



Giunta Regionale

Allegato "A"
Valutazione tecnica del progetto

alla deliberazione di Giunta Regionale

n° XI/ del

**Espressione di parere regionale favorevole alla volontà di intesa
ai sensi del D.P.R. n. 383/1994; espressione del parere
regionale ai sensi delle ordinanze n. 1 del 29 ottobre 2021 e
n. 4 del 13 aprile 2022 a firma della Commissaria straordinaria,
nonché espressione della relativa volontà di intesa ai sensi
dell'art. 4, comma 2
del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni
dalla L. n. 55/2019 e s.m.i.**

PROGETTI DEFINITIVI RELATIVI AL

**Quadruplicamento della tratta
Milano Rogoredo- Pieve Emanuele e
velocizzazione della linea storica Milano-Genova,
tratta Milano-Pavia**

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA
Progettazione: Italferr SpA

INDICE

A1 Il contesto e la procedura di approvazione

A1.1 Introduzione

A1.2 Avvio della procedura di approvazione del progetto definitivo e iter istruttorio

A1.2.1 La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.)

A2 Il progetto definitivo

A2.1 Caratteristiche generali del progetto

A2.2 Modello di esercizio

A3 Prescrizioni

A4 Conclusioni

A1 Il contesto e la procedura di approvazione

A1.1 Introduzione

Il decreto legge n. 32 del 18 aprile 2019, convertito con modificazioni nella legge n. 55 del 14 giugno 2019, ed in particolare l'art. 4, comma 1, come sostituito dal decreto legge n. 76 del 16 luglio 2020 convertito con modificazioni della legge n. 120 del 11 settembre 2020, da ultimo modificato con la legge n. 108 del 29 luglio 2021 prevede l'individuazione, mediante decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, degli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale e la contestuale nomina di Commissari straordinari per la realizzazione degli interventi medesimi.

Per l'intervento "Quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo – Pavia" con D.P.C.M. del 5 agosto 2021, notificato con nota del Capo del Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) in data 28 settembre 2021, è stata nominata Commissaria straordinaria la dott.ssa Vera Fiorani, Amministratrice Delegata e Direttrice Generale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI). A tal riguardo si evidenzia che l'intervento è compreso nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia (PNRR) che prevede una tempistica stringente per l'ultimazione dei relativi lavori fissata per il 2026.

Inoltre, l'art. 4, comma 2, del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32 convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, prevede che "l'approvazione dei progetti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati, e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici".

Il "Quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo – Pavia" è inserito nell'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021 – parte investimenti tra RFI e MIMS, pubblicato nella G.U. n. 275 del 18 novembre 2021 a seguito delibera CIPESS n. 45 del 27 luglio 2021, con un costo totale di 900 milioni di euro, di cui 264,50 milioni di euro per la 1ª fase di quadruplicamento da Milano Rogoredo a Pieve Emanuele ed è confermato nello schema di Contratto di Programma 2022-2026, parte investimenti tra RFI e MIMS, pubblicato per la consultazione da RFI sul proprio sito internet l'8 luglio u.s., di prossima approvazione da parte del CIPESS e di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

A1.2 Avvio della procedura di approvazione del progetto definitivo e iter istruttorio

Con ordinanza n. 4 del 13 aprile 2022, la Commissaria straordinaria ha autorizzato RFI a svolgere la Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 53-bis della L. 108/2021 di conversione del DL n. 77/2021, sul progetto definitivo unitario del "Quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo – Pavia, tratta Milano Rogoredo Pieve Emanuele" (CUP: J47I09000030009) e "Velocizzazione della linea storica Milano-Genova tratta Milano – Pavia (CUP: J84H17000480001) nell'osservanza dei presupposti di legge per l'avvio della procedura, con riferimento alle modalità procedurali da adottarsi, in attuazione all'art. 4, comma 2, della L. n. 55/2019 che la Commissaria straordinaria Vera Fiorani ha reso note con ordinanza n. 1 del 29 ottobre 2021.

