

Comune di Trezzano sul Naviglio



Trascrizione Seduta Commissione Territorio del 26 Febbraio 2026

[Il verbale si compone di Nr. 41 pagine compresa la copertina e dichiarazione finale e sono numerate da 1 a 41]

Elaborazione e Trascrizione a cura di: *Microvision S.r.l. – Via W.Tobagi, 12 - 94016 Pietraperzia (EN)*



Presiede la seduta il Presidente della Commissione: Giuseppe RUSSOMANNO.

Ordine del giorno:

1.NOMINA VICE PRESIDENTE

2.ATTO DI INDIRIZZO PER LA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO DENOMINATO "NUOVA STAZIONE ELETTRICA 380/220 KW FORNACE"

3.APPROVAZIONE REGOLAMENTO COMUNALE PER L'ASSEGNAZIONE DEGLI SPAZI DI SOSTA A TITOLO GRATUITO E AD USO INDIVIDUALE DEI TITOLARI DI CONTRASSEGNI DI PARCHEGGIO PER DISABILI

4.PROPOSTE DI MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - OSSERVAZIONI

Il Presidente Russomanno: Buonasera, buonasera a tutti. Diamo il via alla seduta della Commissione Territorio. Iniziamo con l'appello:

Russomanno Giuseppe presente.

Morandi Ernestina presente.

Amente Stefano presente.

Carnovale Antonella presente.

Ciocca Vittorio presente.

Spendio Domenico presente.

Albini Claudio presente.

Stivala Deborah presente.



Punto n. 1 - NOMINA VICE PRESIDENTE

Il Presidente Russomanno: Apriamo il primo punto, che è il più veloce "Nomina del Vicepresidente". A a nome della maggioranza noi proponiamo Stivala Deborah. Ci sono altre candidature? Mettiamo ai voti? Votate. Per alzata di mano, favorevoli? Stefano Amente, Antonella Carnovale, Morandi Ernestina, Deborah Stivala si astiene, Russomanno Giuseppe vota Deborah, la minoranza? Si astiene. Quindi Ciocca astenuto, Spendio astenuto, Albini astenuto. Quindi viene eletta Vicepresidente Stivala Deborah. Passiamo al secondo punto.

Il Commissario Albini: Chiedo scusa, Presidente, con questi voti non ha la maggioranza Stivala Deborah.

Il Presidente Russomanno: Come non ha la maggioranza?

Il Commissario Albini: Eh sì, siamo 6 noi, 1, 2, 3, appunto 3, 3 vale 6, lei fa il 7, sono 7 a 6 contro.

Il Presidente Russomanno: Deve votare anche lei.

Il Commissario Albini: Così non ha la maggioranza, però la votazione è già stata fatta, potevate mettervi d'accordo prima!

Il Presidente Russomanno: Ripetiamo la votazione. Visto che non è stato nessuno eletto, ripetiamo la votazione. Quindi ripetiamo la votazione. Chi è favorevole? Stefano Amente, Antonella Carnovale, Morandi Ernestina, Deborah Stivala, Russomanno Giuseppe. I numeri sono 9, quindi la maggioranza c'è, viene nominata Deborah Stivala. Grazie. La minoranza si è astenuta con la presenza di Albini Claudio, Domenico Spendio e Ciocca.



Punto n. 2 - ATTO DI INDIRIZZO PER LA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO DENOMINATO "NUOVA STAZIONE ELETTRICA 380/220 KW FORNACE"

Il Presidente Russomanno: Apriamo il secondo punto "Atto di indirizzo -aspetti che prendiamo l'ordine del giorno- Atto di indirizzo per la realizzazione dell'intervento denominato "Nuova stazione elettrica"." Do la parola al Sindaco che vuole fare un'esposizione, grazie.

Il Sindaco Morandi: Grazie Presidente, buonasera a tutti i Consiglieri presenti e buonasera ai trezzanesi che ci seguono da casa. Allora, la mia sarà un'illustrazione veloce, perché poi abbiamo i tecnici che ci potranno parlare del progetto e della proposta che hanno inoltrato al Comune. In sostanza, si tratta di una proposta che ci è arrivata da Terna, in quanto loro devono realizzare una sottostazione- poi dopo loro ci diranno il termine esatto che si deve utilizzare in questi casi- che servirà per la distribuzione e quindi il potenziamento della rete elettrica ed è una sottostazione che in sostanza viene realizzata, diciamo, nell'area più o meno di fronte al Centro Feste Tognazzi. Si tratta di un'opera di pubblica utilità, di pubblico interesse. Io direi che passo la parola, col permesso del Presidente, ai tecnici di Terna per illustrarci il progetto, quindi di che cosa si tratta, del perché viene fatto e quant'altro, dopodiché la parola passerà a voi Consiglieri per le domande.

Il Presidente Russomanno: Volevo solo chiedere ai tecnici di presentarsi, visto che non li conosciamo. Grazie.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Buonasera a tutti. Dunque, io sono Raffaele Fiorentino, sono il responsabile per le autorizzazioni e la concertazione dell'area nord ovest, interventi di sviluppo e anche questo nello specifico per l'area nord ovest. Nord-ovest si intende Liguria, Valle d'Aosta, Lombardia, Piemonte e anche Sardegna. A fianco a me, prego.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Buonasera a tutti. Io sono Bruno Pezzicoli e sono il responsabile della progettazione per autorizzazione dell'area nord.

Cipettini Erika Geologo Ambientale Terna: Buonasera a tutti. Sono Erika Cipettini e sono geologa, quindi lavoro nel team di studi ambientali di Terna.

Peverelli Valeria Relazioni Istituzionali Lombardia: Buonasera. Valeria Peverelli, lavoro per l'agenzia che supporta Terna nelle relazioni istituzionali in Lombardia.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Quindi una breve premessa, ovviamente lascerò la presentazione dell'intervento all'ingegner Bruno Pezzicoli. Una sola premessa, diciamo che questo intervento nasce, deriva dalle richieste di connessione che alcuni data center, quindi alcuni proponenti, hanno fatto a Terna e Terna obbligatoriamente deve fornire una soluzione di connessione, quindi questo intervento nasce da un'esigenza che è legata allo sviluppo dei data center in Lombardia che ha uno sviluppo particolarmente impegnativo, soprattutto in questi ultimi tempi. In ogni caso adesso lascio la parola al collega ingegner Pezzicoli che vi illustrerà l'intervento nel dettaglio.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Sì. Per soddisfare la richiesta di connessione di 4 richiedenti per la realizzazione di data center nelle aree limitrofe all'area in cui noi abbiamo individuato e posizionato la stazione elettrica abbiamo realizzato la progettazione di una stazione con tecnologia AIS, che vuol dire in aria, quindi una stazione di alta tensione, di quelle che sono presenti per esempio a Baggio o a Bovisio, sono stazioni all'aperto dove noi realizziamo il collegamento a una linea elettrica esistente, nella fattispecie una linea elettrica 380 kV che attraversa la tangenziale ovest e poi prosegue verso sud e una stazione, quindi, prevede il collegamento a questa linea tramite dei raccordi aerei e quindi delle brevi campate. La stazione servirà alla connessione di 4 data center, di 4 richiedenti, e avrà una sezione a 380 kV che sarà connessa alla linea aerea

[Pagina 4 di 41]



esistente tramite dei raccordi aerei di breve lunghezza e avrà una sezione a 220 kV che servirà alla connessione di altri 3 data center. La stazione, dopo i vari studi sul territorio, abbiamo individuato un posizionamento che è limitrofo all'area industriale e artigianale del Comune di Trezzano in quanto è la localizzazione più prossima alla linea elettrica a cui ci dobbiamo collegare e questo consente di ridurre la lunghezza dei nuovi raccordi. L'area individuata è stata analizzata sia dal punto di vista tecnico che dal punto di vista ambientale e ricade nel Parco Agricolo Sud di Milano. E' in una posizione molto prossima all'impianto di depurazione delle acque comunali e ha una superficie di circa 67.000 metri quadri, quindi 6,7 ettari. Questa area di stazione include anche un'area perimetrale dove è prevista una mitigazione ambientale. Questo perché le stazioni in tecnologia in aria, quindi all'aperto, hanno fondamentalmente dei sistemi di sbarra a un'altezza di circa 7 metri dal terreno e hanno i portali dove poi verranno collegati i raccordi alla linea elettrica. Per mitigare, mascherare la recinzione, viene prevista sempre una mitigazione di tipo ambientale che in genere è di tipo arboreo, poi la collega vi darà i maggiori dettagli. L'individuazione della posizione è stata studiata, è stata annunciata e proposta sia al Comune in vari step, sia anche al Parco Agricolo Sud Milano, proprio perché noi stiamo ipotizzando di occupare una porzione di terreno che oggi è a destinazione agricola, anche se in questa porzione di terreno era prevista anche una futura strada da piano regolatore comunale. Adesso io non ho qui la possibilità di illustrarvi la configurazione perché non abbiamo... però poi posso lasciarvi- non so se avete avuto modo di analizzare una presentazione che noi precedentemente abbiamo consegnato- comunque poi possiamo consegnarla in maniera tale che voi possiate avere un'idea un po' più chiara di quello che sto esponendo. Per realizzare questa connessione alla linea esistente è da prevedere anche uno smantellamento di un breve tratto della linea esistente per poter eseguire i raccordi di connessione entra-esce, definiti in gergo, alla linea esistente. Questa demolizione è di circa 1 km di linea esistente, mentre i nuovi raccordi hanno una lunghezza totale di 1,3 km, 0,6 km uno e circa 0,7 km il secondo. Verranno installati 4 nuovi tralicci e ne verranno eliminati 3. Questo per dare un po', diciamo, la consistenza degli impianti. Per accedere all'impianto sarà previsto il prolungamento di un breve tratto di nuova strada che dal piazzale antistante -sono officine meccaniche, carrozzerie- un breve tratto stradale di circa 30-40 metri che consentirà di accedere all'ingresso previsto per la stazione. Il posizionamento esatto di questa stazione è stato oggetto di ottimizzazione durante le fasi di localizzazione degli impianti con le interlocuzioni che abbiamo avuto nei vari periodi in cui abbiamo studiato il posizionamento, lo studio degli impianti con i tecnici del Comune e con il Sindaco, la posizione non è variata in maniera significativa, però abbiamo cercato di mitigare il posizionamento cercando di allontanarci il più possibile dall'edificato esistente di natura abitativa, che è già anche schermato da una piantumazione abbastanza alta, e questo anche per, come dire, venire incontro a quelle che sono state le richieste di impattare il meno possibile e di frazionare il meno possibile l'area oggi utilizzata per coltivazioni fondamentalmente di mais. Abbiamo anche eseguito indagini sulla natura del terreno che si è rivelata essere adeguata all'installazione di queste apparecchiature. Gli unici edifici che verranno realizzati all'interno di questa stazione sono tre piccoli edifici con altezza massima di 4 metri e 65, che sono gli edifici tipici standard di questi impianti previsti dalla nostra standardizzazione tecnica che avranno una volumetria molto ridotta perché alloggeranno soltanto i sistemi ausiliari per il funzionamento della stazione, quindi per i sistemi di protezione e controllo e per i sistemi ausiliari. Per la stazione dovrà essere previsto l'allacciamento al sistema idrico comunale, che è nelle vicinanze, e verrà poi studiato anche quello che è l'assetto idrogeologico dell'area una volta ottenuta l'autorizzazione al progetto e quindi inizierà la fase di progettazione esecutiva che è volta a determinare tutti gli elementi di dettaglio che consentiranno poi di proseguire con un appalto di costruzione e poi di messa in servizio.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Riprendo la parola brevemente per dire... ovviamente non ci siamo presentati, chi è Terna? Ecco, non l'abbiamo detto. Terna è il gestore della rete di trasmissione nazionale e ovviamente è tenuta a, diciamo, verificare le esigenze che giornalmente, mi viene da dire, si manifestano sulla rete e prevedere le risposte a queste esigenze, che si traducono in un piano di sviluppo che viene elaborato e approvato dal MASE ogni 2 anni. Oltre a queste esigenze di sviluppo della rete, ovviamente, come dicevo prima, è tenuta anche rispondere alle richieste di connessione che molti proponenti fanno, nello specifico i data center, ed è obbligata quindi a fornire una soluzione di connessione. Volevo



aggiungere, e poi mi taccio, che Terna è solita attivare, diciamo, attività di concertazione preliminare prima quindi di depositare il progetto al Ministero per ottenerne l'autorizzazione. E' prassi consolidata, l'abbiamo fatta anche con l'amministrazione comunale e ci siamo interfacciati anche con il Parco Agricolo Sud Milano, come è stato detto dal collega. Diciamo che abbiamo ottenuto dei riscontri, quindi dei ritorni favorevoli dall'amministrazione e dal parco, Terna quindi si è dichiarata disposta a stipulare degli accordi con l'amministrazione comunale in termini di protocollo d'intesa per la condivisione localizzativa degli interventi e convenzione che è un atto che sostanzialmente regola, diciamo, dà un importo a disposizione dell'amministrazione comunale per delle azioni che siano di utilità per la cittadinanza. Quindi abbiamo dichiarato questa nostra disponibilità, la ribadiamo in questa sede. Abbiamo anche - se posso esporre, Sindaco - abbiamo anche dichiarato l'importo che metteremo a disposizione, che sono 400.000 euro IVA inclusa, per azioni di compensazione, quindi sono una sorta di ristoro, che si traducono in azioni che deciderà il Comune. Quindi non decide Terna, deciderà il Comune quali azioni attuare con questi soldi messi a disposizione e che attuerà lo stesso Comune. La convenzione disciplina le modalità di erogazione degli importi che ve li sintetizzo in un 75% di questo importo che vi ho indicato all'atto dell'inizio dei lavori elettrici di Terna e rimanente 25% all'atto di entrata in esercizio dell'intervento. Io credo di aver detto tutto. Se ci sono delle domande siamo a disposizione.

