

Est Ticino Villoresi

Consorzio di Bonifica



DIREZIONE GENERALE

CAT. AIX

PROT. 7506

Milano, 11 GIU 2021

Rif.

Spett.le

Ministero della Transizione Ecologica

DG per la crescita e la qualità dello sviluppo

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS

Regione Lombardia

Autorità Competente per la VIA

UO Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

TRASMESSA A MEZZO PEC
CRESS@pec.minambiente.it
ctva@pec.minambiente.it
cmbiente_clima@pec.regione.lombardia.it
ANTICIPATA A MEZZO MAIL
Digianfrancesco.carlo@minambiente.it

Oggetto: Procedura di valutazione di impatto ambientale [ID: 6028] del progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate. Revisione parere CTVA n. 1509/2014.

Osservazioni del Consorzio Est Ticino Villoresi

In primo luogo si evidenzia che in questi anni non è stato attivato il tavolo di coordinamento richiesto da Regione Lombardia e dal CSLLPP sin dal 2014, pertanto molte delle modifiche introdotte al progetto con diretto impatto sui canali irrigui consortili non sono state oggetto di preventivo confronto per l'individuazione delle possibili criticità e delle idonee misure per la loro risoluzione.

Ne consegue che il progetto in esame incide in modo significativo sulla rete consortile e in particolare sul Canale Principale Villoresi, sul derivatore di Parabiago e sul derivatore Valle Olona nei comuni di Parabiago, Nerviano, Vanzago, Pogliano e Pregnana, non salvaguardandone innanzitutto la funzionalità idraulica e irrigua, con conseguenti significativi impatti non solo sul comparto agricolo cui il Consorzio fa istituzionalmente riferimento, ma anche sul più ampio contesto ambientale, ecologico e paesaggistico di cui l'intera collettività beneficia.

Per informazioni Direzione Area Tecnica

Stefano Burchielli – Email: stefano.burchielli@etvilloresi.it - Tel. 02.48561348

Questi canali, infatti, nati all'inizio del '900 quali infrastrutture artificiali atte a rendere coltivabili aree all'epoca asciutte, rappresentano oggi uno dei pilastri delle reti ecologiche, sia in termini di biodiversità ecologica che di fruizione. In particolare il Canale Principale Villorosi, arteria che solca la pianura lombarda ad unire Ticino ed Adda, è universalmente riconosciuto come la principale Greenway dell'area metropolitana milanese, grazie non solo all'acqua che garantisce la coltivabilità di oltre 64'000 ettari di terreni ed è fonte di sostentamento di flora e fauna, ma anche alle banchine fruite da pedoni e ciclisti che possono godere di un'arteria continua in grado di mettere in rete il Lago Maggiore, Milano e l'Adda attraverso percorsi ad anello che attraversano eccellenze architettoniche e paesaggistiche uniche nel panorama nazionale.

Da tali considerazioni discende l'importanza di preservare la multifunzionalità di questa rete irrigua e di accrescerne e/o recuperarne la potenzialità laddove ancora possibile.

Nel seguito si riportano aspetti generali e puntuali che esplicitano le principali criticità rilevate nelle proposte progettuali di risoluzione delle interferenze tra canali esistenti e progetto di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, sia in fase di cantiere che di esercizio, e che compromettono la funzionalità idraulica della rete consortile interferita.

Aspetti generali

Vincoli di polizia idraulica

Negli elaborati costituenti lo SIA non viene riportato il vincolo relativo al Canale Principale Villorosi (normato all'art. 80 della L.R. 12/2005) né vengono indicati i vincoli previsti dalle norme vigenti di polizia idraulica, a partire dal R.D. n. 368 del 1904 sino al più recente Regolamento di Regione Lombardia n. 3 del 2010 nonché al Regolamento consortile di gestione della polizia idraulica approvato con delibera di Giunta Regionale del 19 dicembre 2016 – n. X/6037, che prevede che tutte le interferenze con i canali e corsi d'acqua siano disciplinati attraverso appositi provvedimenti di concessione di polizia idraulica. Anche le recenti Delibere di Giunta Regionali, come la n. 4037 del 14.12.2020, ribadiscono che è soggetta a concessione la realizzazione nonché ogni modifica delle seguenti opere:

- ponti carrabili, ferroviari, passerelle pedonali, ponti-canali;
- attraversamenti dell'alveo con tubazioni e condotte interrate, sospese o aggraffate ad altri manufatti di attraversamento;
- attraversamenti dell'alveo con linee aeree elettriche, telefoniche o di altri impianti di telecomunicazione;
- tubazioni aggraffate ai muri d'argine che occupino l'alveo in proiezione orizzontale;
- muri d'argine ed altre opere di protezione delle sponde;
- opere di regimazione e di difesa idraulica; - opere di derivazione e di restituzione e scarico di qualsiasi natura;
- scavi e demolizioni;
- coperture parziali o tombinature dei corsi d'acqua nei casi ammessi dall'autorità idraulica competente;
- chiaviche.



Le norme prevedono, inoltre, che siano preservate e tutelate le fasce di rispetto dei corsi d'acqua (10 metri o 6 metri), stabilendo che qualunque manomissione dovrà essere preventivamente autorizzata dall'autorità idraulica, nel caso specifico dal Consorzio.

Assunto il dato normativo, dall'esame del progetto non sono individuabili - tra le altre - le distanze tra le opere di compensazione/mitigazione e la rete irrigua consortile: nelle sezioni, estratte dagli elaborati progettuali resi disponibili in seno al procedimento espropriativo avviato a fine 2020, tali interventi non sono rappresentati e la scala degli elaborati grafici planimetrici non permette di apprezzare - neppure in via ipotetica - la compatibilità di questi rispetto alle sopra citate norme. Ciò rende, di fatto, impossibile esprimere una valutazione di merito.

Mantenimento delle banchine dei canali

In adiacenza ai canali è necessario che venga realizzata una banchina carrabile su entrambe le sponde (o in subordine almeno su una), per lo svolgimento delle funzioni consortili di manutenzione e pulizia delle sponde dei canali, indispensabili ai fini del corretto esercizio della rete irrigua. Tali banchine devono avere una larghezza minima di 3,5 mt, per consentire il passaggio dei mezzi d'opera, e avere requisiti di continuità lungo tutto il canale, fatte salve le interferenze con infrastrutture esistenti quali sottopassi e similari.

Nel progetto in oggetto le banchine sono in alcuni tratti ridotte a 50 cm se non addirittura assenti, impedendo di conseguenza lo svolgimento delle attività in capo al Consorzio previste dalla Legge.

Riduzione della funzionalità della rete

In linea generale va considerato il fatto che il derivatore di Parabiago e il derivatore Valle Olona distribuiscono l'acqua senza alcun impiego di energia, sfruttando la cadente piezometrica, ovvero la distribuzione avviene a gravità. La dispensa irrigua viene, quindi, fornita agli utenti attraverso le "bocche di derivazione", manufatti costituiti da una "finestra" a sezione rettangolare aperta su una delle due sponde laterali del canale, dotata di paratoia di regolazione la cui soglia di fondo è collocata ad una prefissata quota strettamente connessa a quella del terreno da servire. E' evidente, quindi, che il livello idrico nel canale secondario (ed in cascata in quello terziario) debba essere costantemente superiore alla quota di fondo della bocca di derivazione e tale per cui il battente garantito sulla luce di efflusso consenta l'utilizzo dell'acqua sottoscritta in quella determinata bocca.

La soluzione progettuale proposta prevede un continuo cambio di sezione e di livelletta del derivatore, oltre a variazioni planimetriche prive di raccordi curvilinei, che producono incontrollabili variazioni di livello dell'acqua fluente oltre a turbolenze altrettanto perniciose per la regolare distribuzione delle dispense. Andrebbe, pertanto, svolta un'analisi specifica per determinare i vari livelli idrici, al variare delle portate immesse nel canale, mediante modellazione idraulica in condizioni di moto permanente monodimensionale, e dei moti turbolenti che potrebbero generarsi nella vena fluida nella condizione post operam, per verificare il mantenimento dell'efficienza del sistema. Non secondaria è la necessità di dimostrare che - nella ipotesi di realizzare le modifiche e deviazioni del canale in più periodi di asciutta - vengano, in qualsiasi stato di avanzamento della realizzazione del canale, mantenute le condizioni di garanzia dell'esercizio irriguo della rete richieste.



Riduzione della affidabilità della rete

La presenza di aree di cantiere, con cospicui quantitativi di materiali da movimentare e di mezzi in azione, in adiacenza ai canali comporta in generale un significativo incremento del rischio di improvvise interruzioni dell'esercizio della rete in conseguenza di macro e micro eventi che abitualmente si verificano in cantieri lineari di grandi dimensioni e che in linea di massima non sono di particolare gravità ma che possono avere significative gravi ripercussioni sul funzionamento di un canale irriguo.

Riduzione delle distanze tra il tracciato del canale irriguo e fabbricati esistenti

Sebbene le modifiche al canale secondario siano state progettate mediante la realizzazione di un manufatto in calcestruzzo, e per quanto la sua realizzazione possa avvenire a perfetta regola d'arte, non sarà possibile garantire la perfetta tenuta idraulica nel lungo periodo e, quindi, evitare perdite dal canale verso le aree circostanti, fatto registrato anche sulle attuali reti consortili.

Allo stato attuale le distanze tra canale irriguo e fabbricati circostanti offrono una maggiore tutela, e comunque, essendo il canale irriguo preesistente ad una buona parte di tali fabbricati, il Consorzio può a ragione invocare la manleva da qualsiasi responsabilità in merito, seppur sovente venga comunque chiamato in giudizio a rispondere di danni dovuti ad infiltrazioni e venute d'acqua subiti dai proprietari di fabbricati adiacenti.

Tali contraddittori sono dannosi per il Consorzio in termini di risorse impiegate e spese legali spesso non riconosciute, a prescindere dall'esito finale dei procedimenti, che comunque non è da ritenersi scontato in favore del Consorzio.

Riducendo tale distanza e soprattutto modificando il canale per il quale non sarà più possibile invocare la preesistenza rispetto ai fabbricati, ci si attende un incremento di tali problematiche e contenziosi, così come ci si interroga sulla corretta attribuzione di responsabilità che potrebbero discendere dai danni derivanti dalle perdite, a nostro avviso fisiologiche, della rete di distribuzione.

Qualità delle acque

Il progetto non prevede – almeno per gli elaborati presentati – alcun tipo di gestione delle acque meteoriche gravanti sulle aree oggetto di lavorazione. Tenuto conto che il naturale declivio delle banchine – ad oggi costituite da aree verdi – è verso il canale irriguo è evidente che in assenza di idonee misure di intercettazione/separazione le acque meteoriche di dilavamento delle aree di cantiere porteranno ogni e qualsiasi tipo di residuo solubile o liquido verso il vettore irriguo, oltre che andare ad infiltrarsi nel terreno circostante. Considerando che la portata del derivatore di Parabiago è in grado di distribuire le proprie dispense in oltre 14'500 ettari di terreni irrigui, questi potrebbero divenire ricettori sensibili bersaglio del semplice dilavamento delle aree di cantiere, cui sommare l'eventuale impatto (non escludibile a priori) legato a sversamenti accidentali (si pensi a titolo esemplificativo a rotture di tubazioni idrauliche di escavatori o macchine similari abitualmente impiegate in cantieri ferroviari).

Quantità di acqua

Gli esigui spazi di lavoro previsti in progetto impongono ridotte distanze tra i cingoli/ruote dei mezzi d'opera e le sponde dei canali irrigui. In considerazione della elevata pressione specifica al suolo, della presenza di vibrazioni nonché dell'avanzato stato di degrado della rete – su cui nello specifico non sono stati previsti interventi nella incertezza sul futuro del tracciato in considerazione delle previsioni di spostamento presenti



nella precedente versione del progetto – è estremamente probabile l'acuirsi dei fenomeni di perdita d'acqua attraverso le pareti laterali ed il fondo in calcestruzzo. In tale ottica solo un monitoraggio continuo e la previsione di interventi localizzati di ripristino al termine di ogni asciutta ed il completo rifacimento del rivestimento potranno adeguatamente compensare gli impatti prodotti.

La rete secondaria, peraltro, in questo caso rappresentata dal Derivatore di Parabiago prima e dal Derivatore Valle Olona poi, subisce impatti non facilmente identificabili in fase di costruzione delle opere. Nelle osservazioni trasmesse ad RFI lo scorso 12 febbraio (che ad ogni buon fine si allega) relativamente alla procedura espropriativa è stata contestata la generale mancanza di aree oggetto di occupazione temporanea per garantire idonei spazi di manovra ai mezzi d'opera operanti in una fascia di terreno di dimensione ridotta confinata tra la sponda sinistra del canale irriguo ed il lato sud dell'infrastruttura ferroviaria.