Il progetto definitivo del quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo – Pavia, suddiviso in due lotti funzionali, è il medesimo che in data 31 luglio 2019 è stato trasmesso da RFI ai fini del procedimento ambientale al MATTM e che il MATTM in data 2 ottobre 2019 ha dichiarato procedibile, rendendo disponibile tramite il sito web del MATTM gli elaborati del progetto definitivo, corredati dallo studio di impatto ambientale e di incidenza, sintesi non tecnica, progetto di monitoraggio ambientale, relazione paesaggistica e piano di utilizzo dei materiali di scavo.

Con parere tecnico istruttorio prot. n. 22804 del 5 luglio 2021, allegato al decreto MITE n. 376 del 16 settembre 2021 che ha dichiarato la compatibilità ambientale per il progetto definitivo “Potenziamento linea Milano – Genova. Tratta Milano Rogoredo – Pavia” condizionata alle prescrizioni della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA VAS (CTVA) n. 3426 del 22 maggio 2020, la competente Direzione del MIC ha condizionato l’avvio della Conferenza di Servizi all’espletamento della verifica di interesse culturale (VIC) sugli immobili oggetto di demolizione integrale, fissando il termine per la verifica di ottemperanza prima dell’avvio delle procedure autorizzative.

RFI in data 13 aprile 2022 ha trasmesso, ai sensi dell’art. 28 del D.Lgs. 152/2006, al MITE, al MIC e alle Soprintendenze territorialmente competenti, istanza per l’avvio della suddetta procedura di verifica di ottemperanza per il lotto funzionale “Milano Rogoredo – Pieve Emanuele”.

Con nota firmata il 15 aprile 2022 dalla Presidente della Conferenza di Servizi, RFI ha convocato la Conferenza dei Servizi in conformità a quanto stabilito dall’art. 1 dell’ordinanza n. 4 del 13 aprile 2022 e comunicato alle Amministrazioni/Enti interessati il link per l’accesso alla documentazione progettuale nonché che le Amministrazioni ed Enti interessati sono tenuti ad esprimere le proprie valutazioni e/o determinazioni sul progetto entro 90 giorni a far data dai 15 giorni successivi alla formalizzazione della nota stessa.

Una volta acquisiti tutti i pareri degli Enti e dei gestori dei servizi pubblici interferiti, la Commissaria straordinaria approverà il progetto d’Intesa con il presidente di Regione Lombardia.

A1.2.1 La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.)

Come anticipato sopra, il 31 luglio 2019 RFI ha depositato al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), ora Ministero della Transizione Ecologica – MITE, l’istanza per l’avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale sul progetto definitivo del “Potenziamento linea Milano – Genova. Tratta Milano Rogoredo – Pavia”, ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., istanza dichiarata procedibile dal medesimo Ministero in data 2 ottobre 2019.

La Direzione Generale Ambiente e Clima di Regione Lombardia, il 13 marzo 2020, a seguito di istruttoria, ha trasmesso all’Autorità Competente Statale richiesta di documentazione integrativa e la Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale – VIA-VAS (CTVA) in occasione della seduta della Sottocommissione n.11/2020 del 22 maggio 2020 della CTVA ha confermato la posizione regionale in merito alla sopracitata richiesta di integrazioni documentali.

La Commissione regionale V.I.A. nella seduta n. 22 del 2 dicembre 2020 ha approvato la relazione istruttoria, che costituisce parte integrante del parere positivo in ordine alla compatibilità ambientale sul progetto definitivo del “Quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo – Pavia, tratta Milano Rogoredo Pieve Emanuele”, espresso con DGR n. XI/4028 del 14 dicembre 2020; tale

giudizio positivo è espresso a condizione che il Proponente sviluppi tutti gli approfondimenti ritenuti necessari e contenuti nella relazione istruttoria allegata alla predetta deliberazione, che è stata trasmessa al MITE e a tutti gli Enti territoriali interessati e pubblicata sul sito web del sistema informativo regionale per la V.I.A. "SILVIA (VIA194-MA – PROCEDURA M.A.T.T.M ID-VIP 4826).