Il Presidente Russomanno: Chiede la parola il Sindaco. Intanto ringraziamo gli espositori.

Il Sindaco Morandi: Grazie Presidente. Dopo l'illustrazione da parte di Terna è giusto che faccio anch'io una piccola illustrazione, quindi com'è avvenuta questa concertazione che è avvenuta tra amministrazione comunale e Terna? In sostanza, ci è arrivata questa manifestazione di interesse da parte di Terna di realizzare quest'opera, ci sono stati 2 o 3 incontri, online li abbiamo fatti, dove c'è stato spiegato quello che è stato spiegato in questo momento alla commissione. Inizialmente, ovviamente, prima domanda del sottoscritto è stata "ma proprio sul nostro territorio deve essere eseguita l'opera?", Terna mi ha spiegato che sì, motivazioni tecniche portano a eseguire, a realizzare l'opera proprio in quella zona sul nostro territorio perché in quella fascia passa la linea dell'alta tensione. Il primo progetto, quindi il primo posizionamento che era stato proposto era, a mio avviso e anche ad avviso dell'ufficio tecnico, troppo vicino all'edificato abitativo, quindi alle ultime abitazioni di via Salvini, in quanto si andava a posizionare praticamente in adiacenza con la via dove si trova il Centro Feste Tognazzi, quindi proprio nei prati immediatamente davanti al Centro Feste Tognazzi. Ho fatto presente questa vicinanza eccessiva a mio avviso, Terna ha poi presentato un secondo posizionamento che lo allontanava, ma lo spostava più al centro, diciamo, della campagna, della parte agricola e su mie successive ancora recalcitranze l'hanno spostato nell'ultimo definitivo posizionamento, quindi il più possibile adiacente alla parte artigianale-industriale e il più possibile verso il depuratore di CAP. Quindi questa è la concertazione, quindi i passaggi che sono avvenuti con l'amministrazione comunale. La proposta di Terna di misure compensative, cioè di una cifra compensativa, come diceva il dottor Fiorentino, ammonta a 400.000 euro che verranno poi decise dall'amministrazione sulla tipologia di investimento. Io ritengo corretto che essendo un'opera che va a realizzarsi nella zona sud della città, quindi nell'area della Marchesina, ritengo che poi l'amministrazione dovrà fare in modo di investire queste misure compensative proprio nell'area che viene influenzata dall'installazione della stazione elettrica. Grazie.

Il Presidente Russomanno: Grazie Sindaco. Ci sono delle domande? Consigliere Albini, prego.

Il Commissario Albini: Grazie Presidente, buonasera a tutti, grazie anche a voi di essere presenti. Io ne ho parecchie di domande, ne farei innanzitutto una, perché dalle parole del Sindaco mi arriva che questa è una decisione già presa, state già pensando dove... Quindi la prima domanda che vi pongo è: il Consiglio Comunale sarà chiamato a che cosa rispetto a questo progetto?

Il Presidente Russomanno: Ci sarà una delibera di Consiglio, quindi il Consiglio Comunale sarà incaricato di votare la delibera, di approvare il progetto e di votare la delibera. Il Sindaco vuole aggiungere qualcosa, prego.



Il Sindaco Morandi: Quello che il Consiglio Comunale va ad approvare è il protocollo d'intesa che vi è stato allegato, non il posizionamento e quant'altro perché quello, diciamo, anche la concertazione che c'è stata diciamo che non è che il Comune abbia avuto un grande spazio di manovra, perché comunque, diciamo, il fatto della pubblica utilità e della necessità di farlo in quella zona dipende proprio da questioni tecniche. E come dicevo prima, non è che il Comune possa dire "sì, va bene, lo facciamo; no, non va bene, non voglio, non si fa", perché, come ha spiegato l'ingegnere, è una questione di pubblica utilità. Tra l'altro, se non ricordo male, la recente normativa posiziona anche i data center come importanza nazionale, quindi c'è anche questo fattore che è andato ad aggiungersi relativamente di recente. Quindi si tratta di un'opera pubblica a tutti gli effetti dove l'ente locale ha spazi di manovra molto limitati, che sono quelli che fino ad adesso abbiamo portato avanti nella relazione con Terna. In sostanza, per capirci, è come quando, non so, viene raddoppiata una ferrovia o viene costruita un'autostrada, sono opere di pubblica utilità, quindi i comuni hanno voce in capitolo ma la voce in capitolo dell'ente arriva fino a un certo punto, dopodiché la pubblica utilità può essere dichiarata e l'opera viene realizzata.

Il Presidente Russomanno: Grazie Sindaco. Consigliere Albini.

Il Commissario Albini: La seconda domanda...

Il Presidente Russomanno: C'è l'ingegnere che vuole integrare. Chiedo scusa, Consigliere.

Il Commissario Albini: Prego, prego.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Per chiarire. Allora, a valle dell'attività di concertazione Terna ha provveduto a effettuare la progettazione dell'intervento e questo progetto è stato depositato al Ministero recentemente, a metà gennaio indicativamente. Ora Terna è in attesa che il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica avvii il procedimento e quindi indica la conferenza dei servizi decisoria. Quindi siamo in questa fase al momento. E volevo precisare che il Consiglio deve deliberare il protocollo d'intesa che, come ho detto prima, riguarda la condivisione localizzativa degli interventi. Questo è un atto propedeutico alla sottoscrizione della convenzione che potrebbe anche essere deliberata in Giunta. Noi riteniamo che il protocollo sia un atto politico, mentre la convenzione è un atto che disciplina semplicemente la modalità di erogazione dell'importo, del contributo. Tutto qui, grazie.

Il Presidente Russomanno: Grazie ingegnere. Prego, Albini.

Il Commissario Albini: Grazie, grazie soprattutto a quest'ultimo chiarimento perché, secondo me, apre a altre riflessioni. La seconda domanda che mi vien da porvi è: questi quattro data center dove saranno?

Il Presidente Russomanno: Prego ingegnere.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Sì, allora, i criteri che noi utilizziamo quando cerchiamo le possibili localizzazioni per questi impianti, per queste stazioni, sono fondamentalmente due dal punto di vista tecnico. Poi ci sono quelli dal punto di vista ambientale che la mia collega può esporre. Allora, noi dobbiamo rimanere il più vicino possibile alle linee esistenti, in questo caso una linea 380 kV che da nord a sud passa nel territorio del Comune di Trezzano. Questo per ridurre la lunghezza delle nuove linee elettriche, perché se dovessimo posizionarla molto più lontana da quello che noi chiamiamo il sottolinea impatteremmo in maniera maggiore sul territorio, frazionandolo ulteriormente. Secondo criterio, cerchiamo di posizionare questi impianti in prossimità di aree industriali o comunque di aree non prettamente urbanizzate. Nella fattispecie di questa stazione è in una posizione più o meno baricentrica ai data center che poi si dovranno connettere a questa stazione. E, in particolare, ce n'è uno al di là della tangenziale ovest, uno nel Comune limitrofo a Trezzano,

[Pagina 7 di 41]



Buccinasco, esatto, e altri due sono nelle prossimità. Il collegamento che sarà realizzato a carico di queste aziende che realizzeranno i data center sarà attraverso cavi interrati, mentre noi con la linea 380 kV, per minimizzare gli impianti sul terreno, cerchiamo di posizzarli in maniera tale che le nuove campate siano il più corte possibili. Trovandoci poi nel territorio del Parco Agricolo Sud Milano un altro criterio che è stato più volte discusso con i funzionari del parco è stato quello di cercare di frazionare il meno possibile il terreno agricolo. Questa è stata una richiesta molto forte che ci è arrivata dal parco, per cui noi abbiamo cercato proprio quelle aree marginali confinanti del parco che fossero sempre in prossimità della linea elettrica esistente. Questi sono i criteri principali. Poi ci sono i criteri, diciamo, non tecnici, che sono quelli di natura ambientale che adesso la mia collega vi può illustrare.

Cipettini Erika Geologo Ambientale Terna: Sì, aggiungo dal punto di vista ambientale siamo stati molto attenti al posizionamento della stazione in un contesto che potesse rispettare tutti i criteri che non andassero ad apportare problemi dal punto di vista geologico, idrogeologico e naturalistico anche. Quindi per prima cosa il parco, come diceva il collega, dopo diversi colloqui che ci sono stati anche per altri interventi, l'impronta che abbiamo dato per il posizionamento di questa stazione, come per le altre, è stata quella di cercare di frazionare quanto meno possibile le aree agricole e quindi posizionarsi in un punto del parco che fosse proprio ai limiti della sua perimetrazione. Dal punto di vista naturalistico aggiungo che chiaramente poniamo molta attenzione a posizionarci a grandi distanze dai siti di Natura 2000, che sono questi siti dove sono presenti habitat particolari e che necessitano di una protezione particolare. In questo caso siamo oltre 10 km di distanza dal sito Natura 2000 più vicino e quindi dal punto di vista naturalistico in quest'area specifica non si ravvedevano criticità. Stesso fattore dal punto di vista geologico e idrogeologico, quello che cerchiamo di fare è di andare ad arrecare il minimo danno e andare a creare una situazione quanto più possibile che non vada ad alterare, situazioni di dissesto, non si localizzi in situazioni di dissesto geologico e idrogeologico e quindi chiaramente quando ci ritroviamo ad analizzare le posizioni delle nostre stazioni, come è stato in questo caso, cerchiamo di individuare un luogo che riesca a rispettare tutti questi fattori, sia dal punto di vista tecnico sia dal punto di vista ambientale, che coesistono insieme e non vanno ad alterare la situazione. Aggiungo che, come già detto in precedenza, c'è stato uno studio di dettaglio per quanto riguarda il mascheramento della stazione e quindi si è andata ad analizzare all'interno del progetto che è stato già presentato al Ministero una fascia arborea che andasse quanto più possibile a mascherare, a permettere al contesto nelle vicinanze di impattare quanto meno possibile dal punto di vista visivo.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Aggiungo anche un altro criterio, scusate, il fatto di posizzarla in una posizione il più prossima possibile alla linea esistente, oltre a ridurre la lunghezza dei nuovi raccordi delle nuove linee elettriche, genera un minore vincolo urbanistico, perché un elettrodotto aereo genera una fascia di rispetto che è anche vincolo urbanistico. Quindi un altro criterio che noi applichiamo è quello di non introdurre nei piani regolatori questi vincoli urbanistici, cercando di limitare al massimo la lunghezza di questi raccordi. Fondamentalmente nel progetto in questione noi abbiamo dei raccordi che sono fondamentalmente due brevi campate dalla linea esistente con lo smantellamento del tratto intermedio. Quindi siamo quasi, tra linee nuove e linee dismesse, 1,3 km rispetto a 1 km di dismissione. È un altro criterio che noi cerchiamo di utilizzare come equivalenza di quanto mettiamo e quanto poi eliminiamo.

Il Presidente Russomanno: Grazie. Albini, domande?

Il Commissario Albini: Domande forse dopo, aspetto anche gli altri o farei qualche considerazione rispetto a quelle adesso. Se preferite fare prima le domande, le faccio dopo le mie considerazioni. Partiamo prima dalle domande, vedo il Sindaco...

Il Presidente Russomanno: Voglio fare una brevissima (?) che non ho fatto prima. Noi è la prima volta che guardiamo questo progetto, quindi che siamo...



Il Commissario Albini: Esatto, era una delle mie considerazioni.

Il Presidente Russomanno: Non voglio che la minoranza pensi che la maggioranza sia a conoscenza. Noi è la prima volta che stiamo guardando insieme a voi, quindi massima trasparenza e massima lealtà.

Il Commissario Albini: Presidente, lo so perché ne abbiamo parlato al telefono che anche lei non aveva visto questo progetto, infatti era una delle considerazioni, nasceva dalle parole dei tecnici Terna che hanno detto "avrete visto, ho qui il foglio, magari l'avrete visto", no, noi non sappiamo nulla, non abbiamo visto nulla, se non un foglio con la parte di terreno che verrebbe occupato, che ci è arrivato 3 giorni fa. Per cui considerate che noi siamo completamente... per me personalmente è stata una sorpresa, non sapevo neanche che fosse... mi diceva il collega da maggio che state parlando di una cosa di questo genere. Per cui per noi tabula rasa, ci prendete di sorpresa e quando ve lo dice anche il Presidente della Commissione (**incomprensibile**)

Il Presidente Russomanno: Abbiamo la possibilità, comunque, stasera di fare domande, di capire meglio.

Il Commissario Albini: Ci mancherebbe altro, sto facendo dei ragionamenti prendendo le informazioni che mi arrivano.

Il Presidente Russomanno: Siamo qui apposta per avere chiarimenti e per comprendere.

Il Commissario Albini: Lascio le domande agli altri, intanto, che ragiono sulle risposte che ho avuto.

Il Presidente Russomanno: Consigliere Ciocca, prego.

Il Commissario Ciocca: Grazie Presidente, buonasera a tutti. Per me è un argomento nuovo e voglio cercare di capire, cioè, Terna ha l'obbligo del collegamento a questi 4, devo capire se 4 sono già in essere e c'è il collegamento, ma se sono già in essere, uno è tangenziale ovest, uno è Buccinasco, gli altri due non può dire in prossimità, già sapete dove sono. Esempio, Gaggiano? (**intervento fuori microfono**) Grazie.

Il Presidente Russomanno: Grazie, consigliere Ciocca. Qualche altro Consigliere ha domande? Spendio, prego.