Se da un lato si può assumere che l'alveo del canale possa essere interessato (anche se non direttamente) dalle attività che si svolgono in adiacenza a quest'ultimo durante il periodo di asciutta (tipicamente da Ottobre a Marzo di ciascun anno), tale compromissione delle pertinenze non appare compatibile con l'esercizio irriguo del canale. In altri termini con congruo anticipo rispetto al termine del periodo di asciutta dovrà essere verificata l'assenza di danni all'alveo del canale – in conseguenza delle lavorazioni svolte in stretta adiacenza a quest'ultimo – e ripristinata la completa percorribilità di almeno una delle due banchine al fine di consentire il servizio irriguo (apertura delle bocche di derivazione della rete terziaria) e le attività di vigilanza e controllo del corretto funzionamento della rete, al fine di scongiurare pericolo di allagamento non solo delle aree di cantiere oggetto di lavorazioni ma anche di abitazioni ed infrastrutture.

Aspetti puntuali

Il progetto non risulta corredato di cronoprogramma (né quello presentato nell'ambito della VIA né quello presentato nell'avvio del procedimento espropriativo), né peraltro risultano disponibili elaborati esplicativi della cantierizzazione delle opere o di dettaglio/sovrapposto tra lo stato di fatto e quello di progetto per quanto attiene le modifiche dei canali consortili e/o le attività svolte nelle loro adiacenze.

Il livello di sviluppo progettuale, inoltre, non è tale da consentire di individuare nel dettaglio gli impatti generati sulla rete consortile, rendendo di fatto la presente pronuncia di parere non esaustiva ai fini di sottoporre all'attenzione dell'autorità ambientale i potenziali danni – temporanei e permanenti – indotti dalla realizzazione ed esercizio del nuovo impianto ferroviario.

Tali lacune progettuali non consentono una completa e puntuale valutazione degli impatti che le opere avranno sui beni consortili. Dagli elaborati progettuali esaminati, di conseguenza, è solamente possibile dedurre talune considerazioni che lo scrivente Consorzio si riserva di integrare ed esplicitare con maggiore puntualità, nel momento in cui si rendessero disponibili le necessarie integrazioni.



Opera VI06

In prossimità della stazione ferroviaria di Parabiago nell'ambito del nuovo manufatto di attraversamento del Canale Villoresi viene prevista la realizzazione di consistenti opere di fondazione all'interno dell'alveo del Canale la cui sezione viene significativamente modificata sia provvisoriamente che definitivamente.

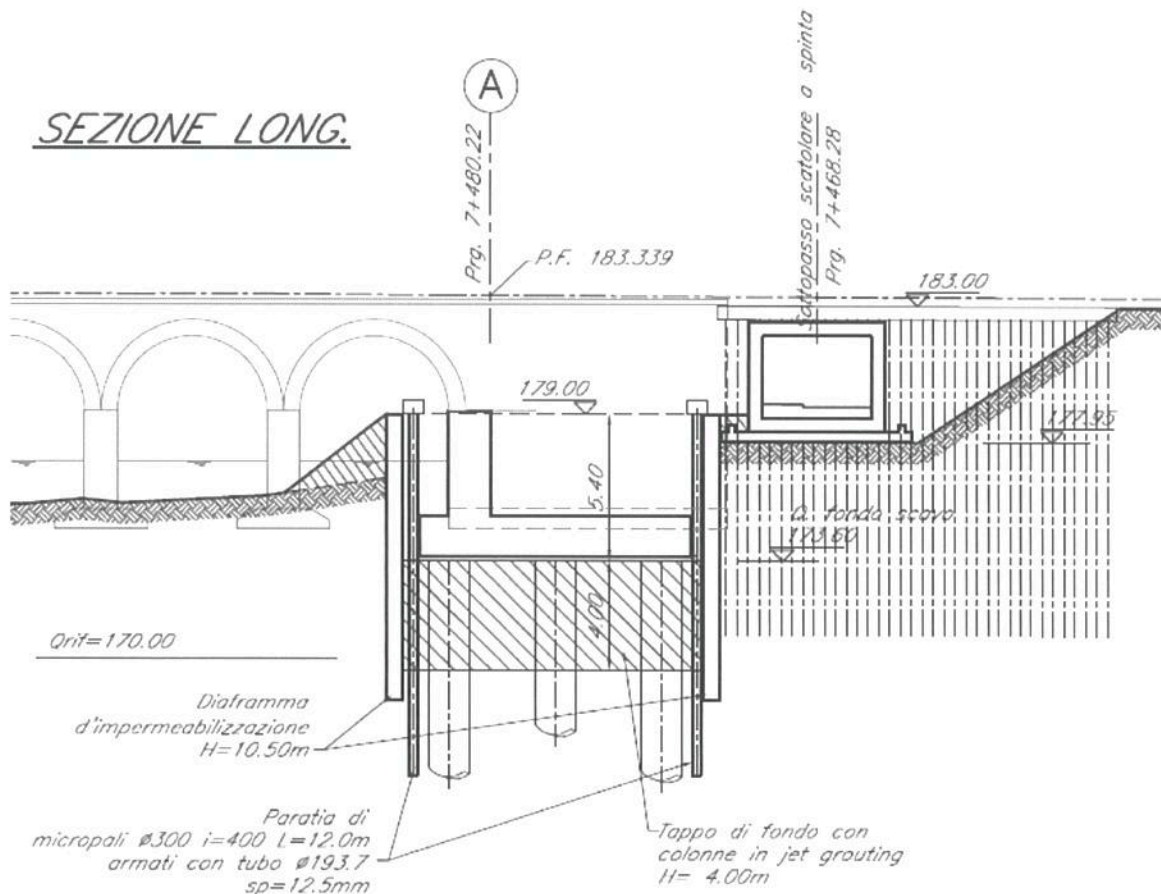


Figura 1 - particolare delle opere di fondazione (elaborato MDL132D26BBVI0600001A)

Tale opera non può che essere realizzata in asciutta; tuttavia va evidenziato che, fatte salve le esigenze di manutenzione straordinaria della rete principale, il Canale non viene mai messo in asciutta totale, poiché deve garantire:

- le stagioni irrigua estiva e quella jemale che hanno una durata minima complessiva non inferiore a 9 mesi,
- l'esercizio degli impianti idroelettrici consortili costruiti in Comune di Monza e in fase di costruzione in altri comuni attraversati dalla rete.
- il sostentamento della flora e della fauna insediate lungo le sponde e le loro pertinenze.

Allo stato attuale sono in programma solo due asciutte invernali tra Dicembre 2021 ed Aprile 2022 e tra Dicembre 2022 ed Aprile 2023 per il completamento dei lavori di impermeabilizzazione del Canale principale finanziati dal Ministero delle Infrastrutture nell'ambito del cd. "Piano Invasi". In tali finestre temporali vi potrebbero essere condizioni ideali per la realizzazione delle strutture propedeutiche alla costruzione del nuovo attraversamento: diversamente gli impatti di natura economica per la produzione agricola e idroelettrica e di natura ecologica dovranno trovare adeguata compensazione nell'ambito del quadro economico del progetto ferroviario.



Parimenti la cantierizzazione dovrà consentire al Consorzio il regolare svolgimento delle attività istituzionali di manutenzione delle sponde e delle banchine del canale, ivi compreso il manufatto di attraversamento ferroviario esistente, fatta salva l'assunzione da parte di RFI degli obblighi in capo al Consorzio per tutta la durata delle attività di cantiere.

Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di un manufatto di attraversamento del rilevato ferroviario esistente e di nuova costruzione, ai fini di garantire la continuità del percorso di manutenzione esistente, utilizzato anche ai fini fruitivi come percorso ciclopedonale. Il sottopasso, però, risulta progettato con una altezza netta utile sensibilmente inferiore a quella dell'esistente e non rispondente alle necessità consortili: tale riduzione dell'altezza netta utile inibisce di fatto la possibilità di transito ai mezzi d'opera per i quali è necessaria una luce di almeno 3,5 m. E' pertanto indispensabile che l'altezza interna utile del sottopasso venga portata ad almeno 3,5 metri

Parimenti è indispensabile che venga garantita la continuità della banchina lungo la sponda destra del canale fino a giungere in prossimità del nuovo manufatto (staccandosi dal percorso nel punto in cui viene deviato verso il nuovo sottopasso) in modo da poter svolgere la manutenzione di tutte le sponde e la sorveglianza delle stesse in fase di esercizio del canale. Non pare affrontato, inoltre, il tema della manutenzione delle pile in alveo dell'attraversamento ferroviario esistente: le opere così come proposte, infatti, non consentono lo svolgimento delle operazioni di pulizia delle pile in alveo da eventuali materiali flottanti che su di esse si dovessero accumulare. Ciò in relazione non solo agli obblighi in essere in capo al Consorzio rispetto a RFI ma anche rispetto alla classificazione "navigabile" della tratta di Canale Villoresi compreso tra traversa di regolazione adiacente al casello idraulico di Parabiago ed il sottopasso ferroviario in comune di Garbagnate.

Opera IN04

In tutte le sezioni presenti nella tratta IN04 in cui viene operato lo spostamento del secondario Villoresi non è evidente la modalità esecutiva con cui si intende procedere. Nelle sezioni da .496 a .843, infatti, la distanza tra il nuovo canale e l'esistente è così esigua (almeno in planimetria) da ritenere incompatibile l'esercizio irriguo del canale in essere con la costruzione del nuovo. In tal senso dovranno essere adottate idonee misure atte a garantire la funzionalità per la stagione irrigua. Parimenti per tutta la durata del cantiere in tale tratta dovrà essere garantito l'accesso al personale ed ai mezzi consortili per lo svolgimento delle attività di vigilanza, sorveglianza, servizio irriguo e manutenzione del canale.



INALVEAZIONE IN04

SEZIONE IDRAULICA N. : 8_ (-843)

SEZIONE FERROVIARIA N. : 8 DIST. PROG. : 700

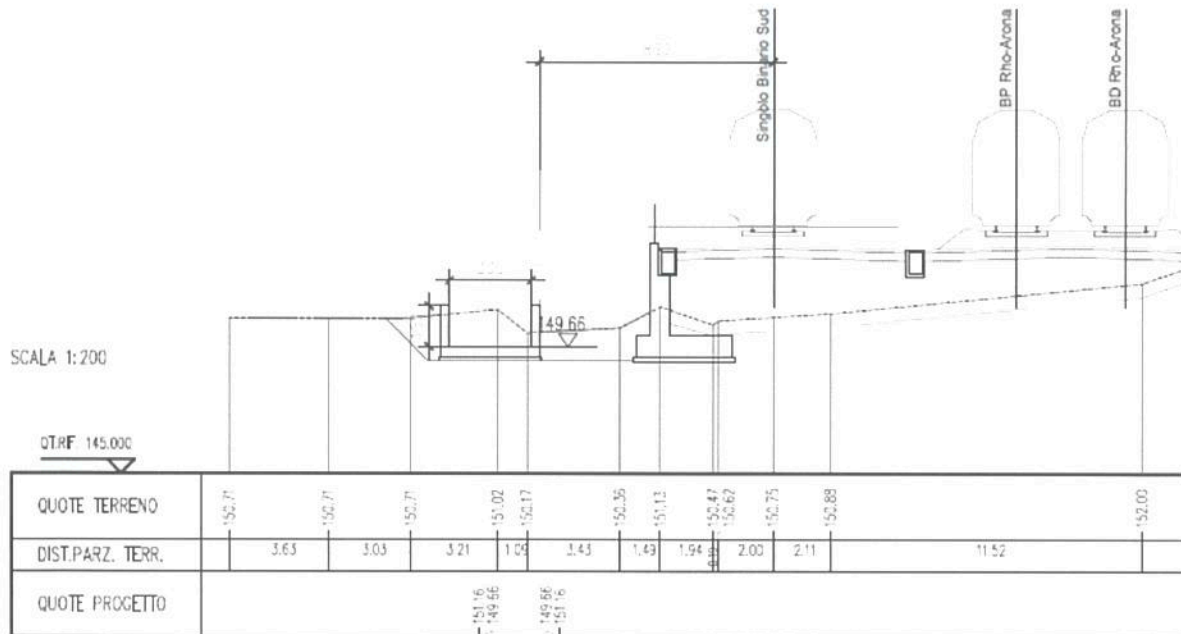


Figura 2 - tratto in cui canale esistente e nuovo si sovrappongono (elaborato MDL132D26W9IN040001A)

Opera IN17

In una porzione della tratta IN17 il canale viene traslato e tombato fino ad addossarsi a corpi di fabbrica esistenti: appare evidente che l'operazione – oltre che essere incompatibile con il mantenimento in esercizio dell'attuale canale – comporta, se realizzata, la totale perdita di possibilità di ispezionare e mantenere il tratto, con la ulteriore problematica legata alle possibili perdite di acqua nel lungo periodo che andrebbero a coinvolgere fabbricati sottiacenti.