Il Ministero della Transizione Ecologica (MITE) con decreto n. 376 del 16 settembre 2021, di concerto con il Ministero della Cultura (MIC), ha dichiarato la compatibilità ambientale per il progetto definitivo "Potenziamento linea Milano – Genova. Tratta Milano Rogoredo – Pavia" condizionata alle prescrizioni della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA VAS (CTVA) n. 3426 del 22 maggio 2020. Le prescrizioni della Commissione riprendono in toto il quadro prescrittivo predisposto da Regione Lombardia.

A2 Il progetto definitivo

A2.1 Caratteristiche generali del progetto

Il progetto di quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo - Pavia ha un'estesa di 28,6 km ed è finalizzato a soddisfare l'obiettivo funzionale di consentire la completa separazione dei traffici suburbani e regionali da quelli interregionali, di lunga percorrenza e merci.

L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali:

1. quadruplicamento della tratta da Milano Rogoredo a Pieve Emanuele (da km 0+700 a km 11+985) per un'estesa complessiva circa 11 km;
2. quadruplicamento della tratta da Pieve Emanuele a Pavia, (da km 11+241 a km 28+401) per un'estesa complessiva circa 17 km;

In particolare, la 1a fase funzionale prevede le seguenti principali opere oggetto di istruttoria:

- la realizzazione della nuova coppia di binari del quadruplicamento, in affiancamento stretto alla linea storica (principalmente ad ovest), con interventi di velocizzazione anche degli attuali binari;
- la realizzazione delle nuove comunicazioni in uscita dalla stazione di Milano Rogoredo (a velocità 60 km/h);
- la trasformazione della stazione di Locate Triulzi in fermata;
- la trasformazione della fermata di Pieve E. in stazione;
- la realizzazione della nuova SSE Pieve Emanuele;
- l'adeguamento dei marciapiedi della fermata di Villamaggiore a H55cm da piano del ferro;
- la trasformazione della stazione di Certosa di Pavia in fermata e la contestuale realizzazione di un nuovo Posto di Movimento a Turago (modulo 750m);
- l'adeguamento delle opere esistenti (sottovia);
- la realizzazione di un nuovo apparato ACCM per entrambe le linee (linea per la lunga percorrenza e merci ad est e linea per traffico suburbani e regionali ad ovest).

Le principali opere della 2ª fase funzionale del quadruplicamento della tratta da Pieve Emanuele a Pavia sono:

- la realizzazione della nuova coppia di binari del quadruplicamento, in affiancamento (principalmente ad est);
- la modifica alla stazione di Pieve Emanuele;
- la modifica alla fermata di Villamaggiore;

- la realizzazione del nuovo PRG di Pavia (interventi in radice Nord) con la predisposizione del tracciato ferroviario per la futura fermata di Pavia Nord;
- la modifica ed estensione dell'apparato ACCM per entrambe le linee.

La linea ferroviaria è interessata anche dal progetto di “Velocizzazione Milano -Genova” che ha l’obiettivo di velocizzare la linea attuale tra Milano – Genova per ridurre i tempi di percorrenza.

Gli obiettivi attesi sulla Milano – Genova “velocizzata”, raggiungibili attraverso l’introduzione di alcune rettifiche di tracciato, interventi alle opere civili nonché interventi di modifica delle tecnologie, sono pertanto:

- la riduzione del tempo di percorrenza pura fino a 5’ per treni viaggianti a rango P senza fermate tra Milano e Genova sulla linea attuale;
- l’adeguamento a 750 m della Milano - Tortona in coerenza con quanto previsto per l’upgrade prestazionale del Corridoio Reno - Alpi nel Piano Industriale di RFI;
- il miglioramento dei livelli di puntualità e regolarità della circolazione grazie al rinnovo tecnologico;
- l’accentramento della gestione della circolazione presso il Posto Centrale di Milano Greco Pirelli.

Con la realizzazione degli interventi sopra descritti, la tratta in oggetto avrà una velocità massima pari a 180 km/h (rango C), sarà banalizzata e attrezzata con ERTMS/ETCS L2 sovrapposto e rispetterà gli standard di interoperabilità, con massa assiale D4 e sagoma P/C80. Sulla tratta sarà previsto un distanziamento dei treni a 5’.