Il Commissario Spendio: Sì, grazie Presidente, buonasera a tutti, anche a chi ci segue eventualmente da casa. Beh, ringrazio per le prime informazioni, diciamo, almeno per noi, che sono state date. Beh, sicuramente, insomma, se i contatti, come è stato scritto sul documento, sono partiti il 26 maggio del 2025, magari, come dire, la notizia poteva anche circolare prima per capire un po' di più, anche per arrivare preparati qui come atteggiamento di rispetto verso di voi che siete qui a parlare, no? Quindi sotto questo aspetto, come dire, si poteva fare di meglio. Però, per carità, va bene, come dice giustamente il Presidente, stiamo iniziando, stiamo ragionando, quindi va bene. Io ho letto il documento, beh, non ci sono grandi documenti messi a disposizione perché c'è il protocollo, c'è la cartina e il testo della delibera, peraltro, predisposta come Giunta, perché la delibera è predisposta come Giunta, infatti io ho detto "vabbè, si vede che prima di deliberarla in Giunta come atto di indirizzo giustamente si condivide un attimo col Consiglio Comunale. Io so che il protocollo, a seconda della materia e dell'impegno economico, può essere della Giunta o del Consiglio Comunale. Questo lo so anch'io. Però il documento è stato proposto in questo modo. Mi incuriosiva il fatto di capire se c'è un'esigenza reale, non so, cioè, da che cosa deriva il fatto di aver deciso, e quindi progettato, presentato il progetto al Ministero, eccetera, deciso di fare questo intervento? Cioè, che esigenza c'è da soddisfare? Non so se riesco a spiegarmi. Anche perché qui a un certo punto sullo stesso protocollo si dice anche che c'è la fase di coinvolgimento, diciamo così, della popolazione, per capire un attimo, e allora dico le esigenze da dove nascono? Cioè, anche per la popolazione si è tenuto conto di questo? Si è fatta un'indagine? Non so, io dico di mercato ma non so se è il termine giusto, per capire se effettivamente in questa situazione, in questa realtà territoriale c'è effettivamente



bisogno di questo o no. Poi dopo magari la faccio lo stesso la domanda ma immagino che se ne possa parlare dopo: il percorso e i tempi, come si è pensato che si debba svolgere tutto questo passaggio? Mi fermo qui. Ecco, grazie per adesso.

Il Presidente Russomanno: Grazie, Spendio. Chiedo la parola il Sindaco.

Il Sindaco Morandi: Allora, per quanto riguarda la condivisione delle informazioni, l'intento è prima di tutto renderne partecipe il Consiglio con questa prima commissione, successivamente organizzare una serata informativa aperta al pubblico per informare chi è interessato e chi vuole prendere informazioni poter assistere a una serata pubblica dove questa opera viene illustrata e poi passare in Consiglio Comunale per l'approvazione del protocollo d'intesa, che è l'atto che deve essere approvato in Consiglio. Successivamente, l'ufficio deve aver allegato anche la parte successiva, che è invece quella che non viene approvata in Consiglio, che è l'atto di indirizzo, quello verrà successivamente alla delibera consiliare, se approvata, verrà poi approvato dalla Giunta, quindi è una cosa successiva. Perché poi nell'atto di indirizzo con l'approvazione del documento successivo l'amministrazione darà indicazione a Terna, perché Terna giustamente ha parlato di oneri compensativi, Terna richiede all'amministrazione di dare indicazione come questi oneri compensativi vogliono essere spesi, cioè voglio fare, non so, un marciapiede, voglio fare una strada, voglio fare una rotonda, voglio fare un parcheggio? Ecco, vengono elencati perché poi comunque, se non ricordo male, Terna ha una commissione valutativa che valuta le proposte del Comune, perché se il comune propone cose che non sono in linea con la compensazione proposta da Terna giustamente Terna può dire la sua sulle opere proposte. Anche per questo le opere proposte devono essere, diciamo, in linea con una logica compensativa dell'opera che viene fatta. La discussione era partita proprio da maggio, se non ricordo male, perché era arrivata questa PEC. Non è che questo progetto è arrivato a pacchetto già fatto. Come ho detto, ci sono stati 2 o 3 incontri dove c'è stata questa... quella che avevo detto, chiamiamola concertazione, però non è che sia stata una concertazione. Diciamo, si è spostata leggermente questa opera dalla posizione iniziale che Terna proponeva alla posizione attuale. Ovviamente non è che io questa cosa l'ho tenuta per me solamente. Adesso forse il Presidente di Commissione, siccome aveva avuto problemi di salute, non era in qualche riunione di maggioranza, però ai Consiglieri di maggioranza avevo condiviso che c'era questa notizia. Però ovviamente non è che abbiano partecipato anche loro sul posizionamento, anche perché non è che ci sia molto spazio di manovra da dire "no, non la fai in quella zona, la fai, non so, dove c'è la cascina a Terzago", per dire, dalla parte opposta della città. No. Per necessità di Terna quell'opera deve realizzarsi in quell'area. Quindi la si è potuta spostare di non so quanti metri, ma sempre lì è rimasta. Quindi non è che sia cambiata né nell'ampiezza, né nella forma. Quindi quello che voi vedete sulla piantina che vi è stata allegata è quel quadrato che è stato leggermente spostato lì in quell'area.

Il Presidente Russomanno: Grazie Sindaco. Prego.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Sì, per rispondere alla domanda precedente del perché di questa stazione. Allora, ci sono 4 iniziative con richiesta di connessione a Terna, come ha spiegato l'ingegnere Fiorentino, che chiedono un prelievo di potenza di 700 MW. 700 MW vuol dire un prelievo dall'alta tensione, quindi la necessità di una stazione che riesca a connettere 4 utenze, definite in gergo utenze, che poi sono dei data center fondamentalmente, di potenza 190 MW, 350 MW, 90 MW, 120 MW. Qual è il posizionamento di questi data center? Adesso io ce l'ho su computer, non qui, però non so se potete... No, scusami. Sì, i comuni. Allora, sono due qui nel Comune di Cusago, ce n'è uno a Trezzano e ce n'è uno ad Assago. Avendo la linea 380 kV che passa da Trezzano sul Naviglio è nella posizione baricentrica, sottolinea e al limite del Parco Agricolo Sud Milano. Adesso questa è un'immagine che io non riesco, perché non c'è collegamento elettrico.

Il Presidente Russomanno: Grazie. Prego, Sindaco.



Il Sindaco Morandi: Ecco, poi quest'immagine non ce l'ho nemmeno io, consigliere Albini, quindi non mi accusi di... E anche la relazione non è stata allegata perché non ce l'avevo, perché forse l'avevamo vista nelle riunioni online, era proiettata, ma non ce l'avevo, quindi non è stata passata all'ufficio segreteria e quindi non vi è stata mandata. Ok, prego.

Il Presidente Russomanno: Grazie Sindaco. Prego, consigliere Spendio.

Il Commissario Spendio: Chiedo scusa, eh, stavo dicendo al collega qua vicino. Allora, se non ho capito male, c'è questa richiesta di questi 3 operatori, chiamiamoli così, di questi 4, l'azienda Terna se n'è fatta carico, ha presentato il progetto individuando anche l'area, naturalmente, per intervenire. Il Comune non può dire di no, correggetemi se sbaglio, se l'interpretazione è questa, ma chi stabilisce che è un intervento, diciamo così, di pubblica... chi gli ha dato il titolo di intervento di pubblica utilità per arrivare fino a quel punto? Cioè, dove il Comune non si può neanche opporre. Non che io mi voglia opporre, sto solo ragionando. Cioè, qualcuno avrà detto: questo è un intervento di assoluta pubblica utilità, partito da 4 operatori, eccetera. Io, Ministero, io non so chi, dichiaro che questo è un intervento di pubblica utilità, scegliete il posto, concordate il posto, il Comune non si può opporre, tra virgolette, e quindi si attiva tutta la... no? Però, dico, è così? Cioè, è maturata così? Qualcuno ha detto questo è un intervento assoluto di pubblica utilità dove nessuno si può opporre? Sì, no. Ovviamente io accetto la risposta che mi viene data. L'altra cosa è, giustamente il Sindaco ha detto, se non ho capito male, si è fatta questa commissione, si farà l'assemblea pubblica o quello che è, si farà il Consiglio Comunale che adotterà il protocollo, ma il documento fornito è l'atto di indirizzo della Giunta", no, lo dico perché non abbiamo qui la delibera di Consiglio Comunale, è l'atto di indirizzo della Giunta che è stato fornito, eh. No, c'è anche il protocollo, ho visto il protocollo. No, no, no, c'è il protocollo perché chiaramente la delibera presunta di Giunta richiama il protocollo, quindi il protocollo c'è chiaramente, però per il protocollo deve essere fatta una delibera di Consiglio Comunale, diciamo, no? E poi c'è quella delibera di Giunta che immagino che sia quella che ci avete mandato, no? Anche perché il protocollo poi parla qui anche di espropri, di facilitare tutti i vari passaggi, eccetera, quindi è una cosa sicuramente sulla quale bisogna ragionare bene, però mi interessava sottolineare quell'aspetto perché sembra quasi che un Comune- adesso in questo caso siamo noi, ma potrebbe essere un altro Comune- non dico che è impotente, cioè, le decisioni le prendono gli altri e il Comune deve per forza andare incontro e soddisfare questa roba qua, è questo che mi interessava capire come concetto. Grazie.

Il Presidente Russomanno: Grazie Consigliere. Chi vuole rispondere? Prego ingegnere.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Sì, per chiarire. Tutti gli interventi della rete di trasmissione nazionale, tutte le esigenze si traducono in interventi di pubblica utilità. La rete è una maglia molto fitta che ha dei nodi, che sono le stazioni elettriche. Quindi laddove intervengo perché c'è l'esigenza di realizzare una stazione elettrica per consentire a 4 data center di svilupparsi, quella diventa un'opera di pubblica utilità. Ma direi tutte le esigenze elettriche che attengono alla rete di trasmissione nazionale sono interventi di pubblica utilità.

Il Presidente Russomanno: Grazie. Prego, Spendio.

Il Commissario Spendio: La ringrazio molto. Devo dire sinceramente che non mi convince il concetto, eh. No, glielo dico così, per correttezza di espressione anche, ci mancherebbe altro. Perché, ok, possono essere tanti gli interessi pubblici, chiaramente, nei vari settori, non dico che non ci siano, però c'è sempre qualcuno che dice, lei ha parlato giustamente, se non ho capito male prima il termine che ha usato, della domanda fatta dagli operatori, dalle 4 realtà che hanno interesse, diciamo così, a fare questa operazione, ecco, l'interesse non sempre coincide con l'interesse pubblico, diciamo così, con l'utilità pubblica, la pongo solo, ripeto, come questione, perché se poi la scelta comunque è stata fatta e magari anche condivisa dal Sindaco, da chi amministra, come dire, poi ne parleremo, ecco, di questo, però questo concetto qui non è secondario, ecco, perché tutte le cautele



che un Comune deve attivare, se le può attivare, le fa veramente per tutelare l'interesse pubblico dei cittadini, no? Quindi anche un eventuale "ni", ammesso che lo possa dire, magari lo fa per tutelare gli interessi dei cittadini, ecco. Tutto qui, grazie.

Il Presidente Russomanno: Grazie Consigliere. Ingegnere, prego.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Sì, semplicemente per dire che poi il decreto di autorizzazione alla costruzione dell'esercizio che è rilasciato dal Ministero sancisce la pubblica utilità dell'intervento, quindi va da sé. Siccome Terna agisce in forza, vi ricorderete che c'è stata la divisione tra il gestore di rete e il gestore che distribuisce l'energia, quindi all'epoca, nel 1999, Luigi Bersani fece questa distinzione e ovviamente la Legge Bersani individua, interna il gestore della rete che realizza opere di pubblica utilità. Quindi questo per dirle che c'è una legge che di fatto lo stabilisce e c'è il decreto che lo mette nero su bianco ogni qualvolta viene emanato.

Il Presidente Russomanno: Grazie. Il consigliere Amente ha chiesto la parola, prego.

Il Commissario Amente: Grazie Presidente, buonasera a tutti. Allora, io più che altro volevo fare una domanda su una curiosità mia, più che altro, perché ho visto che è stato fatto un grosso studio per l'impatto ambientale. Visto il posizionamento della sottostazione, è stata fatta o si deve fare uno studio- non so se lo fate voi o ARPA- per quanto riguarda il famoso ronzio dei trasformatori? (intervento fuori microfono) Esatto.

Il Presidente Russomanno: Prego, Ingegnere.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Sì, rispondo io. Tutti gli impianti che sono portati in PTO, quindi Piano Tecnico delle Opere, e viene consegnato al Ministero e c'è l'avvio dell'iter di autorizzativo, quindi la conferenza dei servizi, eccetera eccetera, sono studiati in maniera tale da soddisfare il decreto ministeriale che impone che gli impianti in alta tensione rispettino il decreto del 2008 sull'esposizione ai campi elettromagnetici per la popolazione. Quindi anche questo impianto è stato studiato e risponde pienamente a tutti i limiti posti dal decreto ministeriale del 2008, cioè quello che in gergo si chiamano i 3 microtesla. Quindi sono stati fatti gli studi, fanno parte del piano tecnico delle opere, quindi del progetto presentato al Ministero, in cui c'è una relazione che illustra che il posizionamento sia dei raccordi, sia della stazione elettrica genera delle fasce di rispetto tali per cui non ci sono recettori sensibili, quali scuole o luoghi di lavoro o comunque punti in cui c'è una permanenza maggiore delle 4 ore, con esposizione al campo elettrico maggiore dei 3 microtesla.

