



Regione Lombardia

**ADUNANZA ASSEMBLEA GENERALE CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI
BOZZA AFF. N. 98/2014**

26 SETTEMBRE 2014

OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI

Regione Lombardia ritiene che la bozza di relazione trasmessa lo scorso 22/09/2014 e sottoposta all'esame dell'Adunanza odierna non sia condivisibile, perché contiene considerazioni che non sono di carattere tecnico, giudizi qualitativi sul progetto non supportati da idonee motivazioni tecniche e in taluni casi non coerenti con i contenuti dei documenti progettuali e dei pareri espressi dagli Enti.

Preso atto che, come riportato a pag 22 della relazione, *“il progetto agli atti, ..., dovrà essere riformulato, rivisto e integrato e quindi nuovamente sottoposto all'esame di questo Consesso”*, Regione intende fornire un contributo costruttivo alla completa revisione della bozza di relazione proposta oggi all'Assemblea, a beneficio di un successivo esame del documento da parte dell'Assemblea stessa.

Va sottolineato che tutte le osservazioni di seguito formulate fanno riferimento agli atti deliberati dalla Giunta regionale – in particolare la dgr X/1264 del 24 gennaio 2014 e la dgr VIII/10273 del 7 ottobre 2009 relative all'espressione del parere regionale in merito ai progetti definitivi rispettivamente presentati nel 2013 e nel 2009 nell'ambito della procedura di cui agli artt 166 e 167 del dlgs 163/2006 – e sono confermate nella successiva corrispondenza, anche citata nella relazione.

Le osservazioni sono organizzate per argomenti e richiamano puntualmente le pagine della bozza di relazione, tuttavia non sono esaustive dei temi trattati nella relazione, in particolare relativamente ad alcuni aspetti ambientali, per i quali Regione si riserva ulteriori approfondimenti.

- **Aspetti programmatici e pianificatori**

L'importanza e la strategicità dell'opera per Regione Lombardia deve essere inquadrata non solo nell'ambito dei collegamenti trasfrontalieri e nazionali cui il potenziamento della linea contribuisce come indicato a pag 27, ma anche nello sviluppo del Servizio ferroviario regionale.

A tal proposito va evidenziato che la Lombardia a partire dal 2002 ha programmato e attivato un Servizio Ferroviario Suburbano (linee S), dapprima nel quadrante Ovest della Lombardia, successivamente a Nord-Est e a Sud. Oggi sono attive 10 linee S di cui 5 che percorrono il Passante Ferroviario di Milano (S1 S2 S5 S6 S13) e 5 che interessano altre tratte del nodo di Milano (S3 S4 S8 S9 S11). Ogni linea S ha frequenza standard di 30 minuti e in prossimità del nodo di Milano la sovrapposizione di più linee dà origine a un servizio che ha frequenze pari a 10- 15 minuti.

Nell'area suburbana milanese attraversata dalla direttrice Rho-Gallarate tali frequenze non sono oggi garantite, benché le caratteristiche di densità abitativa e di domanda di trasporto siano paragonabili, se non addirittura superiori, ad altri ambiti in cui sono attivi, già da tempo, servizi ferroviari con frequenze di 10-15'.

Il potenziamento della Rho-Gallarate costituisce dunque il presupposto per poter offrire ai cittadini del territorio che attraversa, un servizio di qualità paragonabile a quello offerto ad altri ambiti dell'area milanese il cui apprezzamento è testimoniato dai dati di incremento dei viaggiatori.

D'altra parte la capacità complessiva di trasporto offerta dai servizi oggi circolanti sulla tratta Rho Gallarate ha raggiunto un limite di saturazione non più compensabile se non con ulteriori servizi. I residui margini di estensione della capacità dei treni attuali saranno consumati nel 2015, grazie all'allungamento fino al

massimo limite tecnico ammesso in linea, che verrà ottenuto con l'inserimento in servizio dei nuovi treni TSR acquistati da Regione Lombardia in fase di consegna.