A2.2 Modello di esercizio

Regione Lombardia il 12 marzo 2020 ha sottoscritto con RFI l’“Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del SFR passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l’interscambio modale” e l’Accordo Quadro, documenti nei quali sono delineati gli scenari di servizio attuali e futuri (2025). In particolare, l’Accordo Quadro prevede il quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo – Pavia, intervento che consentirà di incrementare gli indici di regolarità attraverso la separazione dei traffici suburbani, regionali, lunga percorrenza e merci nonché di raddoppiare l’attuale capacità della tratta ferroviaria.

In particolare, con la realizzazione della 1ª fase del quadruplicamento da Milano Rogoredo a Pieve Emanuele saranno adeguate le località di servizio di Locate Triulzi e Pieve Emanuele. La fermata di Pieve Emanuele sarà trasformata in stazione e realizzato un nuovo binario di attestamento che consentirà di attestare il servizio suburbano S2 con cadenzamento ogni 30 minuti (attualmente il servizio suburbano S2 termina a Milano Rogoredo).

A valle dell’attivazione del quadruplicamento della 2ª fase funzionale da Pieve E. a Pavia, si prevede invece un sostanziale incremento di traffico relativo alle componenti di lunga percorrenza e merci, conseguente anche agli sviluppi del Terzo Valico (2025), con un raddoppio dell’offerta attuale sulla linea.

La realizzazione dell’intervento consentirà quindi la gestione ottimale dei volumi di traffico incrementati sulla direttrice, grazie alla specializzazione delle due linee rispetto alle componenti di traffico presenti con benefici in termini di regolarità e puntualità per il traffico regionale/suburbano e capacità residua a disposizione per ulteriori incrementi futuri.

Lo scenario di pianificazione del Servizio Ferroviario Regionale (SFR) che il progetto di quadruplicamento e velocizzazione in esame dovrà garantire è esplicitato nel paragrafo 4.1 “Mobilità ed infrastrutture” della Relazione istruttoria, parte integrante della deliberazione D.G.R. n. XI/4028 del 14 dicembre 2020 di espressione del parere regionale al MITE, ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. 152/2006 in merito all’istanza di valutazione di impatto ambientale.

A3 PRESCRIZIONI

In premessa si segnala che **tutte le prescrizioni contenute nella D.G.R. n. XI/4028 del 14 dicembre 2020 (paragrafo 6.2 della Relazione istruttoria)** di espressione del parere regionale in ordine alla Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo del “Potenziamento linea Milano-Genova. Quadruplicamento tratta Milano Rogoredo-Pavia” **si intendono qui integralmente richiamate e confermate.**

Fatto salvo quanto sopra, si riportano di seguito alcuni specifici elementi prescrittivi a precisazione e/o integrazione di quanto contenuto nel parere regionale di cui alla D.G.R. n. XI/4028 del 14 dicembre 2020, che si intende in ogni caso, come appena evidenziato, integralmente richiamato.

Infrastrutture e mobilità

E’ evidente la necessità che l’intervento in analisi debba essere realizzato con tutti gli standard utili a supportare il modello di servizio descritto al paragrafo A2.2 così come definito anche sulla base dell’Accordo Quadro sottoscritto tra Regione Lombardia e RFI il 12 marzo 2020.

Si richiede una verifica oraristica sull’attestamento a Pieve Emanuele della linea S2, posta a 15’ dalla linea S13, affinché sia certificato che la costruzione di un solo binario di attestamento sia sufficiente alla realizzazione del servizio previsto.

Una particolare attenzione dovrà essere prestata alla prevista chiusura della Tangenziale Ovest (A50) che non risulta accettabile; si prescrive pertanto che RFI predisponga una differente soluzione progettuale che consenta il mantenimento dell’esercizio della Tangenziale Ovest, concordando con il concessionario (Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A., che, peraltro, si è già espresso in merito a necessità di integrazione nell’ambito del procedimento, con nota prot. 22/9513 del 29/04/2022, acquisita in atti regionali con prot. S1.2022.11042 del 02/05/2022) le lavorazioni per fasi e le necessarie deviazioni di carreggiata e/o parzializzazioni, che in ogni caso comportino l’eventuale limitazione a 2 corsie per senso di marcia al solo mese di agosto. A tal fine si chiede l’attivazione di un tavolo tecnico di confronto tra RFI e il concessionario Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.