Il Presidente Russomanno: Grazie. Posso fare una domanda anch'io, visto che partecipo alla commissione? Ho ascoltato prima che i cavi sono tutti interrati, però precedentemente è stato detto da un ingegnere, credo, che vengono posizionati 4 tralicci e vengono tolti 3 tralicci, quei tralicci a che servono se i cavi sono interrati?

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Come si può vedere dalle immagini che penso che abbiate a disposizione, i raccordi alla linea elettrica a 380 kV esistenti vengono realizzati con due raccordi aerei, i cavi saranno le condutture elettriche che saranno progettate e realizzate da parte dei proponenti, i data center, che dovranno studiare il percorso dei cavi che poi dovranno arrivare a questa stazione e connettersi agli stalli della stazione e fanno parte del progetto dei richiedenti, non fanno parte delle opere di Terna.

Il Presidente Russomanno: Grazie. Albini mi chiede la parola.

Il Commissario Albini: Grazie.



Il Presidente Russomanno: Il Sindaco voleva aggiungere qualcosa, chiedo scusa.

Il Sindaco Morandi: In sostanza, le linee aeree sono quelle in prossimità della stazione, le linee interrate -poi, vabbè, ci daranno la piantina con i data center indicati che, come dicevo prima, non ce l'ho nemmeno io, l'avevo solo vista quando abbiamo fatto delle riunioni online- in sostanza, 2 sono a Cusago, significa che da Cusago questi 2 data center dovranno fare delle linee interrate che arrivano fino alla sottostazione. Significa che attraverseranno, immagino, le strade del territorio, quindi da Cusago fino alla Marchesina, faranno i loro scavi, quindi immagino che spaccheranno le strade, però le dovranno ripristinare come in precedenza, e dovranno arrivare fino lì. Questo quelli di Cusago, così farà quello di Buccinasco, così farà l'altro che è a... Assago o Trezzano? Assago.

Il Presidente Russomanno: Grazie Sindaco. Prego Albini.

Il Commissario Albini: Grazie, ancora qualche domanda, poi una riflessione. Due a Cusago, uno ad Assago, il quarto o Buccinasco o Trezzano, non ho ben capito, e se è a Trezzano mi piacerebbe sapere dove a Trezzano. Questa roba qui impatta pieno Parco Sud in campi coltivati a mais che probabilmente dovranno essere espropriati. Ci sono già stati e che tipo di contatti ci sono stati con i proprietari di questi terreni? Tre, visto che avete avuto delle interlocuzioni anche col Parco Sud, chiedo anche che ci siano forniti i verbali degli incontri con il Parco Sud rispetto a questa situazione, per capire esattamente che ragionamenti ha fatto anche il Parco Agricolo Sud, perché sono 67.000 metri quadri all'interno del Parco Sud, non stiamo parlando di un fazzoletto di terra.

Il Presidente Russomanno: Grazie, Consigliere. Chi risponde? Prego.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Posso dare una precisazione? Allora, i cavidotti non generano espropri ma servitù e per questo che in genere sono posizionati sotto il sedime delle strade. Quale sarà il percorso che verrà definito nel progetto di collegamento dei data center alla stazione non ci è dato sapere perché non fa parte del nostro... però presumibilmente, non presumibilmente, passeranno lungo le strade e nei tratti eventuali in cui ci sarà attraversamento di terreni agricoli ci sarà una servitù, ma l'attività agricola non viene preclusa perché i cavi sono posizionati in maniera tale, a profondità tale per cui non viene preclusa l'attività agricola. Queste sono norme tecniche generali.

Il Presidente Russomanno: Grazie. Posso fare una domanda ai signori tecnici? Noi abbiamo una centrale a nord di Trezzano e una ce l'abbiamo a sud. Una a nord di Trezzano che è su Settimo, che è abbastanza grande. Quella a sud è tra Binaschina e Lacchiarella. Le dimensioni di questa che creerete voi si avvicina a quale di più, a quella di Settimo o a quella di Zibido? Che è sulla via che va da Biascio alla... in modo da avere un'idea di grandezza anche dell'impianto.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Scusate, non ho presente esattamente perché in zona ne abbiamo parecchie, però vi posso dare le dimensioni esatte della stazione di cui stiamo parlando. Sarà una stazione di 263 metri per 255.

Il Presidente Russomanno: Ok, grazie. Altre domande? Albini, prego.

Il Commissario Albini: Grazie mille. Dalle risposte mi vien da dire che non siano ancora stati fatti ragionamenti con i proprietari dei terreni, anche perché è vero, i cavidotti passeranno sotto, ma questo spazio di 263 per 255 da qualche parte deve essere preso e quel terreno di qualcuno sarà e quindi quello sarà sicuramente da espropriare.



Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Sì, la stazione sarà un terreno che diventerà di proprietà di Terna, che verrà acquisito tramite le procedure aziendali dai proprietari.

Il Commissario Albini: Mi conferma se la quarta stazione è a Trezzano o Buccinasco? Il quarto data center. Faccio prima a vedere io sulla cartina!

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Fa prima a venire lei a vedere, guardi. È una questione tecnica. Allora, ne abbiamo due, sono due, la stazione è in questa posizione, questi sono Cusago, questo è Trezzano, Trezzano al di qua della tangenziale. Noi abbiamo le coordinate esatte, quindi ingrandendo in questa zona... E l'ultimo è Assago al di là della tangenziale. In questa slide non so se qua c'è il limite, comunque siamo al limite tra...

Il Presidente Russomanno: Chiarito, Albini? Grazie. Altre domande? Consigliere Padovani? Ah no, deve finire ancora Albini.

Il Commissario Albini: Ho una serie di riflessioni, nel senso che, come dire, ci troviamo a dover costruire una roba di dimensioni notevoli, 263 per 255, che si alzerà su con all'interno 3 palazzine da 4 metri e mezzo, quindi qualcosa di visivo, come chiedeva giustamente il Presidente, ci sarà, all'interno di Trezzano, che vanno a servizio tendenzialmente di altri comuni, perché sull'ultima non sono sicurissimo se siamo già Trezzano o Buccinasco, ma poco cambia, con un intervento che ci è stato detto creerà comunque anche delle limitazioni sul piano del governo del territorio perché la costruzione di questa roba giustamente prevede poi degli interventi limitativi sul piano del governo del territorio, con un impatto paesaggistico, perché comunque ci avete detto ci sarà una recinzione che per quanto potrà essere in qualche modo calmierata dagli alberi ma sempre questa recinzione ci sarà su un qualcosa che bene o male crea comunque inquinamento elettromagnetico. Non ci sono scuole, non ci sono abitazioni, avete cercato un posto più lontano da luoghi dove le persone stiano per più di 4 ore. Peccato che sia attaccato ai capannoni della gente che lavora e quella gente lì più di 4 ore probabilmente ci lavora. Magari non proprio attaccato, sono stato un po', come dire, esagerato e vi chiedo scusa. Intervendo su dei campi agricoli per 400.000 euro, una roba che ci resterà per sempre per un onere di urbanizzazione di 400.000 euro. Qualche perplessità onestamente ce l'ho, oltre al fatto che non mi è ancora ben chiaro il procedimento, perché se vado a leggere- non ce l'ho con i signori di Terna, eh, voi state facendo benissimo il vostro lavoro, sia chiaro- se vado a leggere il protocollo d'intesa, all'interno del protocollo d'intesa che dovrà approvare il Consiglio Comunale c'è anche scritto che si approva anche il luogo dove è stata posizionata questa roba, è scritto nel protocollo in due punti. Per cui io ancora fatico a comprendere quali siano i limiti e quali siano le possibilità, perché se un domani il Consiglio Comunale non approvasse quel protocollo d'intesa dove c'è scritto anche che quel luogo è stato concordato con l'amministrazione e che con il protocollo si approva anche il luogo dove viene costruita questa roba, mi vien da dire questa roba non si fa. Per cui vorrei che sia chiarito questo aspetto, perché il protocollo che va... La signora dice di no. Scusi, non è il mio mestiere, per cui grazie, anzi, se mi darà una risposta, però nel protocollo c'è proprio scritto che andate ad approvare che quel posto sia quello che avete concordato e che va bene. Se il Consiglio Comunale dovesse dire di no che succede?

Il Presidente Russomanno: Grazie, consigliere Albini. Ma se ho capito bene, sul luogo, è un luogo iniziale, non è stato condiviso dall'amministrazione, è dove voleva posizionare inizialmente Terna. Il Sindaco gli ha consigliato di allontanarsi dal centro abitato, quindi si è trovata una situazione che era meno impattante rispetto alla prima proposta di Terna. Però avete risposte ancora da darci? Grazie.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Sì, allora, diciamo che l'attività di Terna, l'attività preliminare, che è quella di concertazione, è un'attività che è volontaria, nel senso che nessuno ci obbliga a condividere la localizzazione degli interventi, quindi delle esigenze di sviluppo della rete sul territorio, pertanto Terna si propone per capire con l'amministrazione comunale, dal confronto con l'amministrazione comunale, se



quella posizione è supportata. Quindi che l'amministrazione comunale non condivida la localizzazione dell'intervento ma c'è l'esigenza per Terna, comunque, di portare avanti quel progetto Terna lo fa, a prescindere dalla condivisione. Quindi diciamo che è un'azione volontaria che Terna propone all'amministrazione, cerca di condividere le esigenze localizzative dell'intervento e quindi ritiene di sottoscrivere accordi che sono il protocollo di intesa sulla localizzazione e della convenzione. Allora, potevamo rimanere nei nostri uffici a progettare l'intervento tranquillamente e a depositarlo al Ministero, non è questa la nostra modalità di lavoro, cerchiamo sempre di dividerla col territorio. Siamo qui questa sera proprio perché ci siamo resi disponibili a presentare alla commissione il nostro intervento, siamo a supporto, ci siamo resi disponibili, il Sindaco ce l'ha chiesto di poter confrontarci con la cittadinanza, ci siamo, spieghiamo il progetto, intendiamo far capire il progetto. Quindi l'esigenza è un'esigenza di rete, è un'esigenza che deriva da proponenti, da utenti e altri e noi siamo obbligati a portare avanti questo intervento.

Il Presidente Russomanno: Grazie, ingegnere.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Grazie a lei.

Il Presidente Russomanno: Il consigliere Padovani mi chiede la parola.

Il Commissario Padovani: Grazie Presidente. Ho aspettato perché non sono commissario, quindi prima faccio parlare gli altri. Sono Ivano Padovani, rompiscatole metta sotto. **(intervento fuori microfono)** No, scherzo, ma era una battuta voluta, no? Così non lo può scrivere quindi sono a posto. Tanto rimane a verbale, per cui. Allora, premesso che io ho fatto l'impiantista di grossi impianti per una vita, dai capelli si vede, un po' di anni li ho, e quindi un po' di perplessità me le avete fatte nascere. Devo dire che l'ultimo intervento suo mi ha un po' disorientato, perché in sostanza dice: siamo qui, ci siamo resi disponibili, vogliamo concertare con voi certe scelte, però dentro di me chiedo: ma che scelte abbiamo? Lei stesso l'ha detto: sto a casa mia, faccio i miei progetti, vengo qui e lo faccio lo stesso. Quindi in realtà manca comunque un pezzettino, che è la possibilità da parte dell'amministrazione comunale di entrare nel merito di certe scelte. Poi lei mi dice: sono scelte tecniche. E quindi da questo punto di vista poco c'entrano con la politica. Se siamo qui è perché un po' la politica qualcosa c'entra, perché altrimenti sareste rimasti in ufficio, avreste fatto il vostro progetto e l'avreste presentato come cosa da fare. Un'altra delle perplessità- poi arrivo alle domande, prima parlo delle perplessità- è: io capisco le esigenze di Terna, quindi faccio un progetto che per me è efficiente e sposto il problema economico sull'utenza, diciamo sugli operatori che saranno poi i nuovi clienti, perché questo mi avete detto, no? Due esigenze di Cusago che si trovano a 4 chilometri e mezzo di distanza attraverseranno completamente il territorio di Trezzano, tra l'altro probabilmente in due tempi diversi, mi auguro di no, però è probabile, perché se ognuno deve fare il suo progetto, poi se lo fa a modo suo, e quindi impattando in modo significativo sul territorio perché comunque stiamo parlando di lavori di un metro di profondità, forse anche 110, credo, una volta era 110, non so se siamo saliti a 100, che potenza hanno questi cavi? **(intervento fuori microfono)**. Quindi immagino che comunque... **(intervento fuori microfono)** Quindi ancora di più. Quindi, voglio dire, non sono lavoretti di uno scavo da 40-50 cm, stiamo discutendo di un impatto sul territorio notevole, non tanto da parte vostra quanto da parte di chi subentrerà dopo di voi. Gli andate a fare una centrale a 4 km di distanza, è chiaro che loro si devono collegare, non attraverso dei campi, ma attraverso una città. Noi non abbiamo campi che sono tra noi e gli operatori. Questo era per far capire l'osservazione del Consigliere quando dice "340.000 euro scarsi", non stiamo parlando di grandi cifre, stiamo parlando veramente di poco rispetto all'impatto, eh! Io sto parlando dell'impatto diretto e indiretto. E' evidente che voi potete dire noi ne rispondiamo dei nostri e non rispondiamo di quelli degli altri. Questo è abbastanza evidente. Poi mi spiace perché il Sindaco probabilmente dice "è arrivato il Pierino di turno", ma io faccio il Pierino di mestiere. Come? **(intervento fuori microfono)** Ah, ecco, bene o male. Sì, ma non 345 perché qui il problema è diverso. Comunque, a parte questo, mi sembra strano, poi capisco la difficoltà, attenzione, quindi dico mi sembra strano ma capisco la difficoltà che non si possa dare una fotografia a noi Consiglieri, che comunque alla fine interveniamo per la prima volta in questo confronto, tra la centrale di Settimo



che più o meno conosciamo tutti che è qui a pochi chilometri e la nuova centrale che andrete a realizzare. Ah, ecco, forse è riuscito a rintracciare quel dato? Cioè, non mi interessa il 250 per 280, io le dico quella la conosco e la conosco io e credo che la conoscano tutti. Capire: è più grande, è più piccola, è circa la stessa cosa. Poi magari vado avanti. Grazie.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Se posso. Sì, come dimensioni stiamo parlando circa delle stesse dimensioni, come ordine di grandezza. Il fatto che sia necessaria una nuova stazione lungo questa linea 380 deriva da uno studio dei nostri colleghi che studiano la rete sulla potenza che riesce a transitare nelle linee e il fatto che è necessaria una nuova stazione è frutto dello studio del fatto che quella esistente e le linee che afferiscono alla stazione esistente non sono caricabili ulteriormente e non c'è spazio per ampliare la stazione esistente. In seguito a queste analisi, che sono le prime analisi che i nostri colleghi che studiano la rete, i flussi di potenza sulla rete individuano qual è la linea a cui una nuova stazione si deve collegare affinché ci sia potenza sufficiente ad alimentare questi carichi. Da questo dato, che per noi progettisti è il dato di input, noi iniziamo a analizzare dove lungo questa linea è possibile realizzare quello che le abbiamo raccontato finora.

