



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

COPIA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Numero 155 Del 05-10-09

Oggetto:

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO DELL'INFRA-STRUTTURA STRATEGICA "POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA, TRATTA RHO-GALLARATE".

L'anno duemilanove il giorno cinque del mese di ottobre alle ore 10:00, nella Sala delle adunanze, si è riunita la Giunta Comunale, regolarmente convocata nei modi e nei termini di legge.

Dei Signori componenti della Giunta Comunale di questo Comune:

MAESTRONI SERGIO ROMEO	SINDACO	P
BOSANI SUSI	VICE SINDACO	P
MAURI PRIMO	ASSESSORE	P
BOSANI ANGELO	ASSESSORE	P
CECCARELLI ENRICO	ASSESSORE	P
CAPELLI GIANCARLO	ASSESSORE	P
PAGLIOSA GIOVANNI	ASSESSORE	P

ne risultano presenti n. 7 e assenti n. 0.

Assume la presidenza il Signor MAESTRONI SERGIO ROMEO in qualità di SINDACO assistito dal VICE SEGRETARIO COMUNALE Signor DELL'ACQUA DR. VITTORIO

Il Presidente, accertato il numero legale, dichiara aperta la seduta ed invita la Giunta Comunale ad esaminare e ad assumere le proprie determinazioni sulla proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Soggetta a controllo	N	Soggetta a ratifica	N
Immediat. eseguibile	S		



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -
PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010
codice 11067

PARERI OBBLIGATORI AI SENSI DEL D.LGS. N. 267 DEL 18/08/2000 - Artt. n. 49 comma 1 e n. 151 comma 4 -

Oggetto: OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO DELL'INFRA-
STRUTTURA STRATEGICA "POTENZIAMENTO DELLA LINEA
RHO-ARONA, TRATTA RHO-GALLARATE".

PARERE: IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA

Il Responsabile del Settore interessato
F.to AMARITI ARCH. ELISABETTA

PARERE: IN ORDINE ALLA REGOLAR. CONTABILE

Il Responsabile del Settore Finanziario
F.to DELL'ACQUA DR. VITTORIO

PARERE: SOTTO IL PROFILO DI LEGITTIMITA'

Il Segretario Comunale
F.to NOTARIANNI DR. GIULIO



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- in data 9 giugno 2003, R.F.I. S.p.A. inviava alla Regione Lombardia il progetto preliminare di “Potenziamento della Linea Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate”, infrastruttura inclusa nel novero degli interventi strategici di preminente interesse nazionale (cfr. Delib. C.I.P.E. n.121 in data 21 dicembre 2001) nonché nell’elenco delle infrastrutture strategiche di concorrente interesse regionale (cfr. Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia dell’11 aprile 2003);
- il progetto prevedeva il triplicamento della linea attualmente a due binari ed in particolare, la “realizzazione di un terzo binario” in affiancamento ai due esistenti nel tratto Gallarate - Busto Arsizio e nel tratto Parabiago – Vanzago; mentre nelle restanti tratte veniva prevista la ricollocazione di tutti e tre i binari, con conseguente ridefinizione dell’intero tracciato;
- gli interventi di cui al punto precedente sono localizzati nell’ambito della Regione Lombardia, Provincia di Milano, comuni di Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago, Canegrate, San Giorgio su Legnano, Provincia di Varese, comuni di Castellanza, Busto Arsizio e Gallarate;
- il progetto preliminare veniva trasmesso anche agli Enti territoriali interessati e la Regione Lombardia, esaminate le osservazioni delle ridette Amministrazioni, esprimeva “parere favorevole condizionato al recepimento” di prescrizioni;
- il progetto preliminare degli interventi sopracitati è stato approvato, ai fini della localizzazione urbanistica e della compatibilità ambientale, ai sensi e per gli effetti dell’art. 3 e dell’art. 18, comma 6, del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190 (oggi trasfuso nel D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163), dal C.I.P.E. con delibera del 27 maggio 2005 n. 65, e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 25 del 31 gennaio 2006;
- con avviso del 31 luglio 2009 ai sensi dell’art. 166 del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 sui quotidiani “Corriere della Sera” edizione Milano e “La Repubblica” edizione nazionale è stato pubblicato **il progetto definitivo del potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Rho – Arona, tratta Gallarate – Rho ;**

Vista

- la documentazione, pervenuta al protocollo comunale il 7 agosto 2009 prot. 8403, relativo progetto definitivo del Potenziamento della Linea RHO –Arona tratta RHO – Gallarate redatto da R.F.I. S.p.A.,

Dato atto



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

-
- che diversamente da quanto stabilito dal preliminare approvato dal C.I.P.E., il progetto definitivo pervenuto “prevede la realizzazione di un complesso a 4 binari da inizio intervento (uscita dalla Stazione di Rho direzione Arona) fino alla stazione di Parabiago” e “la successiva prosecuzione del triplicamento fino alla stazione di Gallarate

Ritenuto formulare le osservazioni di cui all'Allegato, documento che fa parte integrante della presente deliberazione.