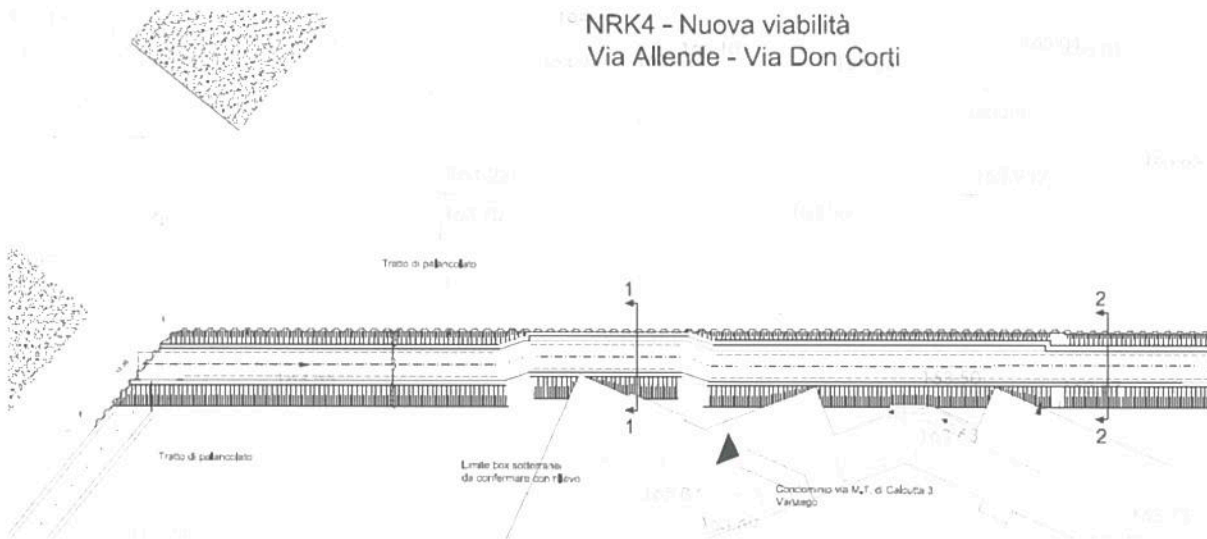


Figura 3 particolare del canale deviato in prossimità di fabbricati (elaborato MDL112D26P9IN1700002A)



SEZIONE 1-1 - Scala 1:100

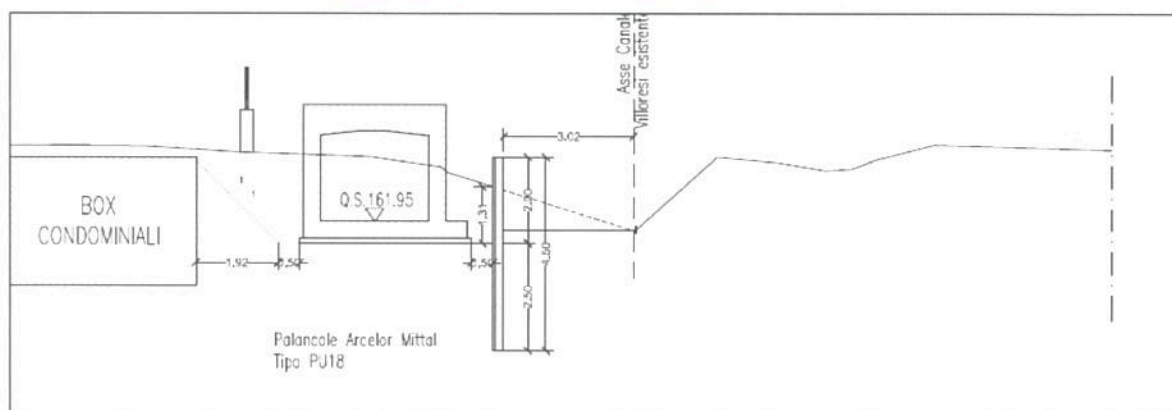


Figura 4 tratto di canale in adiacenza ai fabbricati esistenti

Nella medesima tratta risultano, inoltre, numerose e continue deviazioni di tracciato che, oltre a minare la funzionalità idraulica della rete, impongono una fasizzazione delle opere (non solo idrauliche) tale da garantire per tutta la durata del cantiere (e ovviamente poi in fase di esercizio) lo svolgimento di tutte le attività consortili in precedenza già elencate.

Opera IN18

Nella tratta viene previsto lo spostamento del canale irriguo in sede diversa da quella esistente: dovranno essere analogamente verificate le condizioni di esecuzione delle opere costituenti il nuovo canale in relazione alla possibilità di mantenere in esercizio quello esistente anche al fine di potervi eseguire tutte le attività consortili precedentemente elencate.

SEZIONE FERROVIARIA N. : 41 (Sez. 4 Profilo)

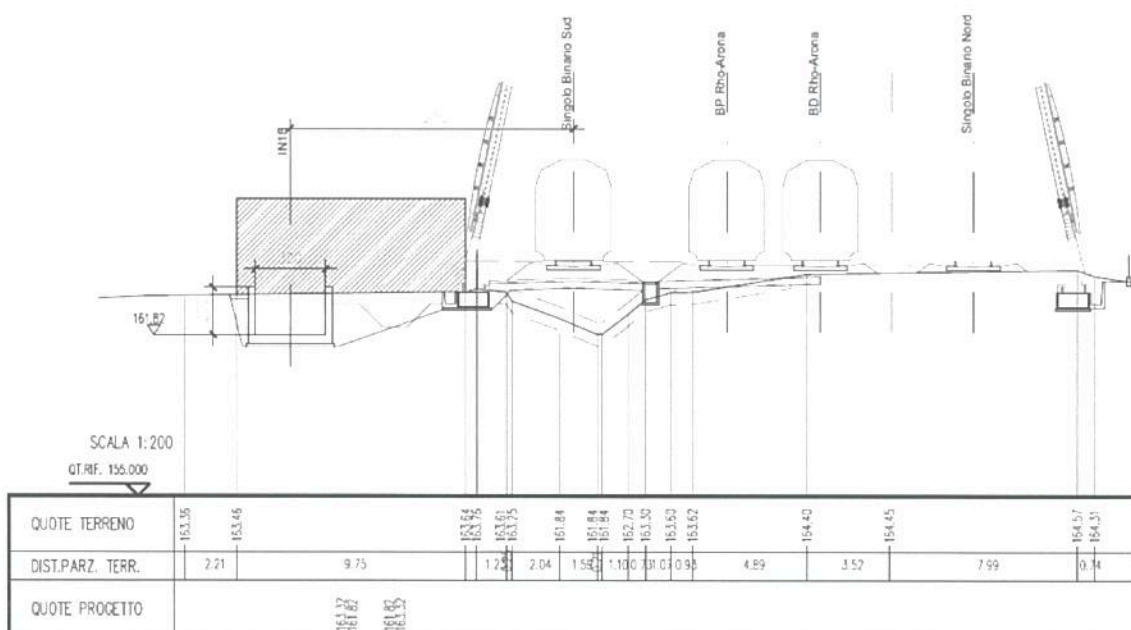


Figura 5 traslazione del canale irriguo (elaborato MDL132D26W9IN1800001A)

Opera IN19

In analogia a quanto precedentemente esposto anche nella tratta IN19 vengono previste numerose opere di modifica della sezione del canale esistente, a tratti traslati o tombati. Si ribadiscono le condizioni sopra menzionate.

SEZIONE FERROVIARIA N. : 56 (Sez. 22 del Profilo)

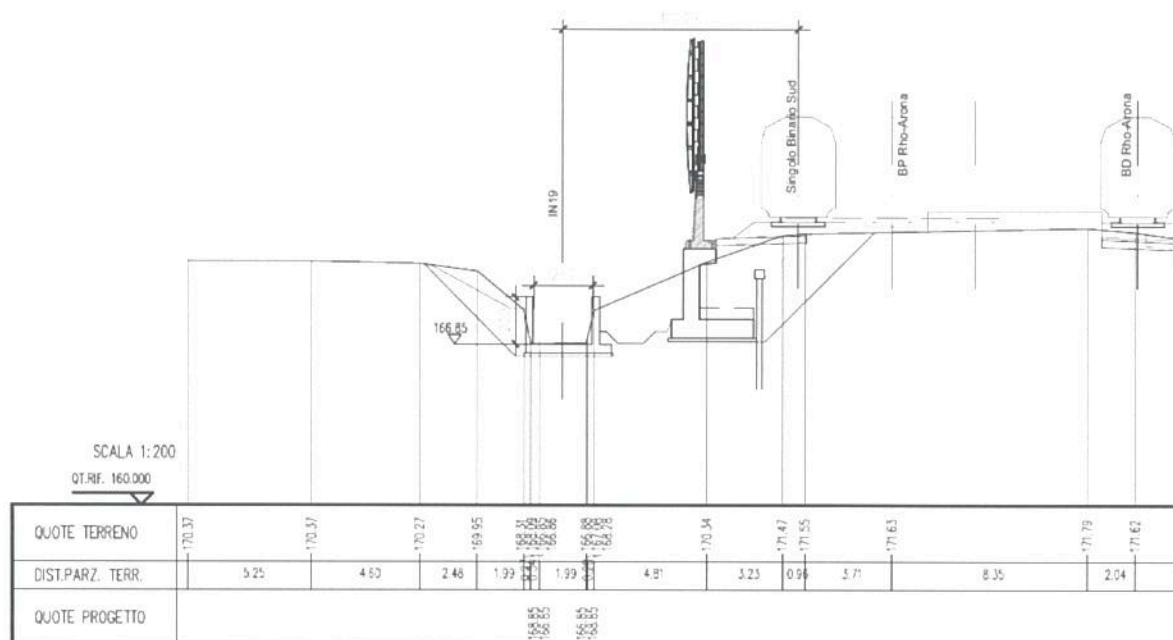


Figura 6 modifica di sezione del canale esistente (elaborato MDL132D26W9IN1900003A)

Tratte comprese tra le opere IN19 e IN04

Nelle tratte comprese tra le opere IN19 e IN04 è di particolare rilievo l'impatto che il sistema di drenaggio può avere rispetto al canale. Le criticità legate ai giunti (waterstop per i getti in opera o guarnizioni per i prefabbricati) sono tali per cui dopo alcuni anni di esercizio insorgono moti di filtrazione che o portano acqua dal canale verso il sistema di drenaggio o dal sistema di drenaggio verso il canale. Entrambe le condizioni appaiono particolarmente critiche non solo in termini di perdita di preziosa risorsa irrigua, ma anche in termini di sicurezza sia per le opere di sostegno del rilevato ferroviario adiacenti, sia per i fabbricati privati prossimi al canale.

Va sottolineato inoltre che i cambiamenti climatici e le conseguenti crisi idriche a cui si è dovuto far fronte nell'ultimo decennio hanno portato a prestare particolare attenzione alle tecniche di impermeabilizzazione dei canali, ai fini di ridurre al minimo le perdite di acqua.

A quanto sopra si aggiunge che nelle tratte non si ha evidenza di dove si intenda ripristinare la banchina (almeno una) indispensabile allo svolgimento delle funzioni consortili di manutenzione e pulizia dei canali delle sponde indispensabili al corretto esercizio della rete irrigua: si ribadisce che essa dovrà avere una larghezza minima di 3,5 mt e requisiti di continuità lungo tutto il canale, fatte salve le interferenze con infrastrutture



esistenti quali sottopassi e similari. Le sezioni tipologiche presentate, inoltre, mostrano numerosi tratti di canale sporgenti rispetto al piano di campagna anche in prossimità di manufatti a sifone: pare estremamente critica questa situazione in relazione a possibili fenomeni di allagamento che si verificherebbero in caso di occlusione (anche parziale) dell'imbocco dei sifoni (per i quali non è chiaro se sia stata prevista una griglia all'imbocco) con conseguente allagamento o di abitazioni o del sedime prossimo alla piattaforma ferroviaria. Si ritiene, quindi, indispensabile una revisione delle sezioni di progetto tale da garantire il mantenimento di una banchina di manutenzione con particolare riferimento a tutte quelle tratte prossime a sottopassi o attraversamenti.

Conclusioni

Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene che la soluzione progettuale proposta, anche a seguito delle modifiche apportate rispetto al progetto per il quale il Consorzio si era già espresso, presenti criticità molto significative ai fini del mantenimento della funzionalità idraulica, irrigua, ecologica e fruitiva del canale e della possibilità di effettuare una adeguata gestione manutentiva, a causa della carenza di spazi sufficienti laddove il canale è stretto tra impianto ferroviario e gli edifici dei centri abitati.

Tutto ciò infatti genererà interferenze di varia natura per le quali devono essere individuate soluzioni definitive che non comportino aggravii permanenti per il soggetto interferito e il comparto agricolo servito.