Il Commissario Padovani: Perfetto. C'è un particolare però. Immagino, immagino perché non ho gli elementi che voi avete in mano, che questa linea transiti nord-sud, Cusago è nord, noi siamo a sud, quindi ci troviamo a sud con una centrale che poi successivamente ripercorre Trezzano al contrario per andare a nord. Poi capisco le vostre esigenze, perché, per carità, immagino che quando fate i progetti avete una logica, non è che tirate i numeri, ok? Però se transita questa linea da nord a sud, e immagino che l'alimentazione o arrivi da nord o arrivi da sud, forse si sarebbe potuto intercettare questo sistema anche in altri luoghi. Non sto dicendo che sono migliori di quelli che avete individuato voi, eh, però nel momento in cui voi mi dite, ritorno sempre al discorso che ha fatto l'ingegnere, "noi se vogliamo ci mettiamo lì e non lo facciamo", forse la concertazione serve proprio a questo, cioè a verificare che l'impatto sia il minore possibile, che si vada incontro a quelle che sono le vostre esigenze, che è quella comunque di ridurre i costi di realizzazione di un'opera, perché immagino che avrete anche voi dei budget da rispettare, quindi da questo punto di vista posso anche cercare di capire quali sono state le vostre scelte, però cercate anche voi di capire le nostre perplessità, perché dall'altra parte ci troveremo comunque la popolazione che solleverà, giustamente dal loro punto di vista, una serie di eccezioni alle quali avremo noi il dovere di dare delle risposte. E quindi nel momento in cui si troveranno delle situazioni di disagio anche per altri anni successivi forse qualcuno solleverà il problema. L'ultima, che era la domanda, tra l'altro è molto veloce: quanto tempo ci metterete, ammesso e non concesso, che questo iter abbia un processo normale a realizzare l'opera? Grazie.

Il Presidente Russomanno: Grazie Consigliere. Prego.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Allora, diciamo che l'attività di concertazione, quando c'è un set di alternative, viene presentata all'amministrazione comunale. Ci troviamo in una soluzione che prevede soltanto possibilità di ottimizzare la localizzazione della stazione su quell'area. Questo è uno dei casi in cui si è prevista la sola possibilità di ottimizzare. Ne abbiamo parlato, quindi noi all'amministrazione comunale abbiamo sottoposto l'unica soluzione che era percorribile per connettere questi 4 data center, realizzare questa stazione. È evidente che poi sulla base dei colloqui intercorsi c'è stato richiesto di spostare la stazione più lontano dagli insediamenti abitativi e abbiamo dato seguito a queste richieste spostando la stazione un po' più in basso e un po' più a est. Però giustamente l'amministrazione comunale ha detto: signori, attenzione, vi state mettendo al centro dell'area del parco. Quindi abbiamo ottimizzato la stazione, l'abbiamo ricollocata un po' più a nord, ma tenendoci lontani dagli insediamenti interventi realizzativi. Questo è un caso, è una fattispecie. Ci sono casi in cui Terna propone diverse alternative, quando c'è la possibilità di attuarle, però queste alternative. Questo purtroppo è una di quei casi in cui, diciamo, essendoci delle poche possibilità di... anzi, l'unica possibilità di soluzione, l'abbiamo proposta. Quindi l'attività di concertazione di fatto offre all'amministrazione comunale di intervenire, di suggerire delle proposte, però non è purtroppo stato questo il caso. C'era un'altra



(domanda), tempi di realizzazione. Allora, normalmente, tempi standard, un iter autorizzativo dura mediamente 2 anni, dal momento in cui Terna deposita il piano tecnico delle opere, il progetto al Ministero. Consideri che ormai sono già passati diversi mesi e sostanzialmente siamo ancora in attesa dell'avvio del procedimento, quindi stiamo mangiando una parte di questi 2 anni soltanto perché il Ministero avvii il procedimento. Contiamo comunque di riuscire a recuperare il tempo. Questo perché cercheremo ovviamente di facilitare l'espressione dei pareri da parte degli enti preposti, quindi incoraggeremo gli enti a fornire il parere affinché poi il Ministero possa chiudere la conferenza dei servizi. Non siamo noi l'owner del procedimento autorizzativo, lo è il Ministero, quindi noi in questa fase speriamo di essere i facilitatori, ecco, dell'espressione dei pareri. **(il consigliere Padovani fuori microfono: L'operatività è vostra, però)** Sì, sì, ci arrivo, ci arrivo, ci arrivo. Quindi, dicevo, 2 anni per l'iter autorizzativo, poi ci sarà un'attività di progettazione esecutiva, espropri, servitù, acquisizione materiali, che prende mediamente...

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Una stazione di questo genere in genere tempi medio standard dai 2 ai 3 anni. (intervento fuori microfono del consigliere Padovani) Sì, da oggi diciamo sì.

Il Presidente Russomanno: L'ultima domanda, Padovani, prego.

Il Commissario Padovani: Cambio il soggetto, mi rivolgo a loro. Impatto ambientale, è evidente- lei- è evidente che voi stessi, dimostrando una certa sensibilità, avete previsto la possibilità di mitigare questo impatto. Credo e immagino che lo facciate con delle soluzioni arboree, immagino. Ecco, si tratterebbe anche di capire non è che mettete le solite piantine da 1 metro e mezzo che ci vogliono 25 anni per diventare alberi? E soprattutto nell'esproprio sarà prevista anche tutta questa situazione? E se sì, visto che l'alimentazione molto probabilmente sarà aerea, immagino- o no? Penso di sì -e quindi capire anche lì se avrete un anello completo, chiaramente meno gli accessi, ci mancherebbe altro, o se a un certo punto l'entrata di 1-2 linee, perché non so se c'è un'entrata e un'uscita, immagino, perfetto, quindi se questo condizionerà e se sì in che luogo. Cioè, l'importante è che la parte arborea sia rivolta nella direzione, almeno immagino, di quella che è la parte abitativa. Grazie.

Il Presidente Russomanno: Grazie Consigliere. Chi risponde? La dottoressa, prego.

Cipettini Erika Geologo Ambientale Terna: Sì, io avrei un'immagine a mostrare la perimetrazione che abbiamo pensato per la fascia arborea. Allora, intanto è una fascia arborea di ampiezza, come larghezza si tratta di 10-15 metri e corre tutto il perimetro della stazione, ad eccezione di piccoli tratti, ovvero quello dell'ingresso dei sostegni aerei, che però per come è posizionata la stazione è al lato opposto alle case in questo caso. Quindi ci sarà semplicemente una piccola apertura di questa fascia in corrispondenza del lato sud della stazione, dove entrano i cavi aerei e dove, vabbè, c'è l'ingresso della strada d'accesso alla stazione, che dà, diciamo, sul lato del depuratore, tanto per intenderci. Per tutto il resto è completamente una fascia arborea che è stata studiata con delle specie autoctone dell'area e quindi parliamo di alberi di 10-15 metri, che quindi vanno ben oltre l'altezza massima degli edifici che sono all'interno. È stato studiato apposta chiaramente per coprire... **(il consigliere Padovani fuori microfono: 10 metri di albero vuol dire 6 metri, 7 sottoterra, eh!)** No, parlo dell'altezza della chioma, parlo dell'altezza della chioma. **(il consigliere Padovani continua a parlare fuori microfono)**

Il Presidente Russomanno: Parla al microfono, Padovani, parla a microfono acceso.

Cipettini Erika Geologo Ambientale Terna: No, no, sono considerati come fuori terra questi 10-15 metri.

Il Presidente Russomanno: Anche perché ci hanno detto che le 3 costruzioni verranno fatte internamente e sono di 4 metri e 30, quindi la grandezza, la piantumazione sarà superiore alle 3... Posso fare una domanda un po' cattiva, ingegnere? Non so a chi dei due la dovrei rivolgere. In che modo avete calcolato il contributo



all'amministrazione? Se è possibile incrementarlo. I contributi che avete offerto all'amministrazione in che modo sono stati calcolati? Come si arriva ai 400.000 euro? E se è possibile un incremento del contributo. Grazie.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Certo. Ma per completare la risposta della collega, nel piano tecnico delle opere, nella parte ambientale ovviamente, è previsto un fotoinserimento dove potrà vedersi la fascia di mitigazione che è stata adottata, ovviamente prendendo a riferimento uno dei punti visivi più... Quindi c'è un fotoinserimento, lo vedrete non appena verrà, diciamo, indetta la conferenza dei servizi dal Ministero. Per quanto riguarda come vengono calcolati i ristori, allora Terna è dotata di linee guida e istruzioni operative interne che definiscono per tipologia di stazione i vari importi da mettere a disposizione delle amministrazioni comunali. Quindi ci sono diverse tipologie di stazione, in funzione della tipologia di stazione c'è una fascia e all'interno di quella fascia si propone all'amministrazione il quantum da erogare. Questo ovviamente varia in funzione delle tipologie di stazione, varia in funzione della tipologia di linea, sia aerea, sia in cavo. Ovviamente c'è una casistica che è studiata e che è descritta nelle istruzioni operative, nelle linee guida di cui Terna si è dotata, che analizza proprio questa fattispecie. Quindi per questa tipologia di stazione vi dico che il canone è quello di 400.000 euro. Allora, non vi nascondo che posso, in via non dico eccezionale, però posso perorare, però, ripeto, non è una promessa di arrivare ad erogare di più, ma posso valutare, verificare se internamente c'è la disponibilità da parte dei nostri dirigenti a poter rivedere l'importo della compensazione. È un mio impegno che prendo in questa sede nel verificare questa possibilità e di manifestare poi le esito di questo confronto interno al Sindaco.

Il Presidente Russomanno: La ringrazio per l'impegno. Un'ultima domanda vorrei fare. Siccome voi avete un buonissimo rapporto, come ho capito, col Parco Sud, quindi il parco vi autorizzerà all'interno del parco a creare questa struttura, noi abbiamo un'esigenza in quella zona di parcheggi, qualora noi accettassimo il vostro progetto, lo portassimo avanti, eccetera, potreste farvi carico voi nei confronti del Parco Sud di farci realizzare alcuni parcheggi per i residenti in quella zona? Il parco ci dirà sicuramente di no, però ho visto che a voi fa realizzare una (incomprensibile) bisogna vedere il parco... Andremmo a risolvere un problema che abbiamo in quella zona. Grazie.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: No, purtroppo non abbiamo questo potere. Però, ecco, il Presidente del parco che è stato eletto recentemente, diciamo nel mese di agosto, luglio-agosto, e quindi abbiamo avuto modo di conoscerlo e di avviare un dialogo, perché non vi nascondo che questa stazione non è l'unica e non sarà l'ultima a essere realizzata nel Parco Agricolo Sud Milano, purtroppo.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: E anche nelle vicinanze di Calzani.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Esatto. Quindi abbiamo la necessità di avere un dialogo aperto con il parco. Come sapete, il parco ha cambiato gestione, prima la gestione era a capo della Città Metropolitana di Milano, oggi è una gestione regionale e c'è un nuovo Presidente, c'è un nuovo Consiglio e quindi abbiamo immediatamente, diciamo, avviato un dialogo con il parco perché dobbiamo gestire non questa ma diverse altre stazioni in ambito parco. Purtroppo, non abbiamo possibilità di realizzare stazioni esterne al parco. Ci portiamo dietro questo peso perché ovviamente lo sviluppo dei data center, il grosso sviluppo di data center ci mette in condizioni di grosse difficoltà di dover condividere localizzazioni in ambito parco agricolo.

Il Presidente Russomanno: Grazie ingegnere. Faccio un'altra domanda, l'ultima domanda, poi do la parola ad Albini, sempre inerente al parco: a noi date 400.000 euro e forse di più, vediamo se riusciamo a ottenere il massimo che è possibile, al parco quanto date invece? Io sono stato per 13 anni membro del Parco Sud e quando Autostrade Italiane chiedeva di passare attraverso il parco dava fior fiori di quattrini al parco, che il parco poi reinvestiva all'interno delle strutture di miglioramenti per il parco stesso. Quindi non credo che ve lo faccia fare senza soldi. Grazie.



Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: Al momento è così, nel senso che noi, diciamo, c'è una legge che prevede che le amministrazioni possano richiedere compensazioni. E' facoltà delle amministrazioni, hanno diritto a richiedere compensazione, Legge 239 del 2004. E in forza di questa legge noi abbiamo, dal lontano 2004, avviato questa prassi di concertazione divisione localizzativa degli interventi sul territorio. Con il Parco non ci siamo spesi in termini di convenzioni e quindi di erogazioni e di compensazioni. **(intervento fuori microfono del Presidente Russomanno)** Allora, dobbiamo lavorare assieme. Non si esclude che in un futuro si possa anche arrivare a stipulare convenzioni col Parco Agricolo Sud Milano, però, ecco, non è questo il caso al momento. Al momento le compensazioni le stiamo definendo unicamente con le amministrazioni comunali, ce ne sono diverse di nuove in questo ambito, purtroppo, ma ripeto, lo sviluppo dei data center è tale che c'è una forte richiesta, c'è una forte esigenza di realizzare nuove stazioni elettriche in questi ambiti.

Il Presidente Russomanno: Grazie ingegnere. Prego Albini. Chiedo scusa se...

Il Commissario Albini: Grazie Presidente. No, tranquillo, va benissimo. Ho un'altra curiosità che mi ha fatto giustamente nascere il consigliere Padovani. Nel definire la posizione in cui nascerà questa stazione che tipo di confronto, se c'è stato, avete avuto con i richiedenti? Nel senso che mi viene da pensare, proprio pensando a Cusago, questi cavi interrati che dovranno passare sotto il Naviglio, sotto la stazione, sotto tutto l'abitato. Che tipo di... Nessuna. Scegliete voi senza neanche... giusto per capire, eh.

Il Presidente Russomanno: Prego.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: I nostri colleghi che tengono i rapporti, diciamo, con i richiedenti raccolgono queste richieste di connessione a cui Terna deve dare risposta per legge e secondo i regolamenti di rete richiedono a questi proponenti di sottoscrivere un contratto che prevede che a fronte di una soluzione tecnica minima, che è quella che Terna deve trovare per la loro connessione, loro accettino dei costi che sono stabiliti dal regolamento di rete. Quindi non c'è un mercato tra Terna e questi proponenti. Terna, secondo le regole stabilite dall'Arera deve trovare una soluzione tecnica, la deve sottoporre a loro, loro l'accettano con un contratto, un STMG, e una volta accettata Terna assume l'impegno di determinare questa soluzione tecnica entro un certo tempo, che in genere... **(intervento fuori microfono del consigliere Albini)** Questi 4 qui hanno già accettato, hanno già richiesto a Terna e con Terna c'è già un STMG, un contratto, per cui Terna si impegna a trovare una soluzione tecnica. Questa soluzione tecnica, una volta che viene definita e viene autorizzata dal Ministero, è la soluzione tecnica a cui loro sono tenuti a connettersi. Non ce ne sarà un'altra, non hanno una libera scelta. E i nostri colleghi che si occupano di questa attività, una volta che ne raccolgono- non la singola, ma ce ne vogliono un certo numero- studiano i flussi di potenza nella zona, determinano quale linea è quella più adatta su cui far nascere un nuovo nodo di rete, quindi una nuova stazione, a cui poi questi richiedenti si dovranno connettere. Questo è un po' il meccanismo, il processo che noi...

Il Presidente Russomanno: Altre domande? Consigliere Albini, prego.

Il Commissario Albini: Se lui è Pierino La Peste io sono un gran rompiscatole e a volte pure un po' antipatico. Però, da una parte, innanzitutto grazie per tutte le informazioni che ci avete dato, mi avete aperto un mondo meraviglioso che assolutamente non conoscevo. Non faccio il mestiere che faceva il consigliere Padovani, quindi non lo conosco. Permettetemi una battuta che è anche un po' cattiva: mi viene tanta voglia di venire a lavorare per Terna, potete fare quello che volete, quando volete, senza guardare quelle che sono le necessità dei cittadini perché avete deciso che la farete lì e non avete chiesto se va bene né a noi, né a loro di passare su tutta la città, potete decidere quanti soldi darci per fare quello che volete, mi vien da dire cosa ci stiamo qua a fare! Chapeau!



Il Presidente Russomanno: Grazie, consigliere Albini. Altre domande? Do la parola al Sindaco per la chiusura della commissione. Grazie.

Il Sindaco Morandi: Faccio la battuta, consigliere Albini. Consigliere Albini, nella prossima vita nasciamo Terna. (**il consigliere Albini fuori microfono: Guardi, non so se ne sarei proprio contento!**) Chiusa la battuta. Allora, tengo a fare una precisazione: quando Terna è arrivata, è arrivata la proposta, non è che negli incontri gli ho steso il tappeto rosso, anch'io non ho gradito la scelta di Trezzano per questa stazione, però giustamente mi era stato spiegato tutto quello che è stato spiegato stasera e allora da lì ho detto cerchiamo di mitigare nella soluzione di scegliere la cosa meno peggio per la nostra Trezzano. Quindi dalla posizione iniziale ho cercato di fare in modo che si allontanasse il più possibile questa stazione dall'abitato, si allontanasse il più possibile dal Centro Tognazzi e arrivasse nella posizione che è quella che vedete elencata. Poi prendo io l'impegno di farvi avere la documentazione che Terna aveva qua sui computer, ma che qua purtroppo non si può proiettare. Faremo, come dicevo, una presentazione alla città, perché è giusto che la città sia informata di questa opera, però prima ci tenevo che fossero i Consiglieri e gli amministratori a parlarne prima di tutto. L'ultima cosa è anche, oltre alla questione degli oneri compensativi, ovviamente, se non erro, la stazione genererà poi un'entrata IMU perché, se non sbaglio, viene censita e quindi c'è dell'IMU che deriva dalla stazione.

Fiorentino Raffaele Responsabile per le Autorizzazioni Terna: A questa domanda non so...

Il Sindaco Morandi: Questo non lo sapeva.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Sinceramente non saprei rispondere.

Il Sindaco Morandi: Perché loro progettano, non si occupano della...

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: No, però immagino di sì perché è come una realizzazione...

Il Sindaco Morandi: È un impianto.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: È una realizzazione di carattere industriale perché è un impianto industriale alla fine e quindi avrà gli oneri previsti.

Il Sindaco Morandi: Dovrebbe essere così, viene accatastata e quindi genera un'entrata corrente.

Pezzicoli Bruno Responsabile della Progettazione Terna: Esattamente, perché Terna diventa proprietaria di quel terreno lì. Cioè, se per gli elettrodotti ci sono le servitù, per le stazioni il terreno diventa di proprietà Terna.

Il Sindaco Morandi: Quindi il piccolo commercialista che è in me ha detto il giusto. Grazie Presidente, io non ho più nulla da aggiungere.

Il Presidente Russomanno: Grazie Sindaco.

Il Consigliere Padovani: Vi avviso che Trezzano vanno al doppio qua gli impianti, informatevi perché il Comune vicino è la metà, eh, sull'IMU, io ve lo dico!



Il Presidente Russomanno: Grazie Sindaco, grazie Consiglieri, grazie tecnici di Terna, ci rivediamo sicuramente nel confronto con la città. Grazie ancora. Chiudiamo il punto in questione e passiamo al punto successivo. Grazie a voi, grazie.

Punto n. 3 - APPROVAZIONE REGOLAMENTO COMUNALE PER L'ASSEGNAZIONE DEGLI SPAZI DI SOSTA A TITOLO GRATUITO E AD USO INDIVIDUALE DEI TITOLARI DI CONTRASSEGNI DI PARCHEGGIO PER DISABILI

Il Presidente Russomanno: Allora, punto successivo "Approvazione regolamento comunale per l'assegnazione degli spazi di sosta a titolo gratuito e ad uso individuale dei titolari di contrassegni di parcheggio per disabili". Diamo la parola al Comandante Festa. Grazie.

Il Comandante Festa: Sì, buonasera a tutti.

Il Presidente Russomanno: Voglio fare una premessa prima della parola al Comandante Festa, che ho chiesto le osservazioni sia al Grupifh che a gruppi consiliari e sono arrivate le osservazioni del Grupifh e un'osservazione però da Mimmo Spendio e da Albinì, che poi era una delle osservazioni che ha fatto pure il Grupifh. Quindi abbiamo tenuto in considerazione quasi tutte le osservazioni del Grupifh, quindi anche quella là fatta dal Consigliere... non mi ricordo se era Albinì o era Spendio. L'unica osservazione che non abbiamo tenuto in considerazione, perché tecnicamente non è possibile, è l'ultima ed è quella là che dice "chiediamo che venga rivista la composizione della commissione valutativa". Ci chiedevano all'interno della commissione, dove fa parte il Comandante della polizia locale e il responsabile dell'area sociale, anche una persona esterna all'amministrazione. Abbiamo ritenuto che non sia possibile farlo. Ma tutte le altre osservazioni che sono state fatte sono state recepite e sono state aggiornate nel regolamento che avete voi in mano. Grazie. La parola al Comandante, prego Comandante.

Il Comandante Festa: Sì, se il Presidente è d'accordo, magari vediamo se in relazione al documento inviato con le modifiche effettuate al regolamento magari ci sono dei dubbi, così faccio un intervento eventualmente unico a chiarimento un po' di tutto, se il Presidente è d'accordo.

Il Presidente Russomanno: Domande? Consigliera Stivala, prego.

La Commissaria Stivala: Grazie Presidente, buonasera. Allora, io volevo fare una domanda al Comandante, che in realtà mi era stata posta da alcuni cittadini. La questione è un po' questa: la sera, che è un momento nel quale la polizia locale ovviamente non è in attività, parlo della notte tarda ovviamente, che la polizia locale non è in attività, nasce il problema che purtroppo a causa dell'inciviltà, diciamo così, delle persone che non rispettano le norme capita spesso che i posti vengano comunque occupati da chi non ne ha diritto e quindi si domandavano "in quel caso che cosa facciamo? Arriviamo a casa alle 23, a mezzanotte, nel nostro posto e il posto è occupato", la polizia locale ovviamente non può essere chiamata perché provveda a, insomma, sanzionare la cosa e quindi mi domandavano quanto poi possa diventare effettivamente utile questa cosa se non c'è uno strumento che nell'immediato possa risolvere poi questo problema. Non so se sia vera questa cosa, che nel Comune di Milano è possibile, anche senza l'intervento delle forze dell'ordine, che la persona che ha diritto, diciamo così, a parcheggiare nel posto chiami il carroattrezzi che poi porta il veicolo nei parcheggi, quelli deputati a questa cosa, in modo che poi quando il cittadino che ha fatto questo parcheggio abusivo, quando va a ritirare l'auto paga sia la sanzione per aver parcheggiato lì che ovviamente le spese per il carroattrezzi. Non so se questa cosa sia vera, se sia possibile o meno, però in realtà ci si domandava come poi il soggetto si può tutelare dal fatto che, a causa dell'inciviltà di tanti, questo strumento poi risulta non dico inutile, per l'amor del cielo, ma magari poco efficace. Grazie.

Il Presidente Russomanno: Prego Comandante.



Il Comandante Festa: L'esempio del Comune di Milano forse è sempre il meno preciso per un semplice motivo: Milano ha i propri carroattrezzi che vengono chiamati già dalla polizia locale al servizio interno direttamente al Comune, c'è proprio un nucleo della polizia locale di Milano che gestisce le rimozioni, quindi Milano come sempre fa mondo a parte e mondo a sé. Fermo restando che, in caso di stallo invalidi generico, piuttosto che di quello specifico, in quello specifico si configura in quel caso, se viene occupato il posto da altra persona, non solo la violazione, ma in caso di querela anche il reato di violenza privata, quindi in quel caso andiamo anche sul penale perché giustamente viene negato un diritto ad una persona specifica su un qualcosa che è un suo diritto reale, quindi in quel caso parliamo anche di un'altra fattispecie. Fermo restando che dopo la mezzanotte, quindi dopo l'ultimo orario di servizio della polizia locale, chiamando il 112, quindi sfatiamo il mito che solo la polizia locale può fare le rimozioni sui posti invalidi, eccetera, si chiama il 112, ai sensi dell'articolo 12 del Codice della Strada, anche l'Arma dei Carabinieri, piuttosto che le altre forze di Polizia dello Stato in generale possono e devono rimuovere eventualmente i veicoli presenti sugli stalli invalidi. Quindi non è competenza esclusiva. Anzi, se guardiamo l'articolo 12 del Codice della Strada, la polizia locale praticamente viene all'ultimo rispetto alla gerarchia degli organi di polizia stradale. Siamo citati per gli ultimi, quando l'Arma dei Carabinieri, se non sbaglio, è al secondo o al terzo posto. Quindi diciamo che è un falso mito quello che dopo mezzanotte è una cosa inutile. In realtà il cittadino ha la percezione di chiamare l'Arma dei Carabinieri per una cosa così, tra virgolette, futile, ma che futile non è, sia, tra virgolette, un far perdere tempo all'Arma dei Carabinieri. In realtà è tra i compiti, tra quelli che figurano i compiti anche dell'Arma dei Carabinieri piuttosto che le altre forze di Polizia dello Stato, quindi dopo un certo orario, se non c'è la polizia locale, c'è qualcuno che deve adempiere a quello che è il rispetto delle norme del Codice della Strada, proprio perché c'è una continuità H24 del servizio che deve essere data da questi organi preposti. Quindi a prescindere dall'approvazione di questo regolamento, piuttosto che dalla personalizzazione dei posti, comunque un ente che interviene su chiamata c'è a prescindere sotto questo punto di vista. Sulla risposta de "il cittadino può intervenire" dico no, perché giustamente il compito, tra virgolette, si andrebbe a configurare un altro reato che è quello di appropriazione indebita di un mezzo, perché nessun cittadino può rimuovere di propria iniziativa perché non ha le competenze, né i ruoli per poterlo fare.