Il modello di esercizio di progetto sulla Milano-Gallarate ha dunque come obiettivo primario quello di ampliare la capacità complessiva di trasporto sulle tratte più metropolitane delle linee suburbane (Milano-Magenta e Milano-Parabiago), attraverso l'introduzione di nuove linee ad integrazione di quelle attuali. Tale modello, che traduce i programmi regionali per il servizio ferroviario, è stato trasmesso da Regione Lombardia a RFI con nota data 18/06/2013 S1.2013.0024293. La scheda tecnica allegata alla nota illustra sinteticamente le caratteristiche del modello.

In coerenza con i programmi regionali per il servizio ferroviario a partire dal cambio orario di dicembre 2014 sarà attivato un nuovo servizio - la linea S14- che si attesterà a Rho tramite il Passante ferroviario di Milano. Questa nuova linea avrebbe raggiunto anche Parabiago se il potenziamento della Rho Gallarate fosse stato realizzato, consentendo di aumentare la frequenza dei treni da 30 a 15 minuti.

L'importanza dell'intervento come si è detto a livello nazionale, internazionale e regionale va anche inquadrata nel sistema dei collegamenti all'aeroporto internazionale di Malpensa inserito nella core network delle reti TEN T.

Il cosiddetto "raccordo Y" previsto dall'intervento costituisce l'elemento essenziale di connessione tra le reti regionale concessa a Ferrovienord e nazionale. Il raccordo è funzionale ad ottimizzare le connessioni tra Milano, Rho Fiera e l'aeroporto internazionale di Malpensa.

Attualmente Malpensa è raggiungibile da Cadorna tramite la linea di Ferrovienord via Saronno e da Centrale tramite un collegamento che immette sulla medesima linea di Ferrovienord a Bovisio verso Saronno.

Attraverso il raccordo Y e con il potenziamento della tratta Rho Gallarate è possibile attivare servizi per Malpensa anche lungo la direttrice Rho Gallarate e consentire il collegamento diretto tra Malpensa e altre località importanti lungo la linea (ad es. Legnano e Rho) tra cui la fermata di Rho Fiera in corrispondenza del polo fieristico che invece risulta attualmente escluso da tale circuito.

Da rilevare l'importanza strategica delle connessioni ferroviarie agli aeroporti sia a livello nazionale che in ambito europeo a livello delle reti TEN T (core network).

Alla luce del quadro su esposto non si ritengono condivisibili alcune affermazioni riportate nella relazione. In particolare quanto segue

- a pag. 22 si richiama quanto affermato nella sentenza del Consiglio di Stato - *"... tale aggiornamento (inserimento del 4° binario)... non poteva giustificarsi soltanto in relazione all'esigenza di adeguarsi ai programmi regionali per il modello di esercizio, poiché, a rigore, come già rilevato dal primo giudice, il modello di esercizio costituisce un posterius all'opera e non un prius che può condizionarne l'esito"*

Quanto richiamato non è condivisibile dal punto di vista tecnico ed ingegneristico. Si evidenzia infatti che le infrastrutture di trasporto sono realizzate non per sé stesse, ma a servizio di un'offerta di trasporto dedicata ai cittadini. Le dimensioni e caratteristiche di tutte le infrastrutture (stradali, ferroviarie, ecc...) devono dunque essere definite in base alle esigenze di traffico o di servizio a cui sono rivolte proprio in base al principio di minor spesa e massimo risultato a cui ogni amministrazione deve fare riferimento nella propria attività. Diversamente si otterrebbero infrastrutture sovradimensionate o realizzazioni inadeguate agli obiettivi funzionali prefissati.

- a pag. 28-29 si afferma la necessità di aggiornare l'attualità del parere regionale (DGR X/1264 del 24/01/2014) in particolare in merito all'obiettivo di attivazione di un servizio sulla tratta Rho-Parabiago per il periodo EXPO. Si evidenzia una non corretta lettura di quanto espresso nel parere di Regione Lombardia che cita *"Il potenziamento della linea Rho - Gallarate e il raccordo Y per il collegamento della linea RFI con la linea FN Milano - Malpensa sono stati inseriti nella programmazione degli interventi di EXPO 2015 (opere connesse), tuttavia l'opera non potrà più*

essere realizzata per il periodo di EXPO a seguito della sentenza del Consiglio di Stato di annullamento della delibera CIPE di approvazione del progetto definitivo”.