Visto l'art. 48 – comma 1 – del D.Lgs. 267/2000;

Visti gli artt. 49 – comma 1 – e 151 – comma 4 – del D.Lgs. 267/2000;

A voti unanimi, espressi nelle forme di legge,

DELIBERA

1. di formulare le osservazioni di cui all'Allegato documento che fa parte integrante della presente deliberazione;
2. di inviare la presente deliberazione e le osservazioni di cui all'allegato ai seguenti indirizzi:
 - ITALFERR S.p.A. Responsabile dell' Unità Organizzativa Procedure Autorizzatorie ed Espropriative, Via Marsala 53/67, 00185 Roma;
 - R.F.I. S.p.A, Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma;
 - REGIONE LOMBARDIA – Direzione Infrastrutture e Mobilità - Unità Organizzativa Infrastrutture Ferroviarie e Metropolitane - Struttura Rete Ferroviaria, Via Taramelli, 20 20124 – Milano;
 - MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, Struttura tecnica di Missione via Nomentana 2, 00161 Roma;
3. di dare atto che sulla presente deliberazione sono stati espressi i pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnica ai sensi dell'art. 49 – comma 1 – del D.Lgs. 267/2000 e per quanto riguarda la legittimità del Segretario Comunale;
4. di dare atto che il responsabile del procedimento è l'Arch. Elisabetta Amariti.

Inoltre,

LA GIUNTA COMUNALE

In relazione all'urgenza,

A voti unanimi, espressi nelle forme di legge,



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -
PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010
codice 11067

DELIBERA

Di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 – comma 3 – del D.Lgs. 267/2000.

Allegato:

Osservazioni al progetto definitivo dell'infrastruttura strategica: "*Potenziamento della linea Rho-Gallarate.*"



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
F.to MAESTRONI SERGIO ROMEO

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE
F.to DELL'ACQUA DR. VITTORIO

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Comunale certifica che copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio di questo Comune dal giorno 05.10.2009 e che contro la stessa non è stato presentato alcun reclamo.

Pregnana Milanese, li 05.10.2009

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to NOTARIANNI DR. GIULIO

Copia conforme all'originale, in carta libera per uso amministrativo.

Pregnana Milanese, li 05.10.2009

UFFICIO SEGRETERIA
F.TO Il Responsabile del Procedimento

CERTIFICATO ESECUTIVITA`

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il _____ ai sensi dell'art. 134 – comma 3 – del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267.

Pregnana Milanese, li _____

IL SEGRETARIO COMUNALE

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA' IN SEGUITO AL CONTROLLO PREVENT.

IL SEGRETARIO COMUNALE



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE

N. 155 DEL 05 OTTOBRE 2009

Pregnana Milanese ottobre 2009

**Oggetto: osservazioni al progetto definitivo dell'infrastruttura strategica
“Potenziamento della Linea Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate”.-**

*

Con riferimento al progetto definitivo in oggetto indicato, ricevuto in data 7 agosto 2009, il Comune di Pregnana Milanese in persona del Sindaco protempore, Sergio Romeo Maestroni

premessato che

- in data 9 giugno 2003, R.F.I. S.p.A. inviava alla Regione Lombardia il progetto preliminare di “Potenziamento della Linea Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate”, infrastruttura inclusa nel novero degli interventi strategici di preminente interesse nazionale (cfr. Delib. C.I.P.E. n.121 in data 21 dicembre 2001) nonché nell'elenco delle infrastrutture strategiche di concorrente interesse regionale (cfr. Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Lombardia dell'11 aprile 2003);
- il progetto prevedeva il triplicamento della linea attualmente a due binari ed in particolare, la “realizzazione di un terzo binario” in affiancamento ai due esistenti nel tratto Gallarate - Busto Arstizio e nel tratto Parabiago – Vanzago; mentre nelle restanti tratte veniva prevista la ricollocazione di tutti e tre i binari, con conseguente ridefinizione dell'intero tracciato;



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

-
- il progetto preliminare veniva trasmesso anche agli Enti territoriali interessati e la Regione Lombardia, esaminate le osservazioni delle ridette Amministrazioni, esprimeva *“parere favorevole condizionato al recepimento”* di prescrizioni;
 - di seguito, in data 27 maggio 2005, il C.I.P.E. adottava la Delib. n.65, con cui il progetto preliminare veniva *“approvato - con le prescrizioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- anche ai fini dell’attestazione di compatibilità ambientale e dell’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio”*;
 - in data 7 agosto 2009, lo scrivente Comune di Pregnana Milanese, in qualità di Ente territoriale interessato dalla realizzazione dell’infrastruttura, ha ricevuto copia del progetto definitivo redatto da R.F.I. S.p.A., progetto che, diversamente da quanto stabilito dal preliminare approvato dal C.I.P.E., *“prevede la realizzazione di un complesso a 4 binari da inizio intervento (uscita dalla Stazione di Rho direzione Arona) fino alla stazione di Parabiago” e “la successiva prosecuzione del triplicamento fino alla stazione di Gallarate”*.

Tutto ciò premesso il sottoscritto Comune di Pregnana Milanese, ritiene di formulare le seguenti

OSSERVAZIONI.

A.- L’approvazione del progetto definitivo presentato da R.F.I. S.p.A. ed avente ad oggetto l’introduzione del quarto binario nel tratto Rho-Parabiago darebbe luogo a molteplici vizi procedurali e di legittimità che lo scrivente Comune si dichiara -fin da ora- intenzionato a sollevare dinnanzi alle competenti sedi giurisdizionali.

* * *



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

Osservazione A.1.-

Il D.Lgs. n.163/2006, all'art.1 dell'allegato XXI (ex Allegato tecnico, Sezione I, D.Lgs. n.190/2002), chiarisce che il progetto preliminare "stabilisce i profili e le caratteristiche più significative delle opere e degli elaborati dei successivi livelli di progettazione" ed inoltre, "definisce le caratteristiche qualitative e funzionali delle opere ..., il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire; evidenzia le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia, nonché le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali ed i limiti di spesa dell'infrastruttura da realizzare".

