazione acustica, quindi non risulta necessario prevedere alcun intervento di mitigazione.

Al termine della presentazione del progetto in essere, prende la parola il Presidente della Conferenza di Servizi Ing. Chiara De Gregorio, ringraziando e dando inizio agli interventi da parte dei rappresentati degli Enti presenti in riunione di Conferenza.

Prende la parola il dott. **Roberto Bogni**, per conto di Consorzio per la Depurazione delle Acque di Scarico del Savonese S.p.A, che segnala che la condotta, individuata nella lettera inviata come “condotta S17”, è un'opera lineare che ereditano dal Comune di Finale Ligure ed è la condotta in pressione che collega il comune di Finale Ligure all'impianto consortile. A seguito dei sopralluoghi posti in essere per individuare con esattezza le dimensioni e i diametri si sono accorti che in alcuni casi invece di essere un DN450 è un DN500 come evidenziato anche dai progettisti.

In relazione all'attraversamento sotto l'infrastruttura ferroviaria, invece, sia a monte che a valle rispetto al flusso del refluo sono presenti due pozzetti con valvola a saracinesca. Il dott. Bogni



specifica di non sapere il motivo per il quale furono realizzati e dal loro punto di vista non sono necessari.

Interviene l'Ing Giuseppina Fadda che chiede delucidazioni circa la condizione n. 1 presente nel parere e più precisamente sulla richiesta della realizzazione dell'attraversamento con un andamento diagonale. Il dott. Bogni risponde che il senso è quello di limitare al massimo le perdite di carico. È stato scritto in forma dubitativa in quanto gli sembrava di ricordare che fosse proprio una prescrizione di ferrovie che gli attraversamenti fossero ortogonali ai binari e se questo fosse ancora vero chiede, in alternativa, di inserire due curve da 45° in sostituzione dell'unica curva a 90° progettata.

In ordine alla fognatura comunale a gravità illustra che hanno notato una discordanza nel progetto in quanto in un punto viene dichiarato il riutilizzo di gres in altri punti si parla invece di PVC e che a loro parere in termini di costo sarebbe preferibile l'utilizzo di PVC. Precisa che qualora fosse accettata la modifica richiesta del Comune di stralciare la rampa di accesso principale al sottopasso ciclopedonale ubicata in corrispondenza del parcheggio di via Italia, sarebbe da rivedere il percorso della fognatura.

Aggiunge, inoltre, che la richiesta di realizzazione delle opere "in bianco" è dettata dal fatto di cercare di interrompere il servizio per il minor tempo possibile e che il periodo individuato è 1 ottobre- 31 marzo in quanto è il periodo in cui non sono attivi i controlli da parte di Arpal sulla balneabilità al fine di limitare l'attivazione dello scarico di emergenza a mare della Stazione S17 di Finale Ligure.

A questo punto prende la parola l'Ing. **Simona Scafa**, per conto di Italferr, che specifica che per quanto concerne la fognatura a pelo libero si è utilizzato il gres perché durante il sopralluogo da parte del Consorzio avevano saputo che si trattava di gres DN250 e quindi avevano deciso di ripristinare la stessa situazione. Specifica, però, che non sarebbe un problema l'utilizzo di PVC.

Indica, inoltre, che la previsione dell'attraversamento della ferrovia ortogonalmente è prevista dal DM del 2014.

Chiede un chiarimento circa la prima condizione del parere dove si parla di una sola curva di 90° mentre nel progetto le curve a 90° previste sono due e quindi domanda se per entrambe le curve è richiesta la sostituzione con curve da 45°.

Prosegue il dott. Bogni che risponde che in sostituzione delle due curve a 90° si richiede la previsione di due curve da 45° per ciascuna delle curve suddette (quindi 4 curve da 45°).

L'Ing. Scafa domanda inoltre quale inclinazione dovrebbe avere nel caso di curva in diagonale.

Il dott. Bogni risponde da 30° a 45°.

A questo punto prende la parola il **dott. Manni** per conto di IReti il quale illustra la necessità per la società IReti di effettuare dei sopralluoghi prima di esprimere il parere di competenza e lascia la parola al responsabile territoriale **Ing. Astigiano**. Quest'ultimo interviene specificando che la Società ha due attraversamenti concessionati: un attraversamento nel sottopasso di via Ferraris e uno nel passaggio a livello oggetto di soppressione (hanno un attraversamento storico di via Sabazia lato Savona, più precisamente un cunicolo dove passa all'interno il loro tubo, rinnovato qualche anno fa).



Precisa inoltre che la società Ireti ha due condotte che scorrono una lungo via Sabazia (che sarà quella che interferirà maggiormente con il tracciato del nuovo sottopasso pedonale ciclabile) e l'altra su via Tecnomasio. In merito a via Tecnomasio chiede se sia previsto il ripristino della pavimentazione o il cambiamento dell'attuale piano viario. Sul punto interviene l'Ing. Fadda che risponde che è previsto in questo caso il rifacimento della pavimentazione e passa la parola all'Ing. **Marco Severi**, per conto di Italferr. Quest'ultimo precisa che solo sul tratto di innesto della viabilità NV01 su via Tecnomasio è previsto un intervento di pavimentazione. Su via Tecnomasio è previsto inoltre di realizzare uno scavo per la deviazione della roggia(la dismissione del tratto iniziale del tombino idraulico che viene ricollocato per risolvere l'interferenza con il nuovo ramo stradale).