Il Presidente Russomanno: Grazie Comandante. prego Consigliera.

La Commissaria Stivala: Grazie Presidente. Il reato di violenza privata, ora sono passati troppi anni, non me lo ricordo più, è a querela di parte? Ok, perfetto, grazie.

Il Presidente Russomanno: Altre domande? Prego, consigliere Albini.

Il Commissario Albini: Grazie mille, Presidente. Sì, ho visto che avete... adesso, perché onestamente non avevo visto le correzioni del regolamento, avevo ancora quello vecchio, anche perché nella prima convocazione nella richiesta del Presidente c'era arrivato addirittura quello vecchio, infatti le mie domande erano "perché non avevamo accolto quelle che avevamo discusso il 16 di luglio scorso?". In quell'occasione c'erano state altre domande o altre richieste integrative, oltre a quelle del Grupifh che sono state accettate. Una è simile a quella del Grupifh, cioè il comitato di valutazione, che in questo momento è composto da 2 persone, Servizi Sociali e lei. Il Grupifh nella sua richiesta chiedeva una persona terza, magari che avesse delle inerenze con il mondo della disabilità e in effetti ci starebbe. Ma a parte questo, la domanda è proprio metodologica. Un qualunque nucleo di valutazione fatto da un numero pari di persone è un nucleo di valutazione potenzialmente fallibile, perché basta che le due persone non siano d'accordo e non se ne esce più. Per questo sarebbe importante che un nucleo di valutazione fosse dispari, 3, perché uno è monocratico, è un altro discorso, dispari, 3, permette di avere il terzo elemento differenziale. Se uno non è d'accordo con l'altro la maggioranza poi alla fine vince. Per cui mi chiedevo il perché questo fermarsi su questo punto. Se fosse qualcuno del mondo della disabilità meglio. In generale il dispari per un gruppo valutativo ha il suo vantaggio. La seconda questione, anche se sinceramente sono andato a rivedere il verbale ma non mi ricordo quale fosse il punto, nell'articolo 7 avevamo chiesto di definire meglio quelli che erano i criteri di valutazione in maniera un pochino più precisa, i criteri di valutazione dell'assegnazione degli



stalli in quanto erano un po' general generici e fumosi. La terza indicazione invece che le chiedo è se magari nel corso di questi 7 mesi qualcosa invece è migliorato in termini di comunicazione con l'ufficio anagrafe, nel senso che un'altra delle cose meno efficaci del regolamento è: il disabile decede devo liberare il posto disabili, è onere della famiglia restituire il pass, onere che può essere disatteso o, banalmente, perché hanno altro per la testa, gli è deceduto un parente possono aver come ultima cosa per la testa quello di restituire un pass; due, qualcuno anche per furbizia, "ho il pass dei disabili, chi me lo fa fare restituirlo? Io lo uso e continuo ad avere il parcheggio riservato a costo gratis". Per cui- ecco, questi sono i fuochi d'artificio che tutte le sere ci accompagnano allegramente- per cui mi chiedevo se e come questa questione si possa- (**intervento fuori microfono**) Può essere perché arrivano i posti dei disabili- si possa risolvere. Queste le mie 3 domande.

Il Presidente Russomanno: Grazie Consigliere. Prego Comandante.

Il Comandante Festa: Allora, sulla commissione valutativa sarò, tra virgolette, breve. In realtà è composta da 2 persone ma non entrano in conflitto di decisione, perché i due componenti, quindi il componente sociale, la responsabile dell'area sociale e il comandante della polizia locale intervengono e valutano due situazioni diametralmente opposte, ovvero io, o il comandante della polizia locale, va ad intervenire a valutare la situazione nel contingente numerico dei posti, dei posti invalidi già presenti, degli eventuali posti invalidi da installare e su tutta la questione della sicurezza stradale e del Codice della Strada in genere; la responsabile dei servizi sociali competente per materia va a valutare invece se a livello sociale c'è la rispondenza riguardo al regolamento o riguardo ad eventuali necessità familiari, sociali, di problematiche relative alla persona che richiede e quindi va ad analizzare la documentazione sotto quel punto di vista. Quindi in realtà non possono andare in contrasto, perché nessuna delle due figure può andare in contrasto una con l'altra perché vanno a valutare due tipologie di... vanno a fare due istruttorie completamente diverse sotto i due punti di vista. Poi vanno a riunirsi e a dire "io ho fatto la valutazione per questa tipologia, per me non ci sono problemi ai sensi del Codice della Strada, c'è il numero di posti, si possono mettere", l'altro membro dice "sì, a livello di servizi sociali, di situazione familiare, di deambulazione, di quello che è, ci sono questi problemi, si può, non si può, è necessario, non è necessario". Quindi in realtà sono due membri che vanno a fare due istruttorie diverse che poi convergono nel si può o non si può; oppure si va a cercare eventualmente un minimo di confronto, una soluzione che possa andare a... magari non lo mettiamo in quella via, lo mettiamo subito un po' più vicino, quindi magari se si dice "no, la persona ha realmente bisogno" e in quella via specifica, faccio un esempio, non si può, si cerca magari, faccio l'esempio, una via magari subito vicina dove andare a posizionarlo in caso di questa tipologia di necessità. Ho fatto un esempio giusto per rendere l'idea. La domanda relativa... Allora, c'era questa sul posto... Consigliere Albini, se me le può ricordare perché non me le sono segnate. (**il consigliere Albini fuori microfono: La questione del defunto**) Quindi la questione del defunto, stiamo procedendo, ecco, a fare dei controlli periodici tramite noi l'accesso all'anagrafe, quindi periodicamente, non c'è un periodo standard definito, vorremmo non appena torneremo in organico farlo trimestralmente, tramite l'accesso all'anagrafe fare un controllo incrociato sui passi invalidi in corso di validità e noi andare a verificare quelli dei deceduti e verificare se sono stati restituiti. In caso di mancata restituzione mandare una lettera per richiedere la restituzione del pass invalidi del deceduto. La terza domanda? (**Il Consigliere Albini fuori microfono: Si era parlato di essere più precisi nel gestire i criteri di assegnazione. Sto cercando nei vecchi verbali se riesco a ricostruire**) Allora, se non ricordo male, ma non vorrei dire una stupidaggine ricordando che è passato appunto un po' di tempo, l'essere troppo specifici andava ad ingessare, se non ricordo male, troppo il regolamento e quindi si rischiava di andare a creare troppe fattispecie particolari che potevano essere anche fin troppo vincolanti poi nei casi da valutare delle necessità specifiche. Quindi essere troppo specifici si rischiava magari di andare ad ingessare troppo il regolamento. Non voglio dire una stupidaggine, ma mi sembra che la problematica emersa fosse questa.

Il Presidente Russomanno: Prego, consigliere Albini.



Il Commissario Albini: Grazie. Giusto perché mi ha dato le risposte volevo rispondere. Per quanto riguarda l'organo di valutazione ho compreso il senso ci può a questo punto stare, perché sono due istruttorie completamente diverse, devono essere ok tutte e due perché altrimenti quel posto non ha ragione d'essere. Allora già mi torna. Rispetto ai criteri di assegnazione, è un regolamento, vediamo se funziona, se poi non funziona, cercheremo di essere più precisi, mi vien da dire. Rispetto invece alla questione anagrafica, su quello sono poco soddisfatto, nel senso che già vi siete caricati di una valangata di incombenze che la metà basta, vi mancava solo questa. Abbiamo giusto l'altra sera messo a bilancio altri soldi per i sistemi informatici, la prima operazione da fare su un sistema informatico è che i vari sistemi comunichino tra di loro. Non è possibile che l'agente della polizia locale, che già deve fare il messo comunale- impazzisco su questa cosa- debba anche mettersi a fare l'accesso agli atti, a fare le verifiche. Con tutti i soldi che tra PNRR che sono stati messi, non li abbiamo messi sul sociale l'altra sera per usarli sull'IT, utilizziamoli perché i nostri sistemi parlino tra di loro, perché altrimenti sono altri soldi buttati e altro tempo buttato, che è quello della polizia locale. Grazie.

Il Presidente Russomanno: Prego, consigliere Spendio.

Il Commissario Spendio: Sì, grazie Presidente. Ma intanto, l'altra volta, a luglio, ci siamo lasciati- la frase finale che c'è sul verbale- ci siamo lasciati che si doveva convocare un tavolo per approfondire con le associazioni, non mi risulta che sia stata fatta questa cosa. Vabbè, comunque va bene lo stesso, diciamo, perché comunque ho visto che di alcune cose si è tenuto conto, può anche andar bene. Però magari un momento di confronto, così come era stato promesso, in modo diverso, dove si potesse parlare un po' più in dettaglio di alcune cose, non ultimo il fatto della valutazione, che secondo me invece non fila proprio dritto, almeno dal mio punto di vista, come l'ha pensata lei, poteva essere utile, ma comunque questa è un'osservazione su quello che ci eravamo detti, che avevamo promesso reciprocamente. Sul discorso della commissione valutativa... perché posta così mi verrebbe da dire "vabbè, che la facciamo a fare la commissione? Prima si esprime il Comandante, poi si esprime l'altra". No, evidentemente no, perché vuol dire che ci sono degli elementi che, indipendentemente dalle competenze, magari vanno discusse in modo diverso, per cercare una convergenza. Tanto è vero che gli stessi articoli dicono questo, "su istanza del responsabile del procedimento che, avendo valutato che la richiesta andrebbe incontro ad un possibile diniego per mancanza dei requisiti, ma ritenendo che il caso abbia particolare rilevanza sociale, demanda alla commissione l'esame della questione". Cioè, dove il confine non è definito, perché ci sono magari tutti e due gli elementi ma non si riesce a definire, allora bisogna trovare un accordo, che si può anche non trovare, perché uno può far prevalere una cosa piuttosto che l'altra. Legittimamente, eh, non sto dicendo che si vogliono scontrare per forza. Quindi è lo stesso articolo che suggerisce la presenza di una terza persona, sia per la competenza sia per un problema proprio organizzativo, come diceva il consigliere Albini. Questa cosa era stata evidenziata da me, da altri, ma anche dalla consigliera Volpe, che era presente qui in commissione, la quale suggeriva anche un'altra cosa: oltre al fatto di pensare a 3 persone, e io sinceramente mi sento anche di sostenerla questa cosa qua per il ragionamento che ho appena fatto, c'era anche il fatto "scriviamo anche nell'articolo che bisogna darsi dei criteri", perché quali sono, in base a che cosa si stabilisce la rilevanza sociale? Quindi questa commissione, tanto è vero che lei stesso rileggendo il verbale aveva detto "sì, magari effettivamente qualcosa si può fare, perché al limite dopo sarà una delibera di Giunta o un'ordinanza..." no, adesso no, insomma, un altro documento che dirime un po' la cosa. Quindi io credo che sia utile riprendere la valutazione su questo, su questa parte, perché credo che sia importante, no? Soprattutto quella frase "rilevanza sociale". Vabbè, ma come la stabilisci questa rilevanza sociale? Ripeto, se devono stare staccate allora non facciamo neanche la commissione, lei dice la sua, la funzionaria dice la sua... Poi volevo fare un'aggiunta a quello che ha detto anche la consigliera Stivala. Con lo stallo, diciamo, nominativo c'è una possibilità in più, evidentemente, però può succedere lo stesso quello che dice lei, no? Che uno arriva lì. Io personalmente sono andato tante sere in via Salvini, ma per molto tempo, perché c'era stata una segnalazione di un cittadino, eccetera, insomma, ho cercato di seguire- il Comandante lo sa- di seguire da vicino la cosa, perché? Perché il problema si presentava perché occupavano lo stallo. E uno che è portato così lo occupa anche se è personale, se è personalizzato, dico io. Ma la cosa, diciamo, da sottolineare è che questa possibilità in più si



traduce non che l'ente può fare qualcosa in più per proteggere, per proteggere tra virgolette, il cittadino, no, è il cittadino che ha la possibilità in più, della serie ti faccio la denuncia, faccio la querela, vado e spendo soldi. E secondo lei il cittadino lo fa? Non lo so se lo fa se deve spendere anche dei soldi. No, aspetti, è una riflessione che ci sta secondo me, no? Perché un conto è se io dico "tu ente mi da questa possibilità e mi garantisci, tra virgolette, compatibilmente con gli orari, che me lo fai rispettare e se non lo rispettano fai tutto tu, ma se devo fare tutto io siamo punto e a capo", direi io. L'altra cosa, i Carabinieri. Sì, certo che poi si possono chiamare i carabinieri al 112, ma se la zona di Corsico ha due Gazzelle o una, non so quante ne ha, ma secondo noi, non dico secondo lei, secondo noi è legittimo che uno fa il 112 e dice "c'è il posto dei disabili" e distrae... Non è realistico, ecco, mettiamola così. **(intervento fuori microfono)** Sì, appunto. No, voglio dire, ma non perché non vogliono, eh, ma perché su 7 comuni, secondo lei, uno chiama il 112 per far intervenire per un divieto di sosta? Ma non la vedo proprio! Sì, in teoria dovrebbero arrivare, in teoria, ma è una roba che non sta in piedi, non può funzionare così. Poi io la soluzione in tasca non ce l'ho, però sicuramente il dubbio che esternava lei "ma vale la pena di" ce l'ho anch'io. A questo punto dico "ma allora vale la pena fare tutta questa roba?". Grazie.

