

COPIA

COMUNE di CASALETTO CEREDANO
Provincia di Cremona

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 20
(Adunanza ordinaria di prima convocazione - seduta pubblica)

Oggetto: PROGETTO DEL PROLUNGAMENTO DELLA MM3 DA SAN DONATO A PAULLO E INSERIMENTO NEI PROGETTI DA FINANZIARE CON IL RECOVERY FUND PROMOSSO DA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO - MANIFESTAZIONE DI SOSTEGNO.

L'anno **DUEMILAVENTUNO** il giorno **TRENTA** del mese di **APRILE** alle ore **18:30** nella sala delle adunanze consiliari, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalle vigenti disposizioni, sono stati convocati a seduta i Consiglieri Comunali.

Sotto la presidenza del Sig. **Aldo Casorati** in qualità di Sindaco e con l'intervento del Segretario Comunale **Alesio Avv. Massimiliano**, viene fatto l'appello nominale dal quale risultano **presenti n. 10** , **assenti n. 1** consiglieri come da seguente elenco:

		<i>PRESENTI</i>	<i>ASSENTI</i>
1	<i>Casorati Aldo</i>	x	
2	<i>Pozzali Maria Francesca</i>	x	
3	<i>Mancrossi Alessandro</i>	x	
4	<i>Campanini Luca</i>	x	
5	<i>Madonini Pierfranco</i>	x	
6	<i>Mazzola Laura</i>		x
7	<i>Adenti Gabriella</i>	x	
8	<i>Vanelli Stefano</i>	x	
9	<i>Rolano Attilia</i>	x	
10	<i>Montemezzani Palmiro</i>	x	
11	<i>Rossetti Riccardo</i>	x	
	totale	10	1

Il Consigliere Mazzola Laura è assente giustificata.

Il Presidente, accertata la validità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta e invita il Consiglio a deliberare in merito all'oggetto.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

L'ipotesi di estendere la linea M3 oltre il capolinea di San Donato lungo la direttrice Paullese nasce dall'esigenza di potenziare il sistema di trasporto pubblico nell'area a sud-est del Comune di Milano e risale alla metà degli anni '90, concretizzandosi nello "Studio di fattibilità di interventi sulla rete infrastrutturale di trasporto pubblico in provincia di Milano" redatto da Metropolitana Milanese Spa e consegnato alla provincia di Milano nel 1999.

In tale documento erano valutate diverse soluzioni alternative di tracciato, sia per quanto concerne l'andamento plano-altimetrico sia le prerogative infrastrutturali e le metodologie costruttive. L'analisi comparativa faceva propendere per una soluzione il più possibile in superficie, per motivi di natura prevalentemente economica data la considerevole estensione complessiva del tracciato.

Successivamente, nel febbraio 2003, la Regione Lombardia ha incaricato MM Spa di redigere un nuovo Studio di fattibilità riguardante il prolungamento della M3, sulla base del precedente studio e tenendo in considerazione gli interventi di tipo urbanistico e viabilistico che nel frattempo avevano modificato lo sviluppo insediativo di tipo residenziale e commerciale nelle zone adiacenti l'asta della Paullese.

Quindi nel 2005 la Regione Lombardia ed i Comuni interessati dall'intervento (Milano, San Donato Milanese, Peschiera Borromeo, Pantigliate, Mediglia, Settala e Paullo) hanno incaricato MM Spa di predisporre il Progetto Preliminare. La prima idea progettuale per il prolungamento della M3 prevedeva 8 stazioni, distribuite su un tracciato di circa a 15 km (14,6 km + 400 m di asta di manovra), che si sviluppava in sotterranea per i primi 6.300 metri circa e poi, ad est di Peschiera Borromeo, in un misto di trincea profonda e superficiale, rilevato e viadotto.

Il 31 luglio 2007 il MIT, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano ed il Comune di Milano hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa "per la realizzazione della rete metropolitana milanese" avviando la procedura di approvazione del Progetto Preliminare consegnato nel 2006, conclusasi positivamente il 26/09/2007 (delibera n° VIII/005453).