Ciò comporterà che durante l'esposizione universale saranno attivati i servizi delle linee S14 ed S15 ma solamente nella tratta ferroviaria che dispone della capacità di linea necessaria ad accoglierli (Milano-Rho). La direttrice Milano-Gallarate non riceverà quindi alcun potenziamento d'offerta ferroviaria nell'anno 2015.

- a pag. 39 si afferma la mancanza di considerazioni di carattere trasportistico per la scelta del modello di esercizio: tali considerazioni sono ampiamente illustrate nella nota già citata e meglio dettagliate nella DGR 17070 del 16/04/2004.
- a pag. 44 si richiama la necessità di aggiornamento delle scelte funzionali e trasportistiche: tali scelte che Regione ha avviato con lungimiranza a partire dal 2002 sono oggi ancora attuali e sono confermate dalla crescita reale dell'utenza che dal 2002 al 2013 è passata da circa 400.000 a circa 800.000 passeggeri/d sull'intera rete lombarda. La programmazione del servizio ferroviario regionale e i dati relativi all'utenza sono indicati nella lettera indirizzata ad RFI del 19/06/2013 e presentata tra le integrazioni richieste.

• **L'ottimizzazione del tracciato condivisa con il territorio**

Non si condivide il rilievo a pag. 25, secondo cui *“il maggiore fattore di impatto sembrerebbe essere costituito dal sistema insediativo esistente; a fronte di ciò viene adottata la soluzione dell'esproprio generalizzato e della demolizione dei fabbricati frontisti”.*

L'affermazione secondo cui viene adottato l'esproprio generalizzato e la demolizione dei fabbricati frontisti indica che non sono stati colti gli aspetti di miglioramento più evidenti nel progetto e nelle sue evoluzioni.

Si rimanda alla DGR n. VIII/010273 del 07/10/2009 cap. 4.2.1. “riduzione della larghezza della sezione ferroviaria”, “modifica planimetrica in comune di Pregnana”, “modifica planimetrica in Comune di Vanzago e Pogliano” e alla DGR n. X/1264 del 24/06/2014, cap. 1.2 “precedenti procedure di approvazione” e 1.3 “sviluppo e condivisione della prescrizioni CIPE nel progetto definitivo” per un'idea sull'evoluzione del progetto.

Tutto il tracciato nei comuni di Pregnana, Vanzago e Pogliano è stato completamente ridisegnato rispetto alla proposta progettuale iniziale, nel corso di numerosissimi incontri svolti con i comuni e i progettisti, proprio per ridurre al minimo le demolizioni e/o allontanare il tracciato dalle zone più urbanizzate.

In questa elaborazione le indicazioni dei comuni sono state determinanti per definire l'andamento del tracciato.

Da rilevare che la soluzione di tracciato condivisa con i Comuni ha comportato l'aumento più importante dei costi di realizzazione dell'opera.

• **Compensazioni per abitazioni prospicienti la linea**

Regione Lombardia ha contribuito alla redazione delle Linee Guida, in ottemperanza alla prescrizione formulata dal CIPE nella delibera n. 33/2010.

Analoghe compensazioni sono finora state previste solo per gli ambiti interessati dalla realizzazione di linee AV/AC. Per la linea Rho-Gallarate le compensazioni sono state introdotte in considerazione dell'elevata urbanizzazione sviluppatasi a ridosso della linea.

Le Linee Guida sono state redatte secondo criteri di semplicità di applicazione e chiarezza espositiva, in modo da assicurare la massima trasparenza nell'applicazione. In quest'ottica sono state illustrate ai Comuni interessati.

Rispetto alle considerazioni di pag. 25 e 26 si fa presente che sono definiti fabbricati “frontisti” i fabbricati che non vengono demoliti per realizzare il potenziamento e che sono prospicienti la linea al termine dell'intervento e che la loro destinazione d'uso non cambia.

Premesso che la possibilità di proporre ai proprietari l'acquisizione dell'immobile riguarda poche unità, nella prescrizione citata RFI *“..potrà procedere all'acquisizione delle singole unità immobiliari previo accordo con amministrazioni comunali sulle modalità di utilizzo e gestione delle unità immobiliari, acquisite*

nell'ottica di perseguire gli obiettivi prima citati." (ridurre i disagi abitativi e contemporaneamente favorire la riqualificazione urbanistica e prevenire situazioni di degrado e di insicurezza urbana).