Paesaggio

Aree di notevole interesse pubblico (art. 136, comma 1, lett. c) e d) D. Lgs. 42/2004

Lungo i tratti della linea ricadenti all’interno delle aree di notevole interesse pubblico, le barriere antirumore previste dovranno essere per lo più realizzate con pannellature trasparenti e tipologie e finiture cromatiche adeguate, al fine di non ostruire la visuale sia verso i monumenti (Abbazia di Chiaravalle, Santuario Santa Maria alla Fontana, Certosa di Pavia) sia verso le aree naturali e rurali,

in modo da poter cogliere dalla ferrovia i relativi quadri panoramici, in particolare per quanto riguarda gli ambiti tutelati con:

- DPGR 28.03.1984 che tutela in comune di Milano l'area circostante l'Abbazia di Chiaravalle, ancora oggi in gran parte a destinazione agricola, grazie alla limitazione dell'espansione urbana che ha permesso la conservazione delle caratteristiche storiche del paesaggio della campagna milanese dovuta all'azione dei monaci benedettini;
- DGR 8 marzo 1996 n. 9924, che tutela nel territorio del comune di Locate di Triulzi (MI) l'area che si estende tra la ferrovia MI-GE e il fiume Lambro meridionale, dove sorge il Santuario Santa Maria alla Fontana, che individua la ferrovia quale punto di vista preferenziale dal quale cogliere il quadro panoramico costituito dal Santuario e dai campi e boschi dell'intorno;
- DPGR 23.01.1979 che tutela la zona ad est del naviglio di Pavia nei comuni di Giussago, Vellezzo Bellini e Certosa di Pavia per la bellezza del paesaggio naturale rurale, tipico della pianura lombarda, arricchito della presenza di insigni monumenti quali la Certosa di Pavia e il naviglio Pavese, che si possono godere dalla strada statale, dall'alzaia e dalla ferrovia;
- DGR 25.07.2003 n. 13832 che tutela il territorio comunale di Zeccone e parte del territorio di Giussago (PV) per la bellezza del paesaggio naturale e rurale;
- DM 3.08.2018 che tutela l'ambito del Barco Certosa nei comuni di Borgarello, Giussago, Pavia e San Genesio e Uniti in provincia di Pavia, per la presenza di antiche tracce del Barco visconteo, dell'agro ticinese e del tracciato romano della strada Milano - Genova, nonché per la presenza di numerosi edifici quattrocenteschi.

Corsi d'acqua pubblici e relative fasce di 150 m (art. 142, comma 1, lett. c. D. Lgs. 42/2004)

In corrispondenza delle intersezioni della nuova linea ferroviaria con i corsi d'acqua tutelati (Fiume Lambro e Navigliaccio o Ticinello) e con il sistema delle rogge, utilizzare i principi di ingegneria naturalistica per la sistemazione delle scarpate ed implementare la posa di filari alberati lungo i corsi d'acqua, al fine di garantire i caratteri di naturalità e migliorare la percezione del paesaggio agricolo.

Stazioni ferroviarie e fabbricati tecnologici

Per quanto riguarda gli interventi relativi alle stazioni ferroviarie, dove sono previste anche opere di demolizione e realizzazione di nuovi sottopassi, a fronte delle integrazioni prodotte e in carenza di dettagliata documentazione progettuale, non è stato possibile verificare compiutamente la sistemazione finale di tutti gli interventi previsti nelle singole stazioni tramite opportuni rendering, che avrebbero permesso di confrontare la soluzione progettuale finale rispetto alla situazione esistente.

A fronte di tale premessa:

- in considerazione del valore testimoniale storico dei fabbricati viaggiatori, si prescrive di adottare tecniche e materiali tradizionali e coerenti per tutta la linea anche per quanto riguarda pensiline e sottopassaggi; risulta infatti necessario porre particolare attenzione all'inserimento delle opere con scelte progettuali che tengano in seria considerazione l'impatto visivo delle stesse, la percezione del più ampio contesto paesaggistico, la qualità degli spazi urbani, nonché gli interventi di mitigazione;
- per quanto riguarda i nuovi fabbricati tecnologici, si raccomanda l'utilizzo di materiali e cromatismi coerenti con le tipologie locali tradizionali.