La successiva fase di progettazione si realizza attraverso la predisposizione del progetto definitivo, che "redatto sulla base delle indicazioni del progetto preliminare approvato, sviluppa gli elaborati grafici e descrittivi, nonché i calcoli ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano apprezzabili differenze tecniche e di costo"(cfr. art.8 allegato XXI, D.Lgs. n.163/2006).

Il progetto preliminare rappresenta dunque un primo livello di progettazione che, non potendo fornire un quadro estremamente dettagliato e completo dell'opera da realizzare, è suscettibile di variazioni e specificazioni derivanti dall'ulteriore approfondimento progettuale. Il progetto definitivo deve, però, essere conforme al preliminare approvato, tanto che è necessaria un'apposita relazione del progettista, a corredo del definitivo, "attestante la rispondenza al preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso" (v. art.166, D.Lgs.



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

n.163/2006, ex art.4, D.Lgs. n.190/2002). La difformità tra il progetto preliminare ed il definitivo può quindi dipendere soltanto dal necessario ed imprescindibile sviluppo delle soluzioni indicate dal preliminare oppure dall'adempimento delle eventuali prescrizioni impartite in sede di approvazione del preliminare, ma non mai può derivare dalla previsione di soluzioni del tutto nuove o differenti da quelle originariamente indicate: in tal caso, infatti, il progetto definitivo non si porrebbe alla stregua di uno sviluppo o di un approfondimento del preliminare, ma sarebbe un progetto preliminare nuovo, da sottoporre ancora alla procedura di approvazione specificamente prevista dal D.Lgs. n.163/2006.

Nel caso di specie, il progetto preliminare dell'infrastruttura di cui si discute prevede la realizzazione di un terzo binario, in aggiunta ai due già esistenti, per rispondere così alle esigenze di mobilità generate da un'area fortemente urbanizzata quale è quella tra Gallarate, Busto Arsizio, Legnano e Rho e, contemporaneamente, potenziare il collegamento tra le città di Milano e di Domodossola. Secondo quanto rilevato nella relazione tecnica predisposta da R.F.I. S.p.A. e precisato, altresì, nella Delib. C.I.P.E. n.65/2005 di approvazione del progetto preliminare, “la scelta di realizzare un terzo binario piuttosto che un quadruplicamento della linea è dettata dai vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico di riferimento” e dalla considerazione che “la capacità assicurata dai tre binari è comunque sufficiente a consentire la rispondenza al modello di trasportistico richiesto”.

Il progetto definitivo presentato da R.F.I. S.p.A. -ed ora al vaglio delle competenti autorità- prevede invece “la realizzazione di un complesso a 4 binari da inizio



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

intervento (uscita dalla stazione di Rho direzione Arona) fino alla stazione di Parabiago” e la “successiva prosecuzione del triplicamento fino alla stazione di Gallarate”.

R.F.I. S.p.A. sostiene che tale modifica al progetto preliminare deriverebbe dall'ottemperanza alle prescrizioni direttamente o indirettamente impartite dal C.I.P.E. in sede di approvazione del progetto preliminare.

In particolare, le prescrizioni -proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e recepite dal C.I.P.E.- che vengono richiamate dal ridetto R.F.I. S.p.A. per giustificare la previsione del quarto binario sono le seguenti:

a.- *“dovrà essere elaborato il modello di esercizio in modo da tener conto dei programmi regionali, ed in coerenza con la normativa vigente in materia di ripartizione della capacità”;*

b.- *“dovrà svilupparsi, valutata la fattibilità tecnica dell'intervento, la previsione dell'inserimento nel modello di esercizio futuro della fermata di Nerviano, in località Cantone, dettagliando le ricadute sia sul contesto territoriale, sia sul modello di esercizio, verificando, in questo caso, la rispondenza con quanto atteso dal SFR” (Servizio Ferroviario Regionale).*

Al riguardo, si osserva quanto segue.

a.a.- L'art.41, comma 5, L.R. n.11/2009 (ex art.18, comma 5, L.R. n.22/1998) stabilisce che *“i programmi triennali dei servizi ferroviari individuano ... : l'offerta ferroviaria da realizzare in relazione alla domanda degli utenti e alla sua evoluzione, connessa all'attuazione degli interventi infrastrutturali programmati; ... le modalità di*



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

integrazione dei servizi ferroviari con gli altri modi di trasporto; ... la disciplina dell'utilizzazione della rete ferroviaria di proprietà regionale assicurando la disponibilità delle tracce orarie necessarie a garantire il trasporto regionale e locale; ... le strategie per la diminuzione dei costi di produzione; ... le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti relativi alla sicurezza, alla qualità e al miglioramento del materiale rotabile ...; i criteri per l'individuazione degli obblighi di trasporto e di qualità". L'art.41, comma 6, L.R. n.11/2009 (ex art.18, comma 5-bis, L.R. n.22/1998) chiarisce poi che "nelle more dell'approvazione dei programmi triennali dei servizi ferroviari ... la Regione istituisce dei servizi ferroviari volti: a) al completamento del cadenzamento sull'intera rete regionale; b) all'estensione delle fasce orarie di servizio; c) all'integrazione modale tra i servizi; d) alla creazione di nuove relazioni che soddisfino rinnovate esigenze della cittadinanza nel territorio lombardo e di quelli ad esso confinanti ...".