La destinazione degli immobili e le modalità di raggiungimento degli obiettivi non possono essere previste nel progetto definitivo perché dipendono dalla volontà dei singoli proprietari interessati all'acquisizione o meno degli immobili e da quanto conseguentemente condiviso con i Comuni.

Le Linee Guida definiscono le modalità di calcolo delle compensazioni, non la destinazione degli immobili.

Le varianti urbanistiche non possono essere predisposte preventivamente non sapendo quali immobili saranno acquisiti e quale destinazione potrebbe essere assegnata (demolizione o altro utilizzo)

- **Mitigazione del rumore**

Nell'allegato B alla DGR n. X/1264 del 24/01/2014, cap. B.3. condizioni e prescrizioni, par. 4 "Rumore e Vibrazioni" sono indicati tutti gli accorgimenti da adottare per il migliore inserimento delle barriere negli ambiti attraversati dalla linea.

Rispetto a quanto rilevato a pag. 25 si sottolinea che le barriere sono state dimensionate per soddisfare i requisiti acustici di norma in base allo studio acustico di progetto.

La verifica dell'impatto visivo e percettivo che non può comunque prescindere dal rispetto dei limiti acustici di norma è stata effettuata tramite simulazioni e rendering.

E' previsto l'utilizzo di elemento trasparenti in corrispondenza delle aperture delle abitazioni adiacenti la linea.

- **Finanziamento POR e finanziamenti con capitali privati**

Risulta non condivisibile che la relazione entri nel merito delle scelte di finanziamento attuate da Regione Lombardia nel Programma operativo regionale 2007- 2013, laddove si dice alle pagg 27 e 28 che Regione *"assume un impegno di sviluppo della mobilità sostenibile a ridotto impatto ambientale per mezzo della riduzione dell'uso del trasporto privato....Tuttavia nulla viene riportato negli atti riguardo alle voci di spesa del POR che avrebbero dovuto co-finanziare anche solo in parte l'opera "*. Il riferimento risulta inappropriato anche solo per il fatto che all'epoca dell'approvazione del POR il progetto della Rho Gallarate era in fase di approvazione da parte del CIPE con finanziamenti relativi alla legge obiettivo.

In relazione alla possibile valutazione di redditività dell'investimento in prospettiva di richiamare capitali privati citata a pag. 40 della bozza, si fa presente che Regione Lombardia ha recentemente partecipato ad uno studio relativo ad un'infrastruttura ferroviario (LinkUp T1-T2 Malpensa) che ha concluso la scarsa redditività delle infrastrutture ferroviarie per questo definite "opere fredde".

- **Localizzazione**

Si richiama la DGR n. X/1264 del 24/01/2014 in cui Regione Lombardia *delibera "di manifestare favorevole volontà di intesa Stato-Regione in ordine alla localizzazione dell'opera"*.

L'art. 165, comma 5 del D.lgs. 163/06 prevede che sulla localizzazione si pronuncino le regioni "sentite i Comuni". Con nota del 23/10/2013 S1.2013.0050793, i Comuni sono stati avvisati della possibilità di esprimersi in merito alla localizzazione.

A pag. 29 viene citato solo il parere del Comune di Vanzago, unico di 10 comuni e 2 province ad aver espresso parere negativo sulla localizzazione.

Sempre con riferimento a quanto indicato a pag. 29 in merito al completamento della procedura di localizzazione, si fa presente che l'intesa non si perfeziona in sede di Conferenza di Servizi istruttoria ma con l'approvazione CIPE del progetto.

- **Viabilità interferite**

Con riferimento a quanto indicato a pag. 39-40 della bozza di relazione si fa presente che le soluzioni progettuali adottate per il ripristino delle viabilità interferite dall'intervento sono state condivise con gli EELL nel corso di numerosi incontri tecnici svolti con i progettisti durante i quali sono state esaminate le possibili soluzioni alternative. Il lavoro svolto è documentato anche nel parere regionale, DGR n. X/1264 del 24/10/2014, allegato A, capitoli 1.2 e 1.3.