Per tali ragioni appare ragionevole e opportuno verificare i costi e i benefici di uno spostamento del canale derivatore Parabiago/Valle Olona in adiacenza o modifica di reti irrigue esistenti, in cui il vettore irriguo possa svilupparsi esternamente ai centri abitati. Tale soluzione non solo garantirebbe la funzionalità idraulica del sistema irriguo, favorendo la distribuzione di servizi ecosistemici nel territorio rurale adiacente ai centri abitati e inserito all'interno del Parco Agricolo Sud Milano, ma consentirebbe anche di realizzare l'opera ferroviaria con una cantierizzazione decisamente più agevole ed economica, potendo utilizzare in un'area densamente costruita il sedime del canale derivatore Parabiago quale pista di cantiere. Questa soluzione, inoltre, consentirebbe una maggiore facilità di realizzazione delle opere previste in quanto si interverrebbe con i nuovi lavori solo dopo avere attivato la funzionalità dei nuovi canali, evitando così l'interruzione del servizio e garantendo una operatività certamente maggiore anche in fase di cantierizzazione con conseguenti minori costi.

L'ipotesi di uno spostamento del tracciato del canale era già stata indagata nelle precedenti fasi decisorie del procedimento senza trovarne però l'approvazione, in quanto interessava lo spostamento dell'intera rete irrigua costituita dal derivatore di Parabiago e dal primo tronco del derivatore Valle Olona e del Bareggio con uno sviluppo molto esteso, finalizzato anche ad attraversare l'oasi WWF di Vanzago (sito Natura 2000), i cui laghi sono oggi alimentati da acque derivate dal Villorresi.

La soluzione progettuale che si propone oggi di valutare interessa, invece, solo un parziale spostamento del derivatore Valle Olona che si svilupperebbe su un tracciato significativamente più ridotto e i cui costi oggi potrebbero essere comparabili con le economie derivanti dalla più agevole cantierizzazione all'interno della tratta trasferita.



Esperita l'analisi critica del progetto in esame, preme ribadire la ferma disponibilità del Consorzio a collaborare, anche nel dettaglio, alla risoluzione delle problematiche espresse al fine di garantire il reciproco soddisfacimento delle necessità espresse e l'armonico raggiungimento delle finalità istituzionali.

Distinti saluti

Il Direttore Generale
(dott. Ing. Valeria Chinaglia) c



Si allega alla presente il documento "Analisi e osservazioni al Piano particellare di esproprio" inviato ad RFI e Italferr con nota prot. 2290 del 12.2.2021





DIREZIONE GENERALE

CAT. A-X

PROT. 2290

Milano, 12 FEB. 2021

TRASMESSA A MEZZO PEC:

proc-aut-espro@legalmail.it

italferr.ambiente@legalmail.it

rfi-din-dpi.eo.tb@pec.rfi.it

Spett.le **Italferr S.p.A.**

Via Vito Giuseppe Galati, 71

00155 Roma

c.a. *Responsabile della Unità
Organizzativa Gestione Costruzioni*

Spett.le **RFI – GRUPPO FERROVIE DELLO STATO**

DIREZIONE INVESTIMENTI AREA NORD-
EST

PROGETTI MILANO

Piazza Duca D'Aosta 1

20124 Milano

c.a. *Ing. Rosa Pannetta*

Spett.le **Italferr S.p.A.**

DIREZIONE GESTIONE COMMESSE
NORD

PM NODO MILANO

Via Scarsellini 14

20121 Milano

c.a. *Ing. G. Marcheselli*

Oggetto: "Progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona - tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y.

ANALISI ED OSSERVAZIONI AL PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO

Premessa

Con la presente e con riferimento al progetto in oggetto, lo Scrivente Consorzio formula le seguenti osservazioni al piano particellare di esproprio, per quanto possibile in relazione alla documentazione resa disponibile, come di seguito meglio espresso.

In primo luogo si osserva che, nonostante le previsioni dei competenti organismi (Regione Lombardia e CSLP) sin dal 2014, non è stato attivato in questi anni un tavolo di coordinamento (le ultime interlocuzioni con le strutture di progettazione risalgono all'inizio del 2014) e pertanto molte modifiche introdotte con diretto impatto sui canali consortili non sono state oggetto di preventivo confronto per l'individuazione delle possibili criticità e le migliori soluzioni per la loro risoluzione.



Procedure previste nel piano particellare

In primo luogo l'ente Consortile contesta *ab origine* le procedure ablativo e/o di asservimento coattivo che interessano sia il Canale Principale Villoresi sia il Canale secondario "Derivatore Valle Olona", così come da Voi attivate.

Sul punto infatti si osserva che la vigente normativa di polizia idraulica, a partire dal R.D. n. 368 del 1904 sino al più recente Regolamento di Regione Lombardia n. 3 del 2010 nonché al Regolamento consortile di gestione della polizia idraulica approvato con delibera di Giunta Regionale del 19 dicembre 2016 – n. X/6037, prevede che tutte le interferenze con i canali e corsi d'acqua appartenenti al reticolo idrico di bonifica (RIB) siano disciplinati attraverso appositi provvedimenti di concessione di polizia idraulica.

Anche le recenti Delibere di Giunta Regionali, come la recente DGR n. 4037 del 14.12.2020, ribadiscono che resta soggetta a concessione la realizzazione nonché ogni modifica delle seguenti opere:

- ponti carrabili, ferroviari, passerelle pedonali, ponti-canali;
- attraversamenti dell'alveo con tubazioni e condotte interrate, sospese o aggraffate ad altri manufatti di attraversamento;
- attraversamenti dell'alveo con linee aeree elettriche, telefoniche o di altri impianti di telecomunicazione;
- tubazioni aggraffate ai muri d'argine che occupino l'alveo in proiezione orizzontale;
- muri d'argine ed altre opere di protezione delle sponde;
- opere di regimazione e di difesa idraulica; - opere di derivazione e di restituzione e scarico di qualsiasi natura;
- scavi e demolizioni;
- coperture parziali o tombinature dei corsi d'acqua nei casi ammessi dall'autorità idraulica competente;
- chiaviche.

Ciò posto lo scrivente Consorzio si oppone sin d'ora alle procedure espropriative o di asservimento ai sensi del TU Espropri, contestandone in toto, per quanto di competenza, il relativo piano particellare, previste da Codesta Spettabile Società in indirizzo nell'ambito della realizzazione del progetto in esame.

L'opposizione, oltre che in relazione al procedimento autorizzativo che Codesta Amministrazione avrebbe dovuto intraprendere – peraltro in attuazione di quanto prescritto dal Consiglio Superiore dei LL.PP., nasce anche dalla sostanziale impossibilità di individuare natura e caratteristiche degli interventi che vengono operati sul canale secondario: ciò in relazione non solo ai manufatti ove scorrono le dispense irrigue ma anche alle pertinenze del canale (banchine in sponda destra e sinistra) regolate da apposite servitù di acquedotto ed alle fasce di rispetto che verrebbero modificate spazialmente a seguito della traslazione del canale.

In conclusione si ribadisce che non è possibile incardinare le interferenze con il reticolo consortile nell'ambito dei procedimenti disciplinati dal TU di cui al DPR 327/2001; l'unico strumento amministrativo possibile per la disciplina delle interferenze con i canali appartenenti al reticolo idrico di bonifica è il provvedimento concessorio e/o l'autorizzazione alla traslazione di tratti di canale con ripristino del medesimo regime giuridico a favore del





Consorzio: la consistenza patrimoniale consortile, in sintesi, non dovrà essere in alcun modo alterata dalla costruzione delle opere ferroviarie.

Definizione aree interessate e fasce di rispetto dei canali

Si deve sottolineare che nel piano particellare di esproprio – sia grafico che descrittivo - non risultano evidenziate con chiarezza nemmeno le aree contigue ai canali che saranno oggetto di occupazione temporanea: in sostanza non appare chiaro come possano essere realizzate in tempistiche così stringenti sia la costruzione del nuovo manufatto idraulico sia le opere civili di sostegno della piattaforma ferroviaria sia le ulteriori opere stradali e di pertinenza di altre proprietà private senza impatto sulla funzionalità del canale.

Corre poi l'obbligo di segnalare che, sempre secondo la vigente normativa di polizia idraulica, le fasce di rispetto dei canali non sono in alcun modo compromissibili ed in esse vige il divieto assoluto di edificazione nonché di piantagione. Tali norme risultano inderogabili.

Dagli elaborati prodotti appare, per contro, evidente che le modifiche apportate non solo al canale in termini di tracciato ma anche quelle proposte nelle pertinenze dello stesso portano a continue e costanti violazioni del regolamento di polizia idraulica i cui oneri, seguendo le ipotesi da voi assunte, graverebbero interamente sul Consorzio.

Nella valutazione delle superfici a disposizione per la realizzazione delle opere si dovrà pertanto tenere conto anche delle fasce idrauliche di rispetto.

Si effettuano inoltre, con riferimento in dettaglio al piano espropri/di asservimento le seguenti osservazioni e rilievi.

Osservazioni generali sugli elaborati progettuali

A causa delle incongruenze riscontrate tra gli elaborati relativi alle fasce di esproprio e gli interventi previsti in progetto, non è stato possibile evincere completamente il reale impatto che le modifiche che si intendono apportare alla infrastruttura irrigua avrebbero sul reticolo di competenza e sulle aree interessate dalle modifiche; non è pertanto possibile formulare osservazioni esaustive nel merito.

Il formato degli elaborati messi a disposizione (pdf) e le diverse scale utilizzate non ha consentito e non consente di poter effettuare sovrapposizioni tra differenti livelli tematici che avrebbero probabilmente consentito di comprendere meglio le modifiche proposte per il Canale Principale Villorresi e la sua rete derivata. Ciò, a titolo esemplificativo, in termini di cantierizzazione, bonifica ordigni bellici, fasi costruttive, anche in relazione alle tempistiche in cui i manufatti idraulici devono essere in condizioni di perfetta officiosità al fine di garantire le dispense irrigue sottoscritte.

Si chiede pertanto di poter disporre di formati editabili (dwg georeferenziato) degli elaborati necessari all'analisi degli impatti sul reticolo consortile quali planimetria di progetto, planimetrie di idraulica di piattaforma, tavole di esproprio, sezioni trasversali, sezioni tipologiche, particolari costruttivi, elaborati riferiti ad opere sul reticolo o interferenti di qualsiasi genere, anche organizzato in cartelle separate con riferimenti esterni, in maniera tale che sia possibile effettuare sovrapposizioni di layer differenti e verificare distanze necessarie al controllo anche delle pertinenze e fasce di rispetto del reticolo di bonifica. Tali





operazioni sono indispensabili per la corretta analisi e comprensione di una tale mole di informazioni.

Come precedentemente anticipato le planimetrie del particellare d'esproprio non consentono di comprendere quali opere vengano realizzate nelle aree oggetto di esproprio, asservimento, occupazione temporanea. In particolare non è possibile definire (in quanto non disponibili sezioni sinottiche di tutti gli interventi realizzati) se le superfici indicate siano adeguate a garantire non solo il rispetto del regolamento di polizia idraulica ma anche la preservazione della consistenza patrimoniale dell'Ente. Si richiede, quindi, in aggiunta alla trasmissione degli editabili di progetto sovrapponibili, la produzione di un elaborato sintetico che in planimetria e sezione riporti le opere previste lungo il canale secondario Valle Olona e gli ingombri delle aree assoggettate ai vari regimi espropriativi in funzione delle diverse finalità definite nella legenda del piano particellare. In particolare si richiede che vengano riportate nel PPE le linee segnalatrici delle sezioni e che vengano definite, e non rimandate ad una fase successiva all'appalto, le aree oggetto di cantierizzazione e conseguente occupazione temporanea.

Seppure l'analisi puntuale fin qua condotta non abbia restituito allo scrivente un quadro completo ed esaustivo è chiaramente emerso il fatto che, soprattutto per quanto riguarda il canale secondario in affiancamento alla linea ferroviaria, si propongono modifiche sostanziali talvolta pesantemente impattanti sul canale e sulla gestione irrigua dello stesso, senza che vi sia evidenza della neutralità degli impatti delle opere rispetto sia al funzionamento del canale sia alle reali possibilità di manutenzione e gestione dello stesso da parte del personale consortile.

In diverse tavole si riscontrano incongruenze fra le planimetrie catastali che riportano le aree interessate da espropri / asservimenti e le planimetrie di progetto e fra queste ultime e le sezioni. In alcune di queste sezioni appaiono opere in alveo (evidentemente non accettabili né percorribili) di cui non si ha evidenza in planimetria ed, al contrario, vi sono indicazioni di interferenze sulle mappe catastali non confermate negli elaborati progettuali (planimetrie e sezioni). In altre planimetrie, le mappe catastali sembrerebbero non riportare la previsione di acquisizione delle aree dove dovrebbe essere traslato il canale.