I programmi triennali contengono dunque prescrizioni dirette a realizzare gli obiettivi programmatici e le strategie di miglioramento e potenziamento del servizio ferroviario regionale. Detti programmi si riferiscono, però, ad un particolare periodo temporale, specificamente considerato ai fini della definizione delle azioni da perseguire, delle modalità di intervento e del contesto economico, giuridico ed infrastrutturale in cui operare: i programmi triennali, pertanto, non possono avere valenza ultrattiva, dovendo sempre -e necessariamente- essere applicati con riguardo al periodo cui si riferiscono.

A questo proposito, occorre allora evidenziare che la Regione Lombardia, a



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

seguito dell'approvazione del programma per il 2004-2006, non ha proceduto all'approvazione del programma per il triennio successivo. Pertanto, nel caso di specie, stante la mancata approvazione del programma triennale 2007-2009, trovano applicazione i principi generali di cui al ridetto art.41, comma 6, L.R. n.11/2009 (ex art.18, comma 5-bis, L.R. n.22/1998), principi che per la loro genericità e programmaticità non possono imporre una modifica tanto rilevante al progetto preliminare quale è l'introduzione di un ulteriore binario.

bb.- Quanto poi alla prescrizione afferente alla fermata di Nerviano, in località Cantone, il C.I.P.E. si è limitato a chiedere di sviluppare, in sede di progettazione definitiva, la "*previsione*" di detta fermata, subordinandola però ad una valutazione di fattibilità tecnica ed all'approfondimento delle ricadute sul contesto territoriale e sul modello di esercizio atteso per l'attuazione del servizio ferroviario regionale. L'inserimento della fermata di Nerviano non si pone, quindi, alla stregua di un'esigenza imprescindibile per il potenziamento della tratta ferroviaria: laddove gli studi tecnici evidenziassero che la realizzazione della ridetta fermata è incompatibile con il modello di esercizio ferroviario eventualmente previsto dal programma regionale, risultando possibile soltanto attraverso uno stravolgimento del progetto e l'impiego di una soluzione tecnica già valutata come impraticabile alla luce "*dei vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico*", la prescrizione del C.I.P.E. andrebbe correttamente ottemperata non prevedendo la fermata di cui si discute.

Le prescrizioni del C.I.P.E richiamate da R.F.I. S.p.A., richiedendo di conformare la progettazione del definitivo ai principi generali di cui all'art.41, comma 6, L.R.



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

n.11/2009 (ex art.18, comma 5-bis, L.R. n.22/1998) e di sviluppare una previsione di carattere eventuale -in quanto subordinata ad una serie di valutazioni di fattibilità tecnica- appaiono pertanto inidonee a giustificare l'inserimento del quarto binario nella tratta Rho-Parabiago in una prospettiva di adeguamento e di ottemperanza a questo richiesto dal C.I.P.E.-

In tale situazione, il progetto definitivo, ora al vaglio delle competenti autorità, presenta un'evidente ed indebita difformità rispetto al progetto preliminare già approvato dal C.I.P.E., con conseguente violazione delle disposizioni del D.Lgs. n.163/2006 in punto di redazione e di approvazione dei progetti preliminari e definitivi delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale.

Né, d'altra parte, potrebbe ritenersi che l'obbligo di introdurre il quarto binario nel tratto Rho-Parabiago possa derivare dagli atti adottati dalla Regione Lombardia o dal "*Tavolo istituzionale per il governo complessivo degli interventi regionali e sovraregionali*" per la programmazione e la realizzazione delle attività regionali e sovraregionali relative all'evento EXPO Milano 2015.

Al riguardo, si rileva che gli atti della Regione e del Tavolo istituzionale EXPO denotano anzitutto un evidente difetto di coordinamento e di integrazione: infatti, mentre gli atti del Tavolo istituzionale individuano, talvolta, nell'elenco delle opere connesse al sito EXPO, l'infrastruttura "*di potenziamento della linea Rho – Gallarate, con quadruplicamento fino a Parabiago*", i provvedimenti regionali e da ultimo, la Delib. G.R. 30.6.2009, n.8/9717 ("*Documento di Programmazione Economico-Finanziaria Regionale 2010: approvazione della proposta da inviare al Consiglio*



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

regionale) continuano a comprendere nel medesimo elenco l'infrastruttura di "potenziamento della linea Rho-Gallarate con il terzo binario".

In ogni caso poi, i suddetti atti (e per la verità solo alcuni) si limitano a programmare la realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria nel tratto Rho-Parabiago quale opera strategica connessa al sito Expo senza però dispiegare alcun effetto sulla già avviata procedura avente ad oggetto il potenziamento della linea attraverso l'inserimento del terzo binario: il C.I.P.E., infatti, non ha mai modificato il progetto preliminare approvato con Delib. n.65 del maggio del 2005 e, d'altra parte, nessuna prescrizione è stata dettata, nemmeno a livello regionale, per imporre un adeguamento ovvero una variante al ridetto progetto preliminare. In tale situazione, l'infrastruttura di potenziamento con quadruplicamento di un tratto della linea dovrebbe al più considerarsi alla stregua di un nuovo progetto strategico di preminente interesse nazionale, da sottoporre *ex novo* a procedura di approvazione.