L'ing. Astigiano interviene sottolineando che dato che è previsto solo il rifacimento della pavimentazione e che la condotta su via Tecnomasio è in ghisa sferoidale non ci dovrebbero essere interferenze. Pertanto, l'unica interferenza presumibile che l'Ing. rileva è quella su via Sabazia, poiché in questo caso hanno una dorsale da 200 in acciaio. L'Ing. Fadda chiede la planimetria per l'individuazione del tracciato e l'Ing. Astigiano richiede che venga effettuato un sopralluogo per una individuazione precisa della condotta.

Quest'ultimo aggiunge, inoltre, che in merito a via Sabazia, dove verrà costruita la rampa di accesso pedonale, è necessario capire se andrà ad interferire con l'attraversamento di IReti.

L'Ing. Fadda spiega che in caso verrà deviata e che occorre, comunque, un approfondimento sul tracciato della condotta. L'ing. Severi prende la parola specificando che questa interferenza va valutata in funzione della profondità della condotta perché nel tratto in esame la rampa è superficiale in quanto si raccorda con il marciapiede esistente, quindi una volta nota la profondità della condotta si può capire se vi è un'interferenza o meno.

L'Ing. Astigiano sottolinea che invece nel tratto che va ad attraversare Via Sabazia ci sarà sicuramente un'interferenza che viene confermata dall'Ing. Severi.

A questo punto prende nuovamente la parola il dott. Manni che evidenzia nuovamente la necessità di un sopralluogo e di porre in essere una tracciatura della rete idropotabile. Inoltre domanda se, laddove venga fatto solo il fondo stradale, sia previsto uno splateamento e di quale profondità.

Alla domanda risponde Ing. **Stoppini Montesperelli Lorenzo**, per conto di Italferr, che evidenzia che a livello di pacchetto stradale la profondità dovrebbe essere di 40 cm e che si presterà in corrispondenza delle interferenze un'attenzione particolare per uno splateamento minore e localizzato.

Il dott. Manni specifica che le condotte dovrebbero stare più o meno a 80 cm / 1 metro di profondità ma che talvolta capita che le tubazioni siano collocate a una profondità minore.

L'ing. Stoppini aggiunge che a livello di progetto definitivo se dovessero essere individuati dei punti critici verranno segnalati e attenzionati.

Si prosegue con gli interventi passando la parola all'**Arch. Veronese** che sottolinea due aspetti: Un primo aspetto di carattere tecnico con il quale evidenzia che sembrerebbe difficile, vista la realizzazione di una rampa a scendere in corrispondenza dell'uscita del sottopasso, per le auto in transito nell'autorimessa interrata privata riuscire a fare le manovre di entrate e uscita. Sul punto richiede una verifica.



Ad ogni buon conto chiede il testo della Convenzione da approvare in Consiglio Comunale, sottolineando che sarebbe da precisare nella Convenzione l'aspetto relativo alla manutenzione del tratto che ricade in corrispondenza dei binari. L'arch. Veronese, in vista della futura attivazione del sottopasso di cui il Comune diventerà proprietario, pone l'attenzione sulla tematica riguardante la gestione del sedime di via Maestri del Lavoro, di proprietà di RFI, il cui contratto di locazione al Comune è attualmente scaduto, al fine di trovare una definitiva regolarizzazione.

Si prosegue con l'intervento dell'Ing. **Annalisa Delfino** la quale comunica che in data 8.02.2022 è stato trasmesso il parere di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale dal Direttore Paolo Canavese e sottolinea che è stato espresso parere favorevole con alcune prescrizioni:

- l'esecuzione delle opere sostitutive al passaggio a livello devono essere tali da non interferire con l'operatività della manovra portuale;
- durante l'esecuzione dei lavori dovrà essere effettuato apposito coordinamento con l'Ufficio Opere Ferroviarie dell'Ente al fine di non inficiare la funzionalità del sedime ferroviario e salvaguardare l'armamento e tutti gli impianti ad esso collegati
- di avere un coordinamento di tutte le attività che vanno ad interferire con l'armamento dell'autorità di sistema e verrà comunicato il nominativo del referente dell'ADSP con cui interfacciarsi.

Si passa infine la parola al presidente della CdS Ing. Chiara de Gregorio, ringraziando per la partecipazione e ricordando l'emissione dei pareri entro il termine stabilito di novanta giorni dall'apertura della CdS. Si rimane a disposizione su tutti gli aspetti tecnici e procedurali.

Si termina quindi la seduta in videoconferenza

Il Segretario

Antorelle Buagone

Il Presidente
Chiara de Gregorio