In diversi punti è prevista la realizzazione di opere di fondazioni a ridosso del canale, in piena fascia di rispetto; tale previsione, oltre a non essere ammissibile, rischia di comportare impatti sulla stabilità e funzionalità del canale stesso.

Parimenti dovranno essere superate le ipotesi assunte in merito alla portata nominale del canale secondario che hanno indotto un dimensionamento delle opere idrauliche inadeguato rispetto alle reali necessità attuali e future consortili.

Sul canale derivatore Valle Olona sono inoltre previsti interventi di deviazione, di cambio di sezione, di tombinatura, passaggi in sifone e affiancamenti con varie opere tra cui muri di sostegno o pareti di box interrati e vasche disperdenti che dovranno essere oggetto di analisi più approfondite per poterne analizzare l'effettiva fattibilità.

Tale situazione appare particolarmente critica nel tratto di canale in territorio del comune di Vanzago, laddove appare evidente che tutte le modifiche proposte arrecano un consistente costo economico alla stazione appaltante ed un insostenibile aggravio manutentivo e gestionale al Consorzio. Limitatamente al territorio comunale di Vanzago si





propone pertanto di individuare un tracciato del secondario Villorresi alternativo a quello proposto, del quale si è individuato un potenziale percorso, utilizzando per la maggior parte il sedime di esistenti canali terziari consortili, tale da evitare completamente il parallelismo con la linea ferroviaria e le oggettive difficoltà non solo di cantierizzazione e realizzazione delle opere, ma anche di successiva manutenzione e gestione delle stesse. Si propone, pertanto, l'apertura di un tavolo di confronto – allargato agli Enti territoriali interessati - per valutare tale proposta alternativa.

Il tavolo di confronto, inoltre, dovrà attentamente valutare le tempistiche di esecuzione delle opere, sia per quanto attiene quelle programmate sul Canale Principale Villorresi che sul canale secondario, tenuto conto delle diverse previsioni esistenti sugli stessi in termini di durata della presenza di acqua. Dagli elaborati progettuali, infatti, non è stato possibile identificare una programmazione spazio-temporale delle opere di cantierizzazione, spesso demandate alla successiva fase di appalto, con conseguente inaccettabile incertezza sulla effettiva possibilità da parte del Consorzio di assolvere alle proprie finalità di distribuzione delle dispense irrigue ai propri Consorziati, con conseguente rischio di ingenti danni economici alle aziende agricole, specie in un momento di grave crisi del settore.

In linea generale si osserva che la costruzione di nuove trincee drenanti nei tratti lungo il canale secondario – in particolare nelle tratte in cui non vengono alterate le sezioni - può generare problematiche di stabilità delle sponde del canale sia in fase di costruzione delle trincee sia, successivamente, in fase di esercizio del canale. Lo stato delle sponde del secondario, infatti, è tale per cui possano esserci perdite di acqua dal canale verso i terreni retrostanti che, intercettate dalle trincee, possono alterare le dinamiche di infiltrazione con asportazione di materiale e cedimento delle sponde del canale. Sotto il profilo progettuale dovranno essere adeguate le distanze delle trincee dal canale e di conseguenza procedere alla traslazione di quest'ultimo, ampliando le aree da acquisire ed asservire in favore del Consorzio.

Osservazioni particolari sulle aree necessarie alla realizzazione delle opere proposte

Premesso quanto già in precedenza riportato circa l'incongruenza di diversi elaborati, ed in particolare fra le tavole del particellare e quelle di progetto, si anticipano, **per quanto è stato possibile valutare dalla documentazione a disposizione**, alcune osservazioni di dettaglio

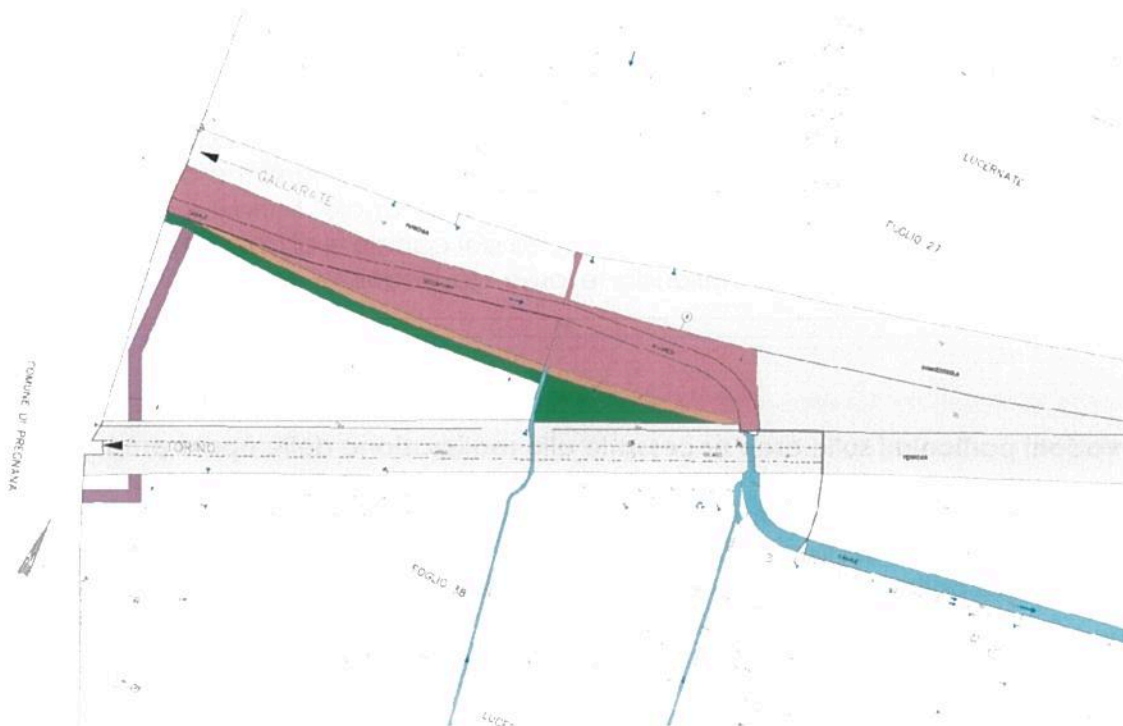




Elaborato MDL130D43EDAQ0100002B – Elenco ditte Rho

COMUNE DI RHO (MI)															
(parte seconda)															
N. ORDINE		1													
POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO - ARONA															
Tratta Rho - Gallarate															
Quadruplicamento Rho - Parabiago e Raccordo Y															
Progetto Definitivo															
Ditta catastale: DIFAMMO PUBBLICOGRANDIACQUE ESPRITESTHO															
NUMERO DI PIANO	IDENTIFICAZIONE CATASTALE INTERE PARTICELLE							TITOLO DELL'OCCUPAZIONE DELLE AREE							
	FOGLIO	MAPPALE	SUB	QUALITA' / CATEGORIA	CLASSIF.	CAT. (ATAN)	SUPERFICIE			CONVITTENZA FARMACI (ATI)	ESPROPRIO PER SEDE FERROVIA E SUE DIPENDENZE	ESPROPRIO PER DEVIAZIONE STRADE E CORSI D'ACQUA	RELIQUIATI	SERVIZI PER DEVIAZIONI PUBBLICI SERVIZI	ESPROPRIO PER INTERVENTI DI RIQUALIF. AMBIENTALE
							PA	A	CA						
1	27			Catt. V/Basse							2.153	0	0	0	0
TOTALE											2.153	0	0	0	0

Elaborato MDL130D43BDAQ0100005B – PPE Rho



Il progetto sembra prevedere la traslazione del canale in posizione più a sud di quella esistente: dovrà essere traslata la servitù di acquedotto esistente sul sedime del canale e sulle sue pertinenze nella nuova sede. Dovrà essere verificata la sufficienza delle aree delineate negli elaborati grafici rispetto a tale aspetto, anche in considerazione della previsione di una viabilità in fascia di rispetto e delle opere di riqualificazione ambientale che potrebbero essere state previste ad una distanza dal canale incongruente con il vigente regolamento di polizia idraulica. Tale evenienza dovrà essere verificata in seno al progetto e di conseguenza adeguato il piano particellare di esproprio.





Elaborato MDL130D43EDAQ0200001B – Elenco ditte Pregnana M.se

COMUNE DI PREGNANA (MI)

PARTE SECONDA

N. ORDINE 1

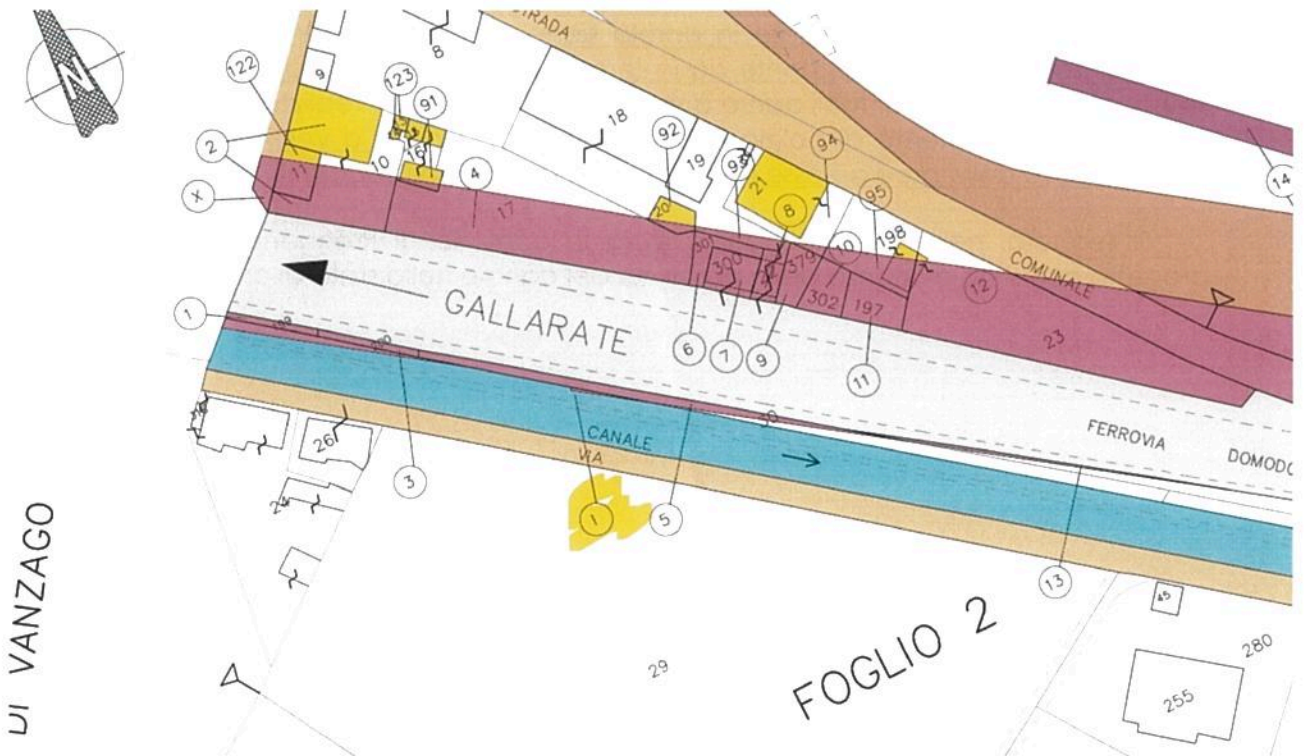
POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO - ARONA
 Tratta Rho - Gallarate
 Lotto Funzionale Rho - Parabiago, compreso "Raccordo Y"
 Progetto Definitivo

ACQUE ESENTI ESTIMO

Ditta catastale:

NUMERO DI PIANO	IDENTIFICAZIONE CATASTALE INTERE PARTICELLE							TITOLO DELL'OCCUPAZIONE DELLE AREE						
	FOGLIO	MAPPALE	SUB.	QUALITA' / CATEGORIA	CLASSE	CAT. CATA.	SUPERFICIE	CONSISTENZA F.A.D.RICATO	ESPROPRIO PER SEDE STABILE FERROVIA E SUE DIPENDENZE	ESPROPRIO PER DEVIAZIONE STRADE E CORSI D'ACQUA	RELIQUATI	SERVITU' PER DEVIAZIONE PUBBLICI SERVIZI	ESPROPRIO PER INTERVENTI DI RIQUALIF. AMBIENTALE	
														HA
I	2			Canale Villorresi					36	0	0	0	0	
VII	7			Canale Villorresi					140	142	0	0	0	
VIII	8			Font Serbelloni					198	0	0	0	0	
IX	7			Font Serbelloni					5	0	0	0	0	
									TOTALE	379	142	0	0	0