*

Osservazione A.2.-

R.F.I. S.p.A. nella "relazione di rispondenza (del progetto definitivo, ndr) al progetto preliminare e alle prescrizioni della delibera C.I.P.E. n.65 del 27.5.2005", sostiene che "il modello di esercizio (del progetto definitivo, ndr) prevede un forte incremento delle relazioni giornaliere/metropolitane da e per il Passante. Nel particolare è stato previsto un rafforzamento dell'offerta prevedendo un attestamento intermedio del servizio nella stazione di Parabiago in grado di fornire una frequenza



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

di 2 treni/ora per senso di marcia ... Si è prevista la realizzazione del quarto binario tra Rho e Parabiago, in quanto indispensabile per gli incrementi dell'offerta prevista dal modello di esercizio". Si precisa, inoltre, che "la presenza della fermata di Nerviano comporta una più accentuata differenza dei tempi di percorrenza tra traffico lento e traffico veloce e una più prolungata occupazione delle sezioni della linea. La realizzazione del quarto binario risolve tale problematica garantendo le attese del SFR e gli incrementi dell'offerta prevista dal modello di esercizio".

R.F.I. S.p.A. lascia intendere così di aver ritenuto che l'adempimento delle prescrizioni impartite dal C.I.P.E. imponesse il necessario inserimento della fermata di Nerviano ed esigesse, altresì, di garantire un'offerta di due treni/ora, come previsto dal programma triennale del servizio ferroviario regionale 2004-2006.

In base al predetto programma triennale 2004-2006, per la progettazione delle nuove tracce dei servizi che accedono al passante, tra cui è compresa la linea suburbana "S5 Varese-Gallarate-Pioltello" che interessa l'infrastruttura ferroviaria Rho – Gallarate, va garantito un cadenziamento rigido di base semiorario e quindi, l'offerta di un treno ogni trenta minuti.

Senonché, il progetto preliminare approvato nel 2005, con il modello a tre binari, deve ritenersi idoneo a soddisfare le esigenze definite nei programmi al tempo vigenti. Ove mai si dovesse ritenere che l'inserimento del quarto binario nel tratto Rho-Parabiago sia indispensabile a consentire il raggiungimento degli obiettivi, la sede propria per intervenire non poteva che essere quella della revisione del progetto preliminare, dando puntualmente conto delle ragioni per le quali quel



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

modello non possa ritenersi adeguato.

Il progetto preliminare prevedeva un modello di esercizio che, nell'ora di punta, assicurava sulla linea passante un'offerta di due treni all'ora sia in direzione "pendolare", sia in direzione contraria. Peraltro, nel modello di esercizio con traccia a tre binari era previsto che due dei tre binari avessero una direzione costante, mentre la direzione del terzo binario sarebbe variata a seconda delle esigenze di mobilità, in modo da supportare il verso di circolazione che tradizionalmente risulta più utilizzato in quel particolare momento della giornata. Pertanto, la circostanza che il modello di esercizio del preliminare garantisse un'offerta di due treni all'ora anche in direzione "contraria", cioè nella direzione meno utilizzata nell'ora di punta, porterebbe logicamente a ritenere che il ridetto modello assicurasse soddisfazione alle esigenze del servizio.

Per modificare il progetto preliminare R.F.I. S.p.A. avrebbe semmai dovuto svolgere approfondimenti tecnici tesi a riformulare l'offerta di servizio integrandola con l'orario grafico prevedibile sulla tratta, sì da evidenziare che la soluzione progettuale di una traccia a tre binari impedisce di garantire, nel corso di tutta la giornata, un'offerta adeguata, così come ritenuto in sede di approvazione del progetto preliminare.

Le relazioni a corredo del progetto definitivo risultano, però, carenti degli approfondimenti e delle necessarie indicazioni che, invece, dovevano essere svolte per suffragare l'impostazione seguita da R.F.I. S.p.A.- Non solo, il modello di esercizio del progetto definitivo presenta le stesse caratteristiche descrittive del



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

progetto preliminare: si continua a fare riferimento all'offerta quantitativa dei treni nell'ora di punta, senza però considerare l'offerta nell'arco dell'intera giornata, senza formulare l'orario grafico della tratta e quindi, senza dimostrare la presenza di un treno ogni trenta minuti.

Allo stato, pertanto, considerata la carenza di approfondimenti istruttori, tanto con riguardo al modello di esercizio del progetto preliminare, quanto con riguardo al modello di esercizio del definitivo, appare comunque censurabile la tesi seguita da R.F.I. S.p.A., secondo cui l'inserimento del quarto binario dipenderebbe dall'ottemperanza alle previsioni del programma triennale 2004-2006. Sotto tale profilo, infatti, l'eventuale delibera di approvazione del progetto definitivo si presterebbe ad essere censurata per difetto assoluto di istruttoria nonché per carenza di ponderazione e di motivazione, senza considerare che, semmai, la sede appropriata per porre rimedio al presupposto errore originario non poteva che essere la revisione del progetto preliminare.