Inoltre, in data 5/11/2007, è stato siglato l'"Accordo di Programma per la realizzazione della tangenziale Est Esterna di Milano e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e del nord lodigiano" tra vari Enti, tra cui MIT, RL, Province e Comuni interessati, in cui veniva ribadito l'impegno a realizzare una serie di interventi sulla rete ferroviaria e metropolitana, tra cui il prolungamento della M3 fino a Paullo.

Nonostante il progetto fosse stato inizialmente approvato dal CIPE nel 2007 (delibera n. 142/2007), lo stesso è stato ruscato dalla Corte dei Conti nel 2008 (delibera n. 9/2008/P).

Al fine di proseguire con l'iter approvativo e non abbandonare l'idea progettuale, nell'ottobre 2008 la Regione Lombardia ha richiesto a MM di integrare il Progetto Preliminare del 2006 e quindi riesaminare gli aspetti tecnici e le ipotesi trasportistiche con lo scopo di migliorare i risultati dell'analisi economico-finanziaria.

Il 5 marzo 2009 la suddetta integrazione è stata trasmessa alla Regione Lombardia che l'ha approvata il 30/03/2009 con delibera n. VIII/09193.

Il Progetto Preliminare revisionato è stato così sottoposto alla valutazione del CIPE, che l'ha approvato nella seduta del 13 maggio 2010.

Come accaduto nel 2008, il Progetto Preliminare è stato nuovamente ruscato dalla Corte dei Conti nell'adunanza del 9 dicembre 2010, data la mancanza di copertura finanziaria dell'opera.

Nel marzo del 2011 Metropolitana Milanese Spa (MM Spa) ha consegnato il Progetto Definitivo del prolungamento della M3 a Paullo sviluppato sulla base del Progetto Preliminare revisionato nel 2009, avendone ricevuto incarico dal Comune di Milano con Determina Dirigenziale del 24/12/2007. Lo scenario

finale prevedeva un tracciato complessivo di circa 14,9 km, con la costruzione di 6 nuove stazioni: le prime 3 sotterranee e le restanti fuori terra.

Dopo quella data, l'idea progettuale era stata sostanzialmente accantonata.

Successivamente gli Enti coinvolti hanno manifestato la volontà di riprendere le attività di studio cercando di analizzare il tema con un punto di vista più ampio e che consenta di superare la situazione di stallo.

Il 3 ottobre 2017 viene presentata una prima proposta di accordo per affidare un incarico alla società MM S.p.A. per la redazione di un progetto di fattibilità tecnico economica (prima fase) per il prolungamento della stazione M3 da San Donato a Paullo. L'incarico intende definire attraverso l'analisi dei costi/benefici quale infrastruttura possa risultare la più efficace per il prolungamento.

A quanto sopra, seguono due incontri organizzati dal Comune di Milano, il 20 luglio 2018 e il 21 novembre 2018 per recepire le diverse posizioni degli enti coinvolti, a partire dai comuni.

Con Determina Dirigenziale n. 260/2018 del Comune di Milano, è stato approvato lo schema dell'accordo tra Città Metropolitana di Milano, Provincia di Cremona, Comuni di Milano, San Donato Milanese, Peschiera Borromeo, Pantigliate, Mediglia, Settala, Tribiano, Paullo, Zelo Buon Persico e Spino D'Adda e Crema, per l'affidamento ed il finanziamento della 1^a fase del Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economici (PFTE) relativo allo studio di un sistema di trasporto pubblico per la direttrice Paullese.

Il 22 luglio 2019 viene sottoscritto il disciplinare e viene affidato l'incarico a MM Spa per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economico – 1^ Fase, studio di fattibilità, del Sistema di Trasporto Pubblico per la direttrice Paullese. L'accordo è sottoscritto, oltre che dal Comune di Milano, anche da Città Metropolitana di Milano, Provincia di Cremona, Comuni di Crema (CR), Mediglia, Paullo, Peschiera Borromeo, San Donato Milanese, Settala, Spino d'Adda (CR), Tribiano, Zelo Buon Persico (LO), con la partecipazione economica di Regione Lombardia e il coinvolgimento dell'Agenzia di Bacino per il Trasporto Pubblico Locale. Non sottoscrive il Comune di Pantigliate.