Il Presidente Russomanno: Grazie Consigliere. Non è che non ne vale la pena, ne vale la pena sempre, anche perché per pochi magari maleducati, per pochi non rispettosi non è che non dobbiamo fare i regolamenti. Cioè, mi sembra assurdo. È chiaro che sull'aspetto sociale io dico che meglio del funzionario **(incomprensibile)** che conosce i casi chi può dare una valutazione? Confrontandosi con gli assistenti sociali, chiaramente, che seguono le persone, quindi sanno la gravità della disabilità, i problemi, insomma, eccetera. Poi sull'aspetto tecnico lascio rispondere al Comandante, perché non è competenza mia. Grazie.

Il Comandante Festa: Grazie Presidente. Allora, parto al contrario. In realtà la querela, presentare denuncia querela è completamente gratuito, quindi il cittadino semplicemente si deve presentare, anche presso la polizia locale stessa e presentare direttamente querela. Ma il procedimento penale è completamente gratuito per chi denuncia, ci mancherebbe anche altro che deve farsi carico di spese...

Il Commissario Spendio: L'ha detto lei l'altra volta, c'è il verbale, che il cittadino va incontro a delle spese se fa una roba del genere. Non l'ho detto io, io l'ho ripetuto perché l'ha detto lei.

Il Comandante Festa: No, il cittadino che viene denunciato va incontro a delle spese perché poi deve nominare un avvocato, non chi presenta la querela. Magari mi sono spiegato male io, può essere. Tornando alla commissione, in realtà la commissione valutativa non interviene su tutte le richieste, perché sennò diventerebbe praticamente un... io e la dottoressa Parente, in questo caso, ci ritroveremmo ogni giorno a dover valutare, perché all'inizio credo che ne arriveranno anche un bel po'. Interviene su casi particolari, ma l'articolo 8 specifica che se l'interessato riceve il diniego e ritiene che ci siano i presupposti per avere una rivalutazione, la commissione valuta e si rivalutano i due criteri che dicevo prima, che alla fine sono i due che vanno valutati, che siano due o che siano tre i membri della commissione a valutarlo. Comunque, i criteri devono essere squisitamente tecnico a livello di codice della strada. Se devo farli in una via a senso chiuso dove non ci sono stalli, eccetera, mi viene anche difficile poter pensare che, anche riunendo di nuovo una commissione da 2 a 3, possa cambiare l'esito. Come dicevo prima, invece, se c'è un qualcosa che si può... perché, tra virgolette, in quel caso non si può perché magari la via non si può, però i servizi sociali mi dicono "guarda che la persona" e quindi in quel caso chiedo io magari l'intervento per capire, perché magari vedendo la documentazione scopro anche che è seguita dal Comune la persona, quindi si può, piuttosto che vedo che c'è un'invalidità abbastanza particolare, non ci sono i requisiti del codice della strada ma chiedo, in maniera tale da cercare una soluzione condivisa e valutare la rilevanza sociale, che non è competenza mia. Quindi in quel caso io non potrei intervenire nel dire può avere una rilevanza sociale tale da andare in deroga a dei requisiti specifici. Quindi non essendo io un tecnico a livello sociale devo chiedere l'intervento di una terza persona. Quindi andare ad inserire un terzo membro per come va valutata questa... per quante sono le domande intanto, perché all'inizio magari ce ne sarà qualcuna in più, però per i requisiti comunque un minimo di problematica sulla deambulazione o sul genitore



nell'avere la vicinanza del posto alla residenza per, tra virgolette, far fare meno fatica al disabile/la persona, perché abbiamo detto che le disabilità possono essere di varie tipologie, tra cui anche quelle cognitive che abbiamo inserito e abbiamo recepito ben volentieri questa richiesta che è arrivata dal Grupifh perché anche le disabilità cognitive possono portare a problematiche di deambulazione, quindi in realtà era molto logico inserirle, però va valutato proprio sempre il fattore deambulazione, che è quello che poi va ad essere determinante sulla decisione di inserire uno stallo in più su un determinato posto che magari già ha pochi stalli in generale, piuttosto che magari c'è solo uno stallo invalidi. Quindi diciamo che è un qualcosa di squisitamente tecnico, nulla a togliere ad eventuali valutazioni di associazioni, eccetera, che magari in determinati casi, come su richiesta dell'interessato, l'interessato stesso potrà coinvolgere le associazioni per far sì che le associazioni siano un po' da portavoce nella richiesta di riesame di un eventuale diniego. Quindi l'interlocuzione anche durante l'applicazione del regolamento stesso mi vien da dire che magari l'interlocuzione con le associazioni sugli eventuali stalli da rilasciare, piuttosto che sulle richieste che arrivano nulla toglie dall'avere interlocuzioni con le associazioni, semplicemente si è ritenuto che essendo un'istruttoria squisitamente tecnica, proprio a livello di rilascio di un atto autorizzativo, il coinvolgimento di un'associazione nulla poteva togliere a quelli che erano poi criteri di valutazione proprio tecnica e sociale. Quindi la motivazione era stata questa.

Il Presidente Russomanno: Prego Spendio.

Il Commissario Spendio: Semplicemente per dire che non mi ha convinto, ecco, la cosa non mi ha convinto. Si parla di criteri per rilevare, ripeto la parola, "lo spessore della rilevanza sociale", quindi ci sono dei criteri che dicono questo è un caso sociale importante secondo queste linee oppure no. Poi, ripeto, se proprio è la situazione così idilliaca non c'è neanche bisogno della commissione. Cioè, se il problema non si pone, perché sembra che non si ponga, perché lei deve fare una cosa, la funzionaria dei servizi sociali deve farne un'altra, quindi se proprio non si pone e allora non parliamo neanche di commissione! Però, come dire, questa è una mia opinione, poi vedremo in Consiglio Comunale, diciamo, se emerge qualche elemento nuovo eventualmente. Tanto, come direbbe il Presidente, si possono sempre presentare degli emendamenti eventualmente. Eventualmente, dico. Però per me era un punto di attenzione anche rilevante sotto questo profilo, ecco, per la valutazione dei casi. Comunque, vabbè, era, era questa la mia osservazione. Grazie.

Il Presidente Russomanno: Grazie Consigliere. È chiaro che si possono fare gli emendamenti, ma abbiamo voluto coinvolgere tutte le parti, gli abbiamo dato tempo anche per cercare di fare delle riflessioni, proprio per evitare di fare una cosa non condivisa. È chiaro che questo è un regolamento sperimentale, non c'è fino adesso, non c'è mai stato. Diamoci un impegno, da qua a 6 mesi, un anno, se vediamo che ci sono delle difficoltà, basta un Consigliere che chiede, di maggioranza, di minoranza, che chiede di fare una verifica, ne discutiamo, convochiamo una commissione e vediamo di migliorarlo, perché la cosa che non c'è, non c'è. Quindi è la prima volta che ce l'abbiamo, vediamo le difficoltà a cui andiamo incontro, se vediamo che ci sono delle problematiche che non si riescono a comprendere, eccetera, lo rivediamo. Insomma, incominciamo a farlo partire, poi vediamo. Ci sono altre domande? Quindi chiudiamo il punto, grazie.



Punto n. 4 - PROPOSTE DI MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - OSSERVAZIONI

Il Presidente Russomanno: Passiamo al punto successivo. L'ordine del giorno è sparito. Ah, eccolo qua. Terzo (quarto) punto "Proposte di miglioramento del servizio del trasporto pubblico locale - Osservazioni", la parola all'ingegnere... dov'è? (**intervento fuori microfono**) E dov'è Tosi? Era qua adesso. (**intervento fuori microfono**) Ah. No, è l'altro Tosi, dell'Agenzia del Trasporto.

L'Assessore Mento: Questo qui è già un miracolo che è partito perché... (**intervento fuori microfono: Va solo approvato, eh. Lui sta aspettando un (incomprensibile)**)

Il Presidente Russomanno: Allora, il consigliere Carnovale Antonella è uscita dall'aula, Ciocca è uscito dall'aula. Diamo la parola all'ingegner Tosi dell'Agenzia del Trasporto. Prego, ingegnere.

Tosi Agenzia del Trasporto: Buongiorno, mi sentite? Io vi sento, voi mi sentite?

Il Presidente Russomanno: Sì, la sentiamo, la sentiamo chiaro e forte. Grazie.

Tosi Agenzia del Trasporto: Grazie a voi. Io, in realtà, mi sono dato disponibile a partecipare alla vostra commissione e voi mi avete trasmesso come Comune alcune domande preliminari su quella che è la proposta di programma di bacino che stiamo portando, che abbiamo portato in consultazione dei comuni dell'area urbana. Quindi due parole soltanto sul contesto. Noi stiamo procedendo a bandire le gare per l'affidamento dei servizi di trasporto di tutto l'ambito dei servizi extraurbani e stiamo lavorando al consolidamento della proposta di piano che dovrà poi costituire la base invece per l'affidamento entro la fine dell'anno, gennaio dell'anno prossimo, del lotto centrale dei servizi urbani di area urbana del Comune di Milano, dentro il quale ricade anche... il Comune di Milano e il Comune di Monza, perché è un lotto unico che dà in continuità tutti i servizi urbani dell'ambito più centrale compreso fra Milano e Monza. In quest'area rientra anche il Comune di Trezzano, quindi noi abbiamo fatto, ormai penso quasi un mese fa, una presentazione di quella che è la proposta di piano e vi abbiamo messo a disposizione la documentazione che immagino che abbiate consultato e che sia alla base delle domande che vi sono state trasmesse. Quindi questa sera io vi do la mia disponibilità, intanto, eventualmente a vostre ulteriori domande, richieste o approfondimenti e poi a dare una prima risposta a quelli che sono i temi che sono stati posti. Quindi immagino che voi abbiate il documento che mi è stato trasmesso, quindi per comodità e semplicità io ripercorro quelle che sono le domande fatte, cercando di darvi una risposta ad ognuna. Quindi primo elemento che avete posto all'attenzione è di inserire, utilizzare nel servizio mezzi con un maggior numero di posti e una facilità di...

Il Commissario Albini: Chiedo scusa, posso, Presidente? Posso?

Il Presidente Russomanno: Chiedo scusa, ingegnere, il consigliere Albini le vuole fare una domanda. Grazie.

Tosi Agenzia del Trasporto: Certo, certo.

Il Commissario Albini: Buonasera ingegnere. Mi perdoni se l'ho interrotta, non, non volevo. Tuttavia, c'era una questione a priori che vorrei chiarire prima di farla parlare per nulla, nel senso che lei, appunto, ci ha detto che c'è un piano che è stato proposto un mesetto fa circa, al quale sono arrivate delle domande di chiarimento da



parte dell'amministrazione. Per quanto riguarda noi Consiglieri opposizione abbiamo ricevuto le domande dell'amministrazione che vi ha fatto, ma non abbiamo nessuna idea del piano perché non l'abbiamo visto. Per cui se ci volesse almeno dare un contorno di quello di cui stiamo parlando, soprattutto in termini di differenza con quello che c'è già, perché noi non sappiamo di cosa stiamo parlando.

Il Presidente Russomanno: Grazie Consigliere.

Tosi Agenzia del Trasporto: Io capisco, consigliere Albini, però io non posso essere al corrente di quella che è l'organizzazione dei vostri lavori, devo dire...

Il Commissario Albini: Lo comprendo, non ne sto facendo una responsabilità sua, eh!

Tosi Agenzia del Trasporto: No, no, mi sarei preparato con una documentazione diversa. Io davo per scontato che, essendo pervenute delle domande, i Consiglieri avessero avuto modo di vedere il piano e di esprimere anche quelli che fossero i loro dubbi o richieste di approfondimento. Se così non è stato mi spiace, però sono le 23:32, tralascio il fatto che io è dalle 21:00 che sono connesso in attesa per la vostra riunione, ma avrei preparato una presentazione completamente diversa, anche con della documentazione a corredo, perché è un po' difficile riassumere. Io vi posso dire, è un piano che rivede e va a ridefinire un po' quelle che sono le caratteristiche di tutti i servizi urbani e di area urbana, appunto, che interessano questo territorio. Ci sono alcuni capisaldi fondamentali, ma raccontati così sono un po' generici, e cioè tendenzialmente si sta dando una grossa attenzione in tutti i servizi di area urbana alla gerarchizzazione della rete, agli interscambi con le linee di forza del servizio ferroviario. Il vostro Comune è uno dei comuni che è interessato da anche una stazione ferroviaria e un potenziamento delle linee S e delle altre linee di transito su questa zona, le connessioni con i poli di forza della rete della metropolitana che insieme a quella ferroviaria e delle linee S e del passante rappresentano un po' la struttura portante dei servizi più densi e un potenziamento tendenzialmente di quelli che sono i servizi su gomma di adduzione a queste linee di forza o per gli ambiti più prossimi a Milano, direttamente anche alla città e anche alle connessioni laterali. Quindi le potrei dire complessivamente stiamo lavorando su un'ipotesi di 20% di potenziamento dei servizi di area urbana, però mi rendo conto che detto così, raccontato in due minuti, vuol dire poco. Noi abbiamo trasmesso all'amministrazione anche delle schede per le singole linee che vanno a ridefinire quelle che sono le variazioni di percorso, laddove c'è una variazione di percorso. Ovviamente partiamo dalla rete storica perché è un territorio dove c'è già una rete storica importante. Abbiamo cercato di cogliere quelle che erano le indicazioni che anche negli anni passati dagli utenti, dalle amministrazioni erano venute in termini di priorità, di necessità. Queste sono cose molto generiche, non posso certo così senza essermi preparato le schede, il materiale... Abbiamo istituito anche un sito web interattivo che consente di consultare