*

Osservazione A.3.-

L'art.165, comma 5, D.Lgs. n.163/2006 (ex art.3, comma 5, D.Lgs. n.190/2002) prescrive che *“il progetto preliminare non è sottoposto a conferenza di servizi. Il progetto preliminare ... è approvato dal CIPE. Il CIPE decide a maggioranza, con il consenso, ai fini dell'intesa sulla localizzazione, dei presidenti delle Regioni e Province autonome interessate, che si pronunciano, sentiti i Comuni nel cui territorio si realizza l'opera”.*



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

Com' è noto, il D.Lgs. n.163/2006, nel contemperare il principio di sussidiarietà - che deve informare l'attività amministrativa e costituire il criterio di allocazione della stessa funzione- con l'esigenza di semplificare il procedimento per la realizzazione delle infrastrutture strategiche per lo sviluppo e la modernizzazione dello Stato, ha limitato la partecipazione attiva degli Enti locali al procedimento di approvazione del progetto preliminare. Le Amministrazioni territoriali interessate dalla realizzazione dell'infrastruttura, infatti, possono soltanto presentare un parere non vincolante e non obbligatorio, che tuttavia -anche se non è in grado di inibire l'intervento- consente di acquisire importanti valutazioni circa l'impatto dell'opera sulla collettività locale, portando all'attenzione delle competenti autorità profili che possono comunque dar luogo ad interventi correttivi e modifiche progettuali.

Nel caso di specie, il Comune di Pregnana Milanese e le altre Amministrazioni territoriali interessate hanno però presentato le osservazioni su un progetto preliminare che, per le soluzioni costruttive, la superficie territoriale e la misura delle opere di mitigazione previste, risulta difforme dal nuovo progetto definitivo attualmente in fase di approvazione, con la conseguenza che tali osservazioni (in alcuni casi fatte proprie anche dal C.I.P.E.) si sono rivelate di fatto inutili ed inattuabili, mentre invece non è stato possibile evidenziare altre e differenti considerazioni.

In tale situazione, appare evidente la violazione delle norme del D.Lgs. n.163/2006 che riconoscono alle Amministrazioni il diritto di partecipare attivamente al procedimento di approvazione dei progetti per la realizzazione delle opere



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

strategiche, diritto che può essere pienamente garantito soltanto qualora possa essere esercitato rispetto al progetto preliminare poi effettivamente sviluppato con il definitivo e con l'esecutivo e non invece, rispetto ad un progetto diverso.

*

Osservazione A.4.-

Nella relazione di R.F.I. S.p.A. al progetto preliminare è stato rilevato che “la scelta di realizzare un terzo binario piuttosto che un quadruplicamento della linea è dettata da vincoli urbanistici imposti dal fitto contesto urbanistico. Tale contesto non permette, infatti, l’inserimento di un ulteriore quarto binario nella sede esistente né la realizzazione di una linea a doppio binario in altra sede. Sono, inoltre, presenti vincoli fisici in corrispondenza delle stazioni/fermate di Legnano, Canegrate, Vanzago, Parabiago”.

Tali considerazioni sono state fatte proprie dal C.I.P.E. che, in sede di approvazione del progetto preliminare, ha dato atto dell’esistenza di vincoli urbanistici ostativi alla realizzazione del quarto binario e, comunque, della rispondenza della “capacità assicurata ... al modello trasportistico richiesto”:
basterebbero detti rilievi a far escludere che il C.I.P.E. possa aver dettato prescrizioni, dirette o indirette, tali da esigere l’inserimento di un quarto binario nel tratto Rho-Parabiago!

R.F.I. S.p.A. non ha, comunque, svolto alcun approfondimento tecnico o progettuale volto a dimostrare la compatibilità del nuovo progetto con il “fitto contesto urbanistico” ed a illustrare le soluzioni prescelte per superare i vincoli



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

precedentemente ritenuti imprescindibili.

In tale prospettiva dunque, le analisi svolte da R.F.I. S.p.A. e trasfuse nelle relazioni tecniche a corredo del progetto definitivo in esame si appalesano prive dei necessari approfondimenti istruttori e tecnico-progettuali, sicché in definitiva l'eventuale approvazione del progetto definitivo si presterebbe ad essere censurata per carenza di istruttoria, oltre che per contraddittorietà a quanto attestato da precedenti atti dell'Amministrazione.

* * *

B.- Ad ogni modo, a prescindere dalle violazioni procedurali che deriverebbero dall'approvazione del progetto definitivo presentato da R.F.I. S.p.A. nonché dalle rilevate carenze istruttorie, lo scrivente **COMUNE DI PREGNANA MILANESE** **INTENDE EVIDENZIARE CHE IL RIDETTO PROGETTO COMPORTA IMPATTI ALTAMENTE PENALIZZANTI SUL TERRITORIO E SULLA COMUNITÀ LOCALE E PERTANTO, AL FINE DI RIDURNE E MITIGARNE GLI EFFETTI, PROPONE LE SEGUENTI OSSERVAZIONI.**

*

Osservazione B.1.-

La nuova soluzione progettuale a quattro binari determina una maggiore occupazione di territorio a margine dell'attuale linea ferroviaria andando a coinvolgere elementi ed ambiti del contesto urbano che non risultavano interferiti dalle opere previste né dal progetto preliminare a tre binari, né tantomeno dalla configurazione plano-altimetrica del corpo ferroviario che sarebbe derivata



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

dall'attuazione della prescrizione dettata dal C.I.P.E. in sede di approvazione del progetto preliminare con riguardo alla tratta di Pregnana Milanese, tra le progressive km 1+535 e km 1+835. In particolare, tale prescrizione dispone che, nel progetto definitivo, *“la curva del tracciato venga rettificata con uno spostamento di 27 mt verso nord-est allontanandosi così dalla zona abitata del Comune di Pregnana. Si prescrive altresì che l'altezza dello scavalco venga ridotta con un'altezza finale massima di circa 5.29 m”*.