Il 20 maggio 2020 viene presentato ai Sindaci del Sud-Est il primo rapporto intermedio sullo studio del PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA – 1A FASE di cui sopra.

Il Comune di Milano convoca Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, i Comuni sottoscrittori sopra menzionati e l'Agenzia di Bacino per il Trasporto Pubblico Locale, per un video incontro in data 3 luglio 2020, in cui vengono illustrati gli scenari analizzati, nel corso del PFTE, di seguito specificati:

1. Potenziamento TPL su gomma
2. Busway S. Donato M3-Paullo Est TEEM
3. Metrotranvia S. Donato M3-Paullo Est TEEM (scenario 3A, 3B1 e 3B2)
4. Prolungamento MM3
 - Prolungamento M3 a Paullo (scenario 4A)
 - Prolungamento M3 a Peschiera (scenario 4B)
 - Prolungamento M3 a Peschiera Est (scenario 4C)
 - Prolungamento M3 a Mediglia-Pantigliate (scenario 4D)
5. Scenario ferroviario
 - 1. Ramo Rogoredo del Passante (5A)
 - 2. Ramo Lambro del Passante (5B)
 - 3. Cintura Sud (Porta Romana) (5C)

In data 2 novembre 2020 vengono convocati tutti gli enti coinvolti sopra citati, da parte del Comune di Milano, Ass. Marco Granelli, per presentare l'esito finale dello studio del PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA – 1° fase, redatto da parte di MM Spa.

Tale studio, quindi, rappresenta il primo dei livelli progettuali, così come definito dall'art.23 del D.Lgs. 50/2016 (Codice Appalti) e s.m.i., con analisi propedeutiche allo sviluppo dell'intero livello progettuale. La legge 55/2019 definisce questa fase di studio come "Documento di fattibilità delle alternative progettuali". Lo studio segue le indicazioni contenute nei due principali strumenti di supporto per la redazione della prima fase dei PFTE delle nuove opere pubbliche, orientati alla definizione di criteri analitici che consentano al decisore di valutare la sostenibilità economico-sociale delle alternative progettuali.

Tali strumenti sono le "Linee Guida per la redazione di Studi di fattibilità" emanate nel 2015 dalla Regione Lombardia (D.d.g. n. 8829 del 23.10.2015), e le "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. n. 300/2017.

Nel frattempo, a seguito della situazione pandemica COVID 19 che ha colpito duramente, in modo particolare, il ns. Continente, da un punto di vista anche sanitario, sociale ed economico, le **istituzioni europee** decidono di varare degli strumenti eccezionali per il rilancio dell'economia e delle attività produttive, con una particolare attenzione al cosiddetto Green New Deal, come da accordi di Parigi sul clima, e al rispetto dell'ambiente e del territorio.

Viene quindi creato un fondo da assegnare agli stati membri più colpiti dalla pandemia e dalla conseguente crisi scatenata, Next Generation EU, **Recovery Fund**, cui anche il ns. Paese può accedere, presentando progetti coerenti con le linee guida di tale fondo.

Il 23 settembre 2020 la Città Metropolitana inserisce al primo posto tra i progetti del Recovery Fund da sottoporre al Governo Italiano il progetto di "Estensione della rete del trasporto rapido di massa in ambito intercomunale. Prolungamento della linea metropolitana M3 San Donato – Paullo" (importo stimato € 1.100.000.000,00)

Tenuto conto che:

La necessità di potenziare il trasporto pubblico locale lungo l'asse della Paullese, in modo tale da offrire una valida, efficiente ed efficace alternativa al trasporto privato, per decongestionare il traffico lungo tale arteria, è riconosciuta da anni dalle varie amministrazioni locali e sovra locali, che si sono susseguite, come indicato in premessa.

In particolare, tale esigenza è fortemente sentita non solo dai comuni del sud est Milano, attraversati dalla Strada Provinciale 415 Paullese, ma anche da un'area più ampia, quale per es. la Provincia di Cremona con un ampio bacino che già oggi ha un importante punto di riferimento economico nella Città di Milano, in primis, e in molti comuni dell'Hinterland, così come, viceversa, vi sono anche punti di interesse nel tragitto opposto.