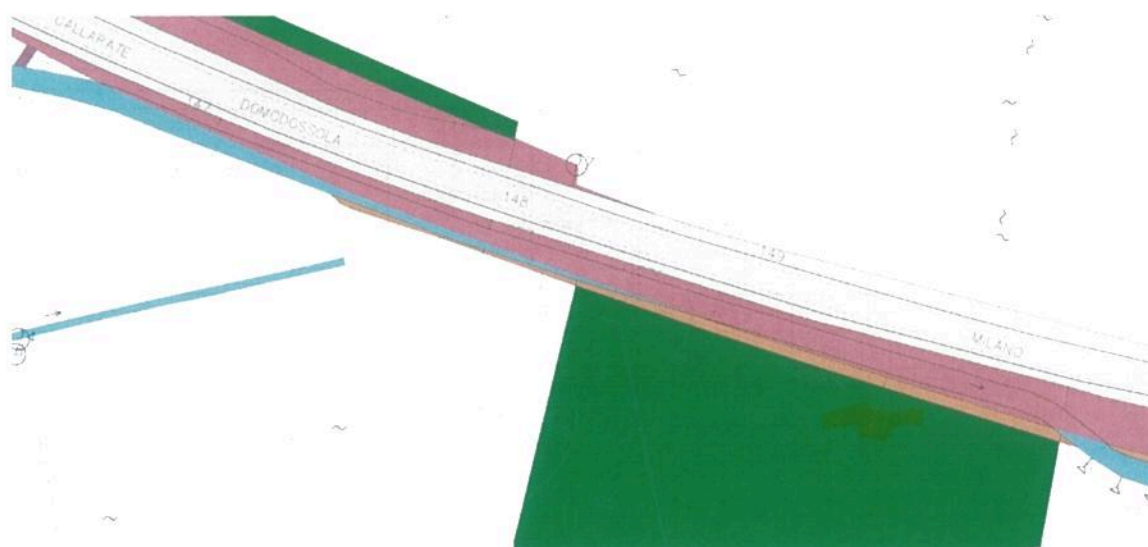
Elaborato MDL130D43BDAQ0200001B – PPE Pregnana 1/2





Nell'elaborato è prevista (id I) l'acquisizione di una porzione del canale: dagli elaborati progettuali non è stato possibile desumere la natura delle opere da realizzare all'interno del sedime del canale consortile. Devono inoltre essere specificate le eventuali ulteriori opere che verranno realizzate nelle fasce di rispetto del canale stesso e definite le sorti dei reliquati in fascia di rispetto che rimarrebbero interclusi tra il canale consortile ed il rilevato ferroviario al fine di non generare oneri di passaggio a carico del Consorzio per l'accesso a fondi interclusi.

Elaborato MDL130D43BDAQ0200002B - PPE Pregnana 2/2



Il progetto sembra prevedere l'esproprio di gran parte del sedime del canale secondario (id VII). Non appare chiaro se il canale venga traslato in una nuova sede e se le aree oggetto del procedimento in parola siano sufficienti a garantire il permanere della consistenza patrimoniale esistente sia in termini di alveo del canale che di pertinenze allo stesso connesse. Le eventuali opere a verde dovranno essere realizzate a distanza conforme al vigente regolamento di polizia idraulica, per cui si invita a verificare la necessità di un ampliamento delle aree ad esse destinate al fine di non occupare le fasce di rispetto.

Si segnala, nello specifico della tratta in comune di Pregnana, che nelle sezioni di progetto non si ha evidenza della posizione del canale nello stato di progetto.





Elaborato MDL130D43EDAQ0300001B – Elenco ditte Vanzago

COMUNE DI VANZAGO (MI)

PARTE SECONDA

N. ORDINE 1

POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO - ARONA

Tratta Rho - Gallarate

Lotto Funzionale Rho - Parabiago, compreso "Raccordo Y"

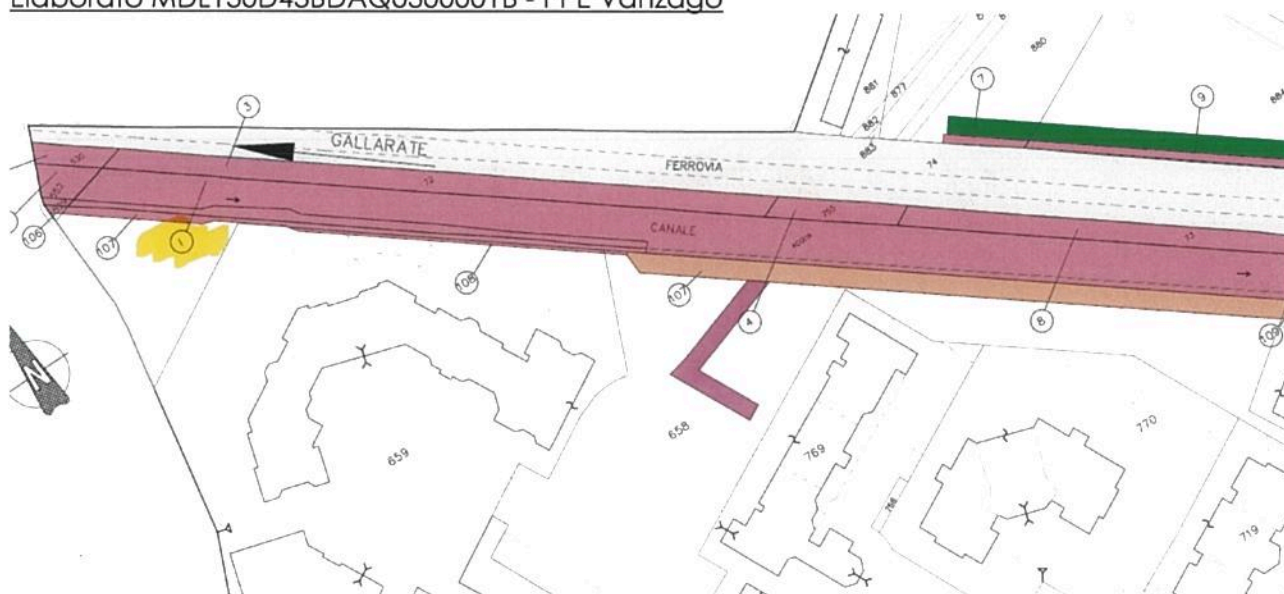
Progetto Definitivo

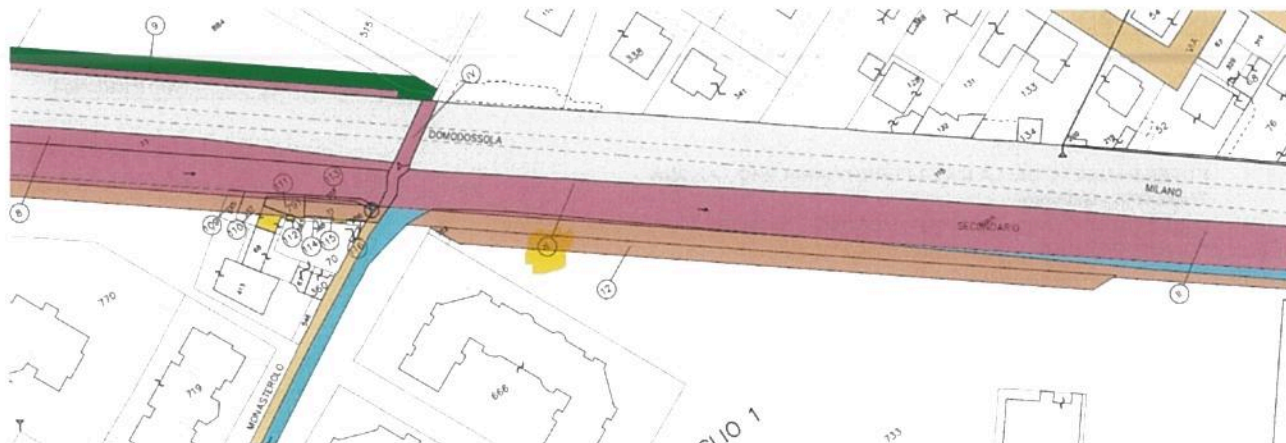
ACQUE ESENTI ESTIMO

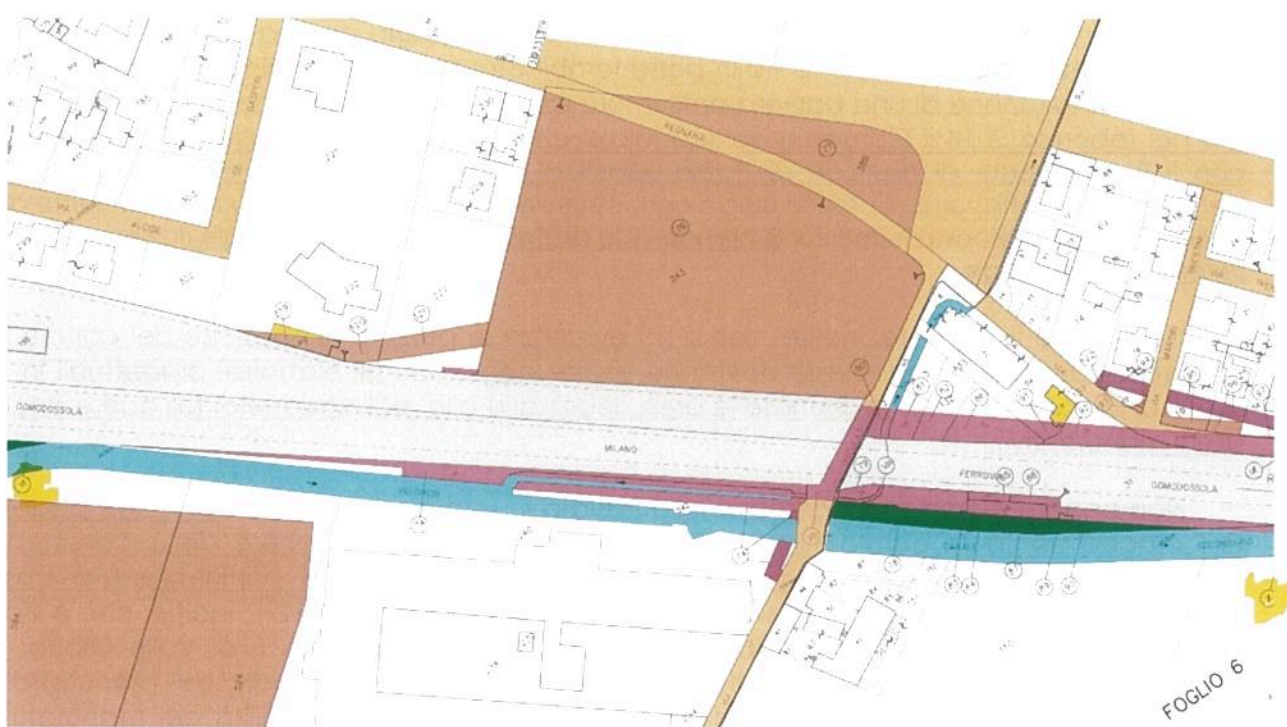
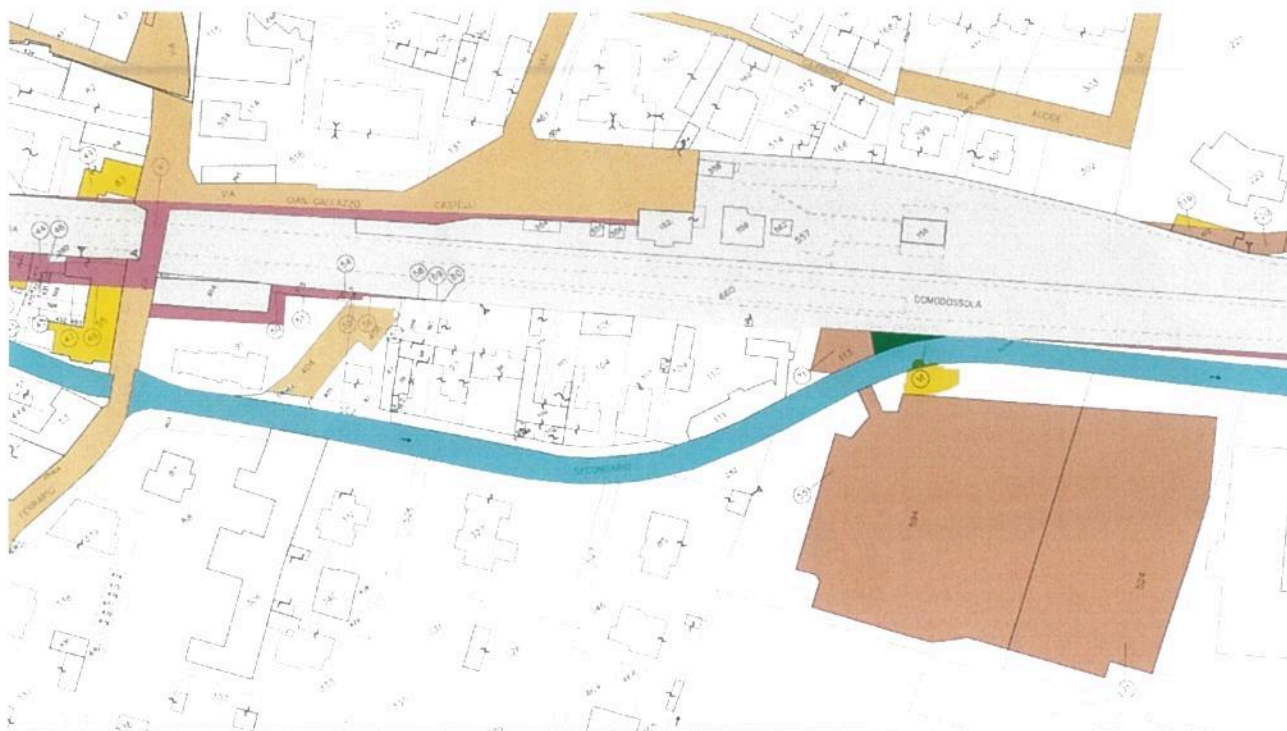
Ditta catastale:

NUMERO DI PIANO	IDENTIFICAZIONE CATASTALE INTERE PARTICELLE							TITOLO DELL'OCCUPAZIONE DELLE AREE						
	FOGLIO	MAPPALE	SUB.	QUALITA' / CATEGORIA	CLASSE	CAT. CATAS.	SUPERFICIE			ESPROPRIO PER SEDE STABILE FERROVIA E SUE DIPENDENZE	ESPROPRIO PER DEVIAZIONE STRADE E CORSI D'ACQUA	RELIQUATI	SERVITU' PER DEVIAZIONE PUBBLICI SERVIZI	ESPROPRIO PER INTERVENTI DI RIQUALIF. AMBIENTALE
							HA	A	CA					
I	1			Canale villorresi						2.840	0	0	0	0
II	1			Canale villorresi						3.407	0	0	0	480
III	5			Canale villorresi						405	0	0	0	0
VI	5			Canale villorresi						0	0	0	0	0
VIII	6			acqua						59	0	0	0	0
X	6			Canale villorresi						150	0	0	0	0
TOTALE										6.881	0	0	0	480

Elaborato MDL130D43BDAQ0300001B - PPE Vanzago







FOGLIO 6





Il progetto sembra prevedere l'esproprio totale del sedime del canale secondario per la costruzione del nuovo rilevato ferroviario: il canale modificato sembra essere proposto in parte con sezione a cielo aperto ed in parte tombinata: nei tratti tombinati sembra essere prevista l'installazione di una barriera antirumore sulla soletta del tombino. Su questo tema già nel febbraio 2014 il Consorzio ha segnalato che tale previsione risultava in contrasto con il Regolamento di gestione di Polizia Idraulica e ha richiesto delle tavole progettuali dettagliate da sottoporre al proprio ufficio concessioni e legale, riservandosi successivamente di fornire adeguata risposta in merito. Si prende atto dell'assenza di riscontro a tale richiesta e la si reitera in questa sede.

Nelle tratte tombinate, inoltre, non si ha evidenza di pozzetti di ispezione del canale né di percorsi di accesso agli stessi: dovranno essere aggiornati gli elaborati progettuali in tal senso e, di conseguenza, revisionate le aree necessarie alla realizzazione di tali opere anche ai fini manutentivi.

Non appare chiaro se il canale venga traslato in una nuova sede e se le aree oggetto del procedimento in parola siano sufficienti a garantire il permanere della consistenza patrimoniale esistente sia in termini di alveo del canale che di pertinenze allo stesso connesse. Nel tratto ove viene realizzata l'opera identificata con "IN17", inoltre, non è stata annotata la presenza del manufatto di derivazione del diramatore 5 di Valle Olona: gli elaborati dovranno essere aggiornati e dovrà essere verificata la quota del manufatto di derivazione, ripristinato il bacino di misurazione e garantita l'accessibilità dei manufatti di manovra. Le aree necessarie alla costruzione delle opere, così come modificate – ivi comprese le pertinenze dei canali da assoggettare a servitù in favore del Consorzio – dovranno essere adeguatamente modificate.





Si ribadisce, come già espresso in precedenza, in relazione alle particolari criticità su questa tratta, la necessità di valutare un possibile percorso alternativo.

Elaborato MDL130D43EDAQ0400001B – Elenco ditte Pogliano Milanese

COMUNE DI FOGLIANO (MI)
(parte seconda)

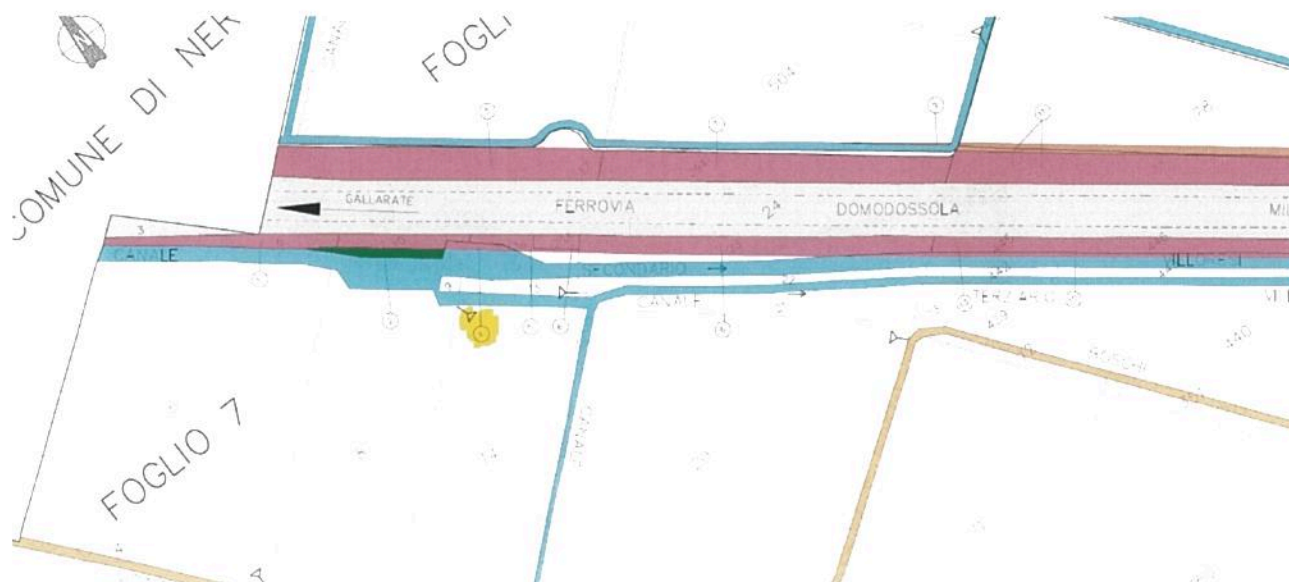
N. ORDINE 1

POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO - ARONA
Tratta Rho - Gallarate
Lotto Funzionale Rho - Parabiago, compreso "Raccordo Y"
Progetto Definitivo

Ditta catastale: ACQUE ESSENTI ESTIMO

NUMERO DI PIANO	IDENTIFICAZIONE CATASTALE INTERE PARTICELLE							TITOLO DELL'OCCUPAZIONE DELLE AREE							
	FOGLIO	MAPPALE	SUB.	QUALITA' / CATEGORIA	CLASSE	CAT. CATAS.	SUPERFICIE			CONSISTENZA FABBRICATO	ESPROPRIO PER SEDE FERROVIA E SUE DIPENDENZE	ESPROPRIO PER DEVIAZIONE STRADE E CORSI D'ACQUA	RELIQUATI	SERVITU' PER DEVIAZIONE PUBBLICI SERVIZI	ESPROPRIO PER INTERVENTI DI RIQUALIF. AMBIENTALE
							HA	A	CA						
I	7			Canaie Villorresi							200	0	0	0	0
III	2			Canaie Villorresi							PA1	0	0	0	0
IV	2			Canaie Villorresi							3A7	0	0	0	0
TOTALE											1.563	0	0	0	0

Elaborato MDL130D43BDAQ0400001B – PPE Pogliano M.se



Il progetto sembra prevedere la realizzazione di un'opera all'interno del sedime del canale consortile in corrispondenza dell'area con Id I: dagli elaborati progettuali non è stato possibile desumere quale opera sia ivi prevista.





Nelle aree indicate con Id IV e Id III il progetto sembra individuare alcuni interventi sul canale secondario: nelle planimetrie di progetto (in particolare in corrispondenza dell'Id. III) non è chiaro come venga realizzato il manufatto di raccordo planimetrico tra il canale esistente e quello traslato e non sono presenti negli elaborati i dettagli costruttivi del nuovo sifone Id INK4 o Id INV2. Si evidenzia nuovamente che non appare chiaro se le aree oggetto del procedimento in parola siano sufficienti a garantire il permanere della consistenza patrimoniale esistente sia in termini di alveo del canale che di pertinenze allo stesso connesse.





Elaborato MDL130D43EDAQ0500001B – Elenco ditte comune di Nerviano

COMUNE DI NERVIANO (MI)

PARTE SECONDA

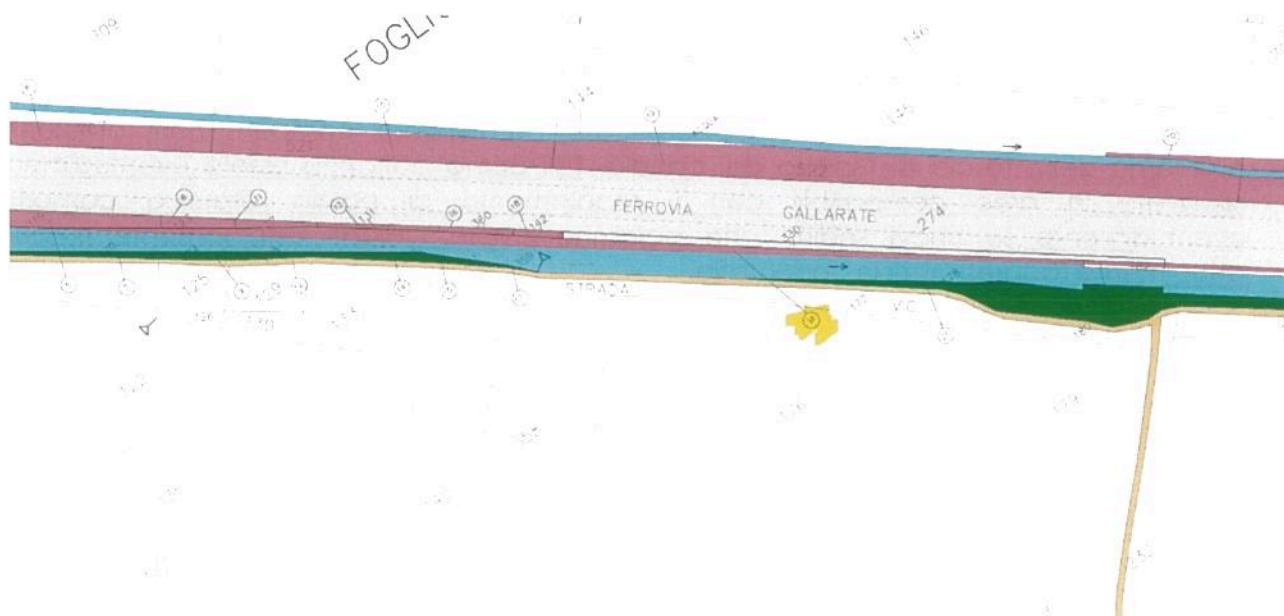
N. ORDINE 1

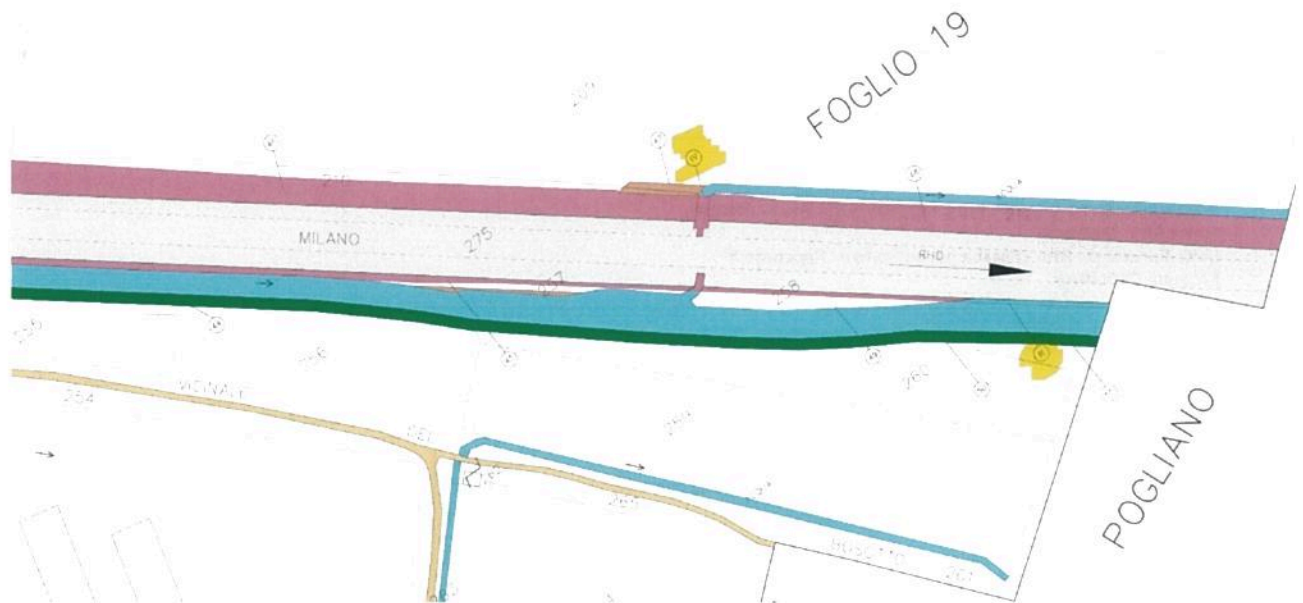
POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO - ARONA
 Tratta Rho - Gallarate
 Lotto Funzionale Rho - Parabiago, compreso "Raccordo Y"
 Progetto Definitivo