R.F.I. S.p.A. nella relazione di rispondenza al progetto preliminare ed alle prescrizioni delle delibera C.I.P.E. n.65/2005 rileva che il progetto definitivo ha, di fatto, *“modificato l'assetto dell'infrastruttura ferroviaria, prevedendo invece dello scavalco, un complesso di linea ferroviaria a 4 binari complanari con la linea a due binari esistente, che resta nella posizione plano-altimetrica che risulta dallo stato di fatto”*.

In questo modo, però, si ottempera alla prescrizione altimetrica impartita dal C.I.P.E., ma non anche quella planimetrica che è rimasta del tutto inattuata. Pertanto, al fine di garantire l'ottemperanza alla prescrizione del C.I.P.E., anche sotto il profilo planimetrico, si chiede che siano realizzati gli interventi tecnici specificati ai successivi punti B.1.a, B.1.b, B.1.c, B.1.d, B.1.e, B.1.f.

*

Osservazione B.2.-

Il progetto definitivo prevede la posa di barriere antirumore, praticamente lungo tutto l'asse della ferrovia, che consentono il contenimento dell'inquinamento acustico



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

senza tuttavia eliminare definitivamente l'impatto acustico derivante dalla realizzazione dell'infrastruttura e dall'esercizio della stessa. Il Comune di Pregnana Milanese chiede, pertanto, che siano realizzati gli ulteriori interventi migliorativi, diretti a minimizzare l'impatto acustico residuo, così come precisato ai punti B.2.a e B.2.b.

*

Osservazione B.3.-

In sede di approvazione del progetto preliminare, il C.I.P.E. ha prescritto che *“dovrà progettarsi una sistemazione adeguata del rapporto della nuova linea con la Villa del Castellazzo, e con gli altri ambienti paesaggisticamente elevati”*. Il C.I.P.E. ha altresì stabilito che *“nel caso di interferenza con il parco regionale di cintura metropolitana parco agricolo sud Milano ed il parco locale del Roccolo, dovrà essere approfondita la riqualificazione delle aree intercluse secondo quanto indicato dal Ministero dell'Ambiente, ponendo particolare attenzione alle aree segnalate dallo stesso, attuando gli interventi previsti laddove verrà alterato lo stato dei luoghi”*.

Il Comune di Pregnana Milanese ritiene che le opere di mitigazioni previste dal progetto definitivo per ottemperare alle prescrizioni del C.I.P.E. non siano esaustive e soddisfacenti in un ottica di valorizzazione del collegamento paesaggisticamente rilevante con l'area della Villa del Castellazzo e, pertanto, chiede che siano realizzati gli interventi correttivi di cui ai punti B.3.a e B.3.b.

*

Osservazione B.4.-



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

L'indennità di esproprio calcolata con riguardo al solo valore venale dell'immobile espropriato risulta inidonea a coprire il costo materiale e morale per il trasferimento della residenza in altra sede, se del caso da realizzare *ex novo*.

Senza poi contare che la realizzazione di barriere antirumore con altezza significativa (in alcuni casi superiore ai sette metri) presenta dei riflessi altamente negativi per l'evidente impatto visivo ed il peggioramento della qualità ambientale e dell'estetica dei luoghi, danneggiando -in particolare- i proprietari degli immobili legittimamente edificati in fascia di rispetto ferroviaria e comunque direttamente, esposti all'inquinamento acustico: tali proprietari, infatti, non essendo titolari di immobili interessati dalle opere in progetto non vengono assoggettati a procedura espropriativa e non ricevono altresì alcun risarcimento o indennizzo, pur dovendo subire il nocumento derivante dall'inquinamento acustico e la svalutazione economica dell'immobile di proprietà.

Pertanto, in una logica equitativa, lo scrivente Comune chiede che in occasione della conferenza di servizi indetta al prossimo 8 ottobre 2009 siano valutate le forme più consone ed opportune per determinare l'indennizzo spettante ai proprietari soggetti a procedura espropriativa e per compensare altresì i pregiudizi economici ed i disagi abitativi dei proprietari di immobili non sottoposti ad esproprio, ma collocati nelle immediate vicinanze delle barriere antirumore.

In particolare, con riguardo ai soggetti da ultimo considerati, il Comune di Pregnana chiede che sia attribuito un congruo ristoro economico e che in alternativa, su espressa richiesta dei ridetti proprietari, R.F.I. S.p.A. si faccia carico degli oneri



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

per consentire agli stessi il trasferimento della propria residenza in altra sede.

* * *

Alla luce di tutte le considerazioni sopra svolte, si chiede:

A.- in via principale, di non approvare il progetto definitivo presentato da R.F.I. S.p.A. e di predisporre un nuovo progetto definitivo con traccia a tre binari nella tratta Rho-Parabiago che risulti conforme al progetto preliminare ed alle prescrizioni impartite dal C.I.P.E. in occasione dell'approvazione del progetto preliminare;

B.- in via subordinata, di accogliere le seguenti osservazioni svolte con riguardo alle soluzioni tecnico-progettuali previste dal definitivo presentato da R.F.I. S.p.A.-

B.1.- In particolare, al fine di garantire l'ottemperanza alla prescrizione afferente alla tratta di Pregnana, tra le progressive km 1+535 e km 1+835, anche sotto il profilo planimetrico si chiede:

B.1.a.- lo spostamento planimetrico del fascio dei binari quanto più possibile verso nord-est, allontanandoli dalla zona abitata di Pregnana (in linea con quanto già indicato dalla prescrizione del C.I.P.E. sul progetto preliminare), per evitare le demolizioni previste dal progetto definitivo lungo il fronte sud e consentire l'eventuale realizzazione di una fascia a verde a maggior protezione del fronte urbano;