Barriere acustiche e sistemi verdi di mitigazione

Presa visione del documento integrativo relativo all'approfondimento dello studio di inserimento delle barriere acustiche, considerato che la ferrovia si configura quale punto di vista preferenziale dal quale cogliere il quadro panoramico costituito da monumenti ed elementi del paesaggio agrario e naturalistico, si precisa quanto segue:

- lungo i tratti di linea adiacenti agli insediamenti industriali ed in particolare a quelli logistici di Villa Maggiore e Pieve Emanuele, adottare schermature anche con alberature d'alto fusto al fine di mitigarne l'impatto visivo dalla ferrovia;
- per quanto riguarda le recinzioni metalliche e le barriere antirumore opache, in quanto elementi confinari che definiscono i rapporti visivi tra ferrovia e spazi edificati e/o aree rurali, prevedere la verniciatura in colore verde chiaro, scelto nella gamma dei RAL, al fine di una maggiore integrazione nel più ampio contesto paesaggistico;
- le recinzioni dei nuovi fabbricati tecnologici siano corredate da siepi arbustive al fine di meglio mascherare l'edificio.

Aree di cantiere

- si rileva che le aree di cantiere necessarie alla realizzazione delle opere previste occupano comparti agricoli di rilevanti dimensioni, per le quali sarà necessario prevedere un organico piano d'azione che riduca al minimo i tempi d'uso delle aree;
- per le aree di cantiere previste lungo la linea ferroviaria, in particolare ricedenti negli ambiti tutelati ex D. Lgs.42/04, prevedere opportune fasce a verde di mitigazione verso la ferrovia e verso le zone abitate;
- a fine lavori tutte le piste di cantiere, le aree di stoccaggio temporaneo di materiali dovranno essere prontamente eliminate e le aree occupate dalle stesse dovranno essere ricondotte al primitivo stato dei luoghi, ripristinando l'originaria morfologia.

Si precisa che la presente sezione "Paesaggio", conformemente agli elaborati progettuali, concerne unicamente il controllo previsto dal D.lgs 42/2004 e non costituisce presunzione di legittimità del progetto sotto ogni altro diverso aspetto.

Assetto idrogeologico, difesa del suolo e polizia idraulica

Per quanto concerne gli aspetti legati all'assetto idrogeologico e alla difesa del suolo, in considerazione degli elementi di criticità legati al rischio idraulico per la tratta Milano Rogoredo – Pieve Emanuele, legati all'interferenza con il Fiume Lambro meridionale, si ricorda che occorre acquisire il parere dell'Autorità idraulica competente (AIPO), sia sulla compatibilità idraulica dell'infrastruttura in progetto, sia sulle opere idrauliche previste in alveo.

Con riferimento, invece, agli aspetti di Polizia Idraulica, considerato che il progetto interferisce con corsi d'acqua afferenti al reticolo principale (RIP) e al reticolo idrico consortile (RIB), si ricorda la necessità di richiedere alle Autorità idrauliche competenti le necessarie autorizzazioni propedeutiche alla realizzazione degli interventi (pareri idraulici, nulla osta, concessioni), ai sensi della dgr 5714 del 15 dicembre 2021.

Protezione Civile

In merito ai progetti in oggetto, si chiede di verificare:

- la conformità dei contenuti dei progetti delle infrastrutture con i piani di protezione civile comunali e provinciali dei territori interessati dalle opere;

- la compatibilità delle opere proposte con le aree di emergenza e delle strutture strategiche definite nei piani di protezione civile dei Comuni interessati dalle opere stesse.

A4 CONCLUSIONI

Tenuto conto di quanto illustrato nei paragrafi precedenti, si esprime parere favorevole con le prescrizioni e raccomandazioni sopra formulate e richiamate, per quanto compete a Regione Lombardia, sul progetto definitivo “Quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo – Pavia, tratta Milano Rogoredo Pieve Emanuele” (CUP: J47I09000030009) e “Velocizzazione della linea storica Milano-Genova, tratta Milano – Pavia” (CUP: J84H17000480001).