Tale istanza viene portata all'attenzione dei media e social anche da diverse associazioni del territorio, oltre che da cittadini e pendolari che usano qs. direttrice, al punto che nel tempo sono nati anche alcuni comitati per il Prolungamento della M3.

Il Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economico, sopra citato, ha analizzato vari scenari di possibili soluzioni per dare una risposta concreta ai problemi dei cittadini che si trovano ogni giorno a percorrere la SP Paullese e all'esigenza di potenziare il TPL.

Il PFTE ha quindi tracciato per ogni alternativa i benefici prospettati, ma anche gli impegni economici annessi, lasciando alla politica, in particolare a quella sovralocale tenendo conto che si tratta di investimenti che variano dalle diverse decine di milioni di euro – per soluzioni "leggere" – a oltre il miliardo di euro – per soluzioni più complesse, la scelta di quale strada percorrere per migliorare il TPL sulla Paullese, tenuto anche conto delle varie bocciature avute nel passato da parte della Corte dei Conti, come in premessa descritto.

Compito di ogni pubblico amministratore è quello di cercare delle soluzioni concrete ai problemi dei cittadini e di arrivare ad esse attraverso gli strumenti percorribili, da un punto di vista politico-amministrativo, nel momento in cui tali strumenti si prospettano come tali.

La redazione del PFTE è stata decisa ben prima dello scoppio della attuale pandemia sanitaria, inimmaginabile fino a poco più di un anno fa, così come non era immaginabile la coesa e straordinaria risposta delle Istituzioni Europee, attraverso l'istituzione di un fondo eccezionale quale è il Recovery Fund, né era immaginabile l'occasione che oggi si prospetta per finanziare lo sviluppo progettuale e realizzativo dello scenario 4A del PFTE sopra citato, che prevede il Prolungamento della M3 da San Donato a Paullo.

Lo sviluppo dello scenario 4A del PFTE, che prevede il Prolungamento della M3 da San Donato a Paullo, è ritenuto coerente con le linee guida dei progetti che possono essere finanziati dal Recovery Fund, tenuto conto dell'attenzione all'ambiente e al territorio del progetto stesso.

Il Prolungamento della M3 da San Donato a Paullo porterebbe con sé risvolti positivi per quanto riguarda l'economia non solo dei comuni del sud-est Milano, ma anche di un pezzo importante della Lombardia, sia in fase progettuale e realizzativa che, soprattutto, in fase di esercizio di tale nuova infrastruttura.

E' di fondamentale importanza il fatto che Città Metropolitana di Milano abbia inserito al primo posto tra i progetti di tutta l'area milanese, per accedere ai finanziamenti del Recovery Fund, il progetto di "Estensione della rete del trasporto rapido di massa in ambito intercomunale. Prolungamento della linea metropolitana M3 San Donato – Paullo".

Preso atto del fatto che tutte le forze politiche oggi rappresentate in Parlamento hanno di recente espresso di sostenere il progetto di cui sopra.

Acquisito il parere favorevole di regolarità tecnica reso ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs.vo 267/00;

Tutto ciò premesso e considerato,

Con voti unanimi favorevoli resi nei modi di legge, dai n.10 consiglieri presenti e votanti in forma palese per alzata di mano;

**L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE
DELIBERA**

- 1) **di farsi parte attiva nelle relazioni con gli Enti preposti sopra citati, per portare a tutti i livelli dei tavoli politico-amministrativi, in cui il Comune di San Donato Milanese viene e verrà coinvolto, l'esigenza del nostro territorio di arrivare all'obiettivo di Prolungamento della linea metropolitana M3 da San Donato a Paullo.**
- 2) **di sostenere fortemente l'azione proposta da Città Metropolitana di Milano, per ottenere dal Governo l'inserimento del finanziamento dell'opera nel Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR) in relazione al Recovery Fund.**

Successivamente:

IL CONSIGLIO COMUNALE

Con voti unanimi favorevoli resi nei modi di legge, dai n.10 consiglieri presenti e votanti in forma palese per alzata di mano;

DELIBERA

- 3) **Di dichiarare** il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'Art.134 del D.Lgs. 18.08.2000, N.267;

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Favorevole

IL SEGRETARIO COMUNALE
f.to Alesio Avv. Massimiliano

Casaletto Ceredano, 30.04.2021