Ditta catasta e:

NUMERO DI PIANO	IDENTIFICAZIONE CATASTALE INTERE PARTICELLE								TITOLO DELL'OCCUPAZIONE DELLE AREE						
	FOGLIO	MAPPALE	SUB.	QUALITA' / CATEGORIA	CLASSE	CAT. CATAS.	SUPERFICIE			CONS STENZA FASBRICATO	ESPROPRIO PER SEDE STABILE FERROVIA E SUE DIPENDENZE	ESPROPRIO PER DEVIAZIONE STRADE E CORSI D'ACQUA	RELIQUATI	SERVITU' PER DEVIAZIONE ELETTRODOT TO	ESPROPRIO PER INTERVENTI DI RIQUALIF. AMBIENTALE
							HA	A	CA						
II	19			terzole villorresi							72	0	0	0	0
IV	19			terzole villorresi							45	0	0	0	0
VI	19			terzole villorresi							74	0	0	0	0
TOTALE											910	0	0	0	0

Elaborato MDL130D43BDAQ0500001B – PPE Nerviano





Il progetto sembra prevedere delle modifiche di tracciato del canale: dagli elaborati (planimetrie e sezioni) non è chiaro come venga attuata tale modifica. Vi è, in particolare, una significativa discrepanza tra planimetria, sezioni e relazione illustrativa relativamente agli interventi INK7 (interventi su terziario) ed IN19 (interventi su secondario).

Non appare, inoltre, evidente se le modifiche presenti nelle sezioni di progetto (a titolo esemplificativo v. sez. 58) siano congruenti con le planimetrie catastali, in quanto appaiono opere in alveo nelle sezioni di cui non si ha evidenza in planimetria ed, al contrario, vi sono indicazioni di interferenze sulle mappe catastali non confermate negli elaborati progettuali (planimetrie e sezioni).

Sembrano, inoltre, previste aree destinate ad ospitare compensazioni ambientali all'interno della fascia di rispetto del canale. Tali opere potranno essere eventualmente realizzate in aree compatibili con il regolamento di polizia idraulica consortile, eventualmente su nuovi sedimenti che potranno essere indicati esternamente a quelli attualmente rappresentati in cartografia.



Elaborato MDL130D43EDAQ0600001B – Elenco ditte Parabiago

COMUNE DI PARABIAGO (MI)

N. ORDINE 28

POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO - ARONA
 Tratta Rho - Gallarate
 Lotto Funzionale Rho - Parabiago, compreso "Raccordo Y"
 Progetto Definitivo

CONSORZIO DI BONIFICA EST TICINO-VILLORESI con sede in MILANO (MI) 97057290153 P.zza "Italia" 1/1

Ditta catastale:

NUMERO DI PIANO	IDENTIFICAZIONE CATASTALE INTERE PARTICELLE								TITOLO DELL'OCCUPAZIONE DELLE AREE						
	FOGLIO	MAPPALE	SUB.	QUALITA' / CATEGORIA	CLASSE	CAT. CATAST.	SUPERFICIE			CONSISTENZA FABBRICATO	ESPROPRIO PER SEDE STABILE FERROVIA E SUE DIPENDENZE	ESPROPRIO PER DEVIAZIONE STRADE E CORSI D'ACQUA	RELIQUATI	SERVITU' PER DEVIAZIONE PUBBLICI SERVIZI	ESPROPRIO PER INTERVENTI DI RIQUALIF. AMBIENTALE
							HA	A	CA						
69	15	160		BOCCO CEDJO	J		00	42	40		75	0	0	0	0
70	15	187		PASCOLO	J		00	1E	00		0	0	0	0	0
71	15	161		BUSCOLO CEDJO	J		00	45	30		59	1 / 90	0	0	0
72	15	83		INCULTO STERILE	J		00	21	00		16	245	0	0	0
TOTALE											190	2.040	0	0	0

COMUNE DI PARABIAGO (MI)

(PARTE SECONDA)

N. ORDINE 1

POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO - ARONA
 Tratta Rho - Gallarate
 Lotto Funzionale Rho - Parabiago, compreso "Raccordo Y"
 Progetto Definitivo

ACCUE ESENTI ESTIMO

Ditta catastale:

NUMERO DI PIANO	IDENTIFICAZIONE CATASTALE INTERE PARTICELLE								TITOLO DELL'OCCUPAZIONE DELLE AREE						
	FOGLIO	MAPPALE	SUB.	QUALITA' / CATEGORIA	CLASSE	CAT. CATAST.	SUPERFICIE			CONSISTENZA FABBRICATO	ESPROPRIO PER SEDE STABILE FERROVIA E SUE DIPENDENZE	ESPROPRIO PER DEVIAZIONE STRADE E CORSI D'ACQUA	RELIQUATI	SERVITU' PER DEVIAZIONE PUBBLICI SERVIZI	ESPROPRIO PER INTERVENTI DI RIQUALIF. AMBIENTALE
							HA	A	CA						
VII	15			canale Villoresi							502	0	0	0	0
XII	26			canale Villoresi							294	0	0	0	0
XIV	26			canale Villoresi							162	120	0	0	0
TOTALE											958	120	0	0	0





Elaborato MDL130D43BDAQ0600002B PPE Parabiago (2/3)



Il progetto sembra prevedere la realizzazione di un ponte ad arcata unica con fondazioni all'interno della sezione del CAPV. Ciò pare violare il principio generale desumibile dalle vigenti NTC2018 e viola con assoluta certezza il regolamento di polizia idraulica consortile discendente, come anticipato in premessa, da quello regionale.

Premesso che la nuova opera dovrà essere oggetto di specifico atto di concessione di polizia idraulica in sostituzione della procedura espropriativa da voi proposta, nel merito si osserva che le modalità costruttive delle fondazioni risultano incompatibili con l'esercizio del canale e che in generale lo scrivente non sia mai stato interpellato in merito alla realizzazione del nuovo manufatto di scavalco, come invece prescritto dal CSLPP.

Nello specifico il manufatto, così come proposto, rende inaccessibili le tre arcate retrostanti costituenti l'esistente ponte ferroviario, con la conseguente impossibilità di poter procedere, a titolo esemplificativo, con la pulizia da tronchi o altro materiale flottante che potesse rimanere trattenuto dalle pile in alveo. Tale previsione progettuale non consente, inoltre, allo scrivente di ottemperare agli attuali obblighi in capo al Consorzio in merito alla pulizia delle pile in alveo, ovvero non consente allo scrivente di garantire l'esercizio in sicurezza del manufatto ferroviario. Qualora venisse confermata la proposta progettuale, in altri termini, decadranno automaticamente i gravami e gli oneri manutentivi in capo all'Ente consortile.

Sotto il profilo costruttivo risulterebbe indispensabile realizzare le pile al di fuori dell'alveo inciso del canale e realizzare una serie di strutture, almeno in sponda destra idraulica, tali da formare un percorso di manutenzione (di larghezza almeno 3 mt ed altezza almeno 3,20 mt. netti su tutta la larghezza) in maniera tale da poter giungere in prossimità del vecchio ponte a tre arcate, al fine di poterne eseguire le manutenzioni nelle casistiche sopra descritte. Di conseguenza dovranno essere verificate e riviste le aree eventualmente occorrenti alla realizzazione dell'intero attraversamento.





Non è, inoltre, evidente che l'intervento di costruzione del nuovo attraversamento ciclopedonale (di cui si prescriverà l'adeguamento ad una altezza interna netta di 3,20 mt) venga accompagnato dalla rimozione delle palancole provvisorie posate in alveo per dare continuità al percorso ciclabile lungo il canale Villorresi per la manifestazione espositiva del 2015, con conseguente ripristino sia del fondo che della sponda destra secondo le modalità costruttive che lo scrivente fornirà, in maniera tale da garantire omogeneità rispetto agli interventi recentemente attuati sia a monte sia a valle. Dovrà essere inoltre modificato l'innesto a nord dell'attraversamento del Canale Villorresi tra il nuovo percorso ciclopedonale e la banchina del Canale (nell'elaborato sembra esservi un raccordo con la Via Aristotele).

E' indispensabile, inoltre, che vengano dettagliate le fasi costruttive delle opere in relazione alla presenza di acqua all'interno del Canale Principale Villorresi che è, ad oggi, prevista a partire dal 2023 per tutti i mesi dell'anno, a meno di specifiche puntuali necessità di intervento di volta in volta programmate al di fuori delle stagioni irrigue estiva ed invernale: eventuali asciutte del Canale dovranno essere preventivamente richieste e condivise con lo scrivente previo riconoscimento del lucro cessante legato al mancato funzionamento delle centrali idroelettriche funzionanti in comune di Monza.

Elaborato MDL130D43BDAQ0600003B PPE Parabiago (3/3)



Il progetto sembra prevedere, lungo il secondario, l'acquisizione di aree per la realizzazione dei muri di contenimento del rilevato ferroviario. Non appaiono presenti aree di occupazione temporanea, per cui si desume che tutte le opere possano essere realizzate in presenza di acqua e senza alterazione delle sponde del canale.

Dalle sezioni di progetto, però, appare evidente che vi sia un incremento dei carichi gravanti sulla sponda sinistra del canale consortile sia in fase di cantierizzazione (aspetto





desunto ma non evidentemente riportato negli elaborati) sia in fase successiva di esercizio dei manufatti di sostegno delle opere ferroviarie: tenuto conto dello stato di conservazione del canale dovrà essere previsto il rifacimento del rivestimento della sponda sinistra del canale secondario e del fondo dello stesso in maniera da garantire la impermeabilità di questo ultimo ed una adeguata funzione di sostegno meccanico dei sovraccarichi che verranno generati sui terreni retrostanti i manufatti idraulici. Dovranno, inoltre, essere forniti idonei dettagli costruttivi in relazione alle piste di accesso necessarie ai getti, agli scavi e quanto altro e, di conseguenza, eventualmente adeguate le aree ad esse necessaria sia a livello temporaneo che permanente.

CONCLUSIONI

La disamina degli elaborati progettuali, propedeutica alla corretta interpretazione delle planimetrie delle aree oggetto della procedura ablativa, **non ha consentito di determinare univocamente quantità e qualità delle opere che le Società in indirizzo intendono attuare sulla rete consortile nè le ricadute in termini di occupazioni di aree.** Esaurita la doverosa premessa in merito alla impossibilità di attuare una procedura espropriativa quale strumento alternativo alla concessione di polizia idraulica prevista dalla vigente normativa regionale, è indispensabile che vengano esaminati e condivisi gli aspetti tecnici anche di dettaglio del progetto delle opere che modificheranno i beni consortili, anche finalizzati alla costruzione di beni la cui natura appare in contrasto con le finalità consortili.

Alla luce delle criticità esposte, il Consorzio chiede pertanto che siano accolte le richieste di modifica ed integrazioni sinteticamente sopra illustrate e, pur riservandosi sin d'ora la facoltà di integrare le osservazioni di cui alla presente, conferma la propria disponibilità a collaborare, anche nel dettaglio, alla risoluzione delle problematiche espresse al fine di garantire il reciproco soddisfacimento delle necessità ed il raggiungimento delle finalità istituzionali.

Distinti saluti.

Il Direttore Generale
(Laura Borzilleri)

The stamp is circular with the text: "CONSOZIO DI BONIFICA EST TICINO VILLORESI - MILANO - REGIONE LOMBARDA".