B.1.b.- la minimizzazione degli impatti sugli edifici non interferiti in maniera diretta, ma comunque più prossimi alla linea, grazie al restringimento della sezione trasversale del corpo ferroviario in corrispondenza dei punti maggiormente critici e comunque, compatibilmente con gli standard minimi previsti dalla normativa vigente. In particolare, detto intervento viene richiesto con riguardo alle aree comprese tra via



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

Vanzago lato nord e via Vittorio Emanuele lato sud nonché per le aree incluse nel comparto denominato Isola Maddalena;

B.1.c.- il mantenimento, anche in seguito allo spostamento planimetrico del fascio dei binari (di cui al punto B.1.a), della continuità veicolare dell'asse di viale Lombardia, con rifacimento/sostituzione del cavalcavia esistente e contemporanea riorganizzazione dell'accessibilità veicolare e ciclabile da e per il comparto produttivo di via dei Rovedi verso viale Lombardia con realizzazione di una pista ciclopedonale verso l'area del parco locale di interesse sovracomunale (PLIS del Basso Olona – Rhodense), il fontanile Serbelloni, il Mulino Sant'Elena e la Villa del Castellazzo;

B.1.d.- il mantenimento, anche in seguito allo spostamento planimetrico del fascio dei binari (di cui al punto B.1.a), della continuità veicolare dell'intero asse stradale di via Vanzago parallelo al fronte nord della linea ferroviaria, con traslazione della sede viaria e ripristino degli accessi attualmente presenti;

B.1.e.- la conferma della previsione afferente alla realizzazione del sottopasso ciclopedonale di via Roma, che dovrà essere eseguito garantendone un facile accesso dalla via Roma stessa e dal viale dell'Industria con proseguimento della pista ciclopedonale verso le aree del PLIS del Basso Olona-Rhodense, il fontanile Serbelloni, il Mulino Sant'Elena e la Villa del Castellazzo;

B.1.f.- la rimodulazione della viabilità principale e secondaria nei pressi della rotonda di via Vanzago - via Pregnanza - viale Europa Unita, in modo tale da consentire il recupero di aree sulle quali realizzare interventi volti a compensare le demolizioni di edifici e/o loro pertinenze che, a seguito dello spostamento



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

planimetrico verso nord-est del fascio dei binari (richiesto ai sensi del precedente punto B.1.a), dovranno essere attuati nel comparto denominato Isola Maddalena;

B.2.- Al fine poi di contenere l'inquinamento acustico generato dalla linea, si chiede:

B.2.a.- realizzazione di opere di sistemazione a verde, con rafforzamento vegetazionale di pregio nella fascia ad est del Canale Scolmatore, sottolineandone la funzione di elemento di connessione tra il previsto PLIS del Basso Olona-Rhodense ed il Parco Agricolo Sud Milano;

B.2.b.- realizzazione di interventi a verde di infittimento della macchia arboreo-arbustiva, nell'area compresa tra la SP172, la ferrovia ed il Canale Scolmatore, in coerenza e conformità a quanto già parzialmente realizzato dall'Amministrazione comunale, con ulteriore e preventiva bonifica delle vasche ivi presenti e l'adeguamento carrabile e ciclopedonale per garantire l'accessibilità all'area.

B.3.- Inoltre, al fine di dare corretta ottemperanza alla prescrizione del C.I.P.E. in merito alla sistemazione delle interferenze della linea con gli altri ambienti paesaggisticamente elevati, si chiede:

B.3.a.- realizzazione di una pista ciclopedonale sul nuovo cavalcavia di Viale Lombardia verso Rho e di un collegamento tra il PLIS del Basso Olona - Rodense, il Mulino Sant'Elena, la Villa del Castellazzo, il Parco Agricolo Sud Milano ed il PSIC Bosco di Vanzago;

B.3.b.- realizzazione di una pista ciclopedonale da via Roma - sottopasso verso Rho e di un collegamento tra il PLIS del Basso Olona Rhodense, il Mulino Sant'Elena, la Villa del Castellazzo, il Parco Agricolo Sud Milano ed il PSIC Bosco di Vanzago.



COMUNE DI PREGNANA MILANESE

- PROVINCIA DI MILANO -

PIAZZA LIBERTA' N. 1 – C.A.P. 20010

codice 11067

B.4.- Da ultimo, al fine di compensare equamente i pregiudizi patiti dai proprietari di immobili assoggettati a procedure espropriative nonché i disagi abitativi dei proprietari di immobili posti in fascia di rispetto ferrovia e, comunque, direttamente penalizzati dalla collocazione delle barriere, si chiede di:

- compensare tutti i pregiudizi che vengono a gravare sui proprietari di immobili assoggettati alle procedure espropriative, calcolando l'indennizzo in misura idonea a compensare non solo la perdita dell'immobile, ma anche il costo morale e materiale del trasferimento in altra sede, se del caso da realizzare *ex novo*;
- compensare i pregiudizi economici ed i disagi abitativi dei proprietari degli immobili legittimamente edificati in fascia di rispetto -e comunque direttamente penalizzati dalla collocazione delle barriere- riconoscendo un congruo ristoro economico o, in alternativa, su espressa richiesta dei ridetti proprietari, ponendo a carico di R.F.I. S.p.A. gli oneri per consentire ai ridetti proprietari il trasferimento della propria residenza in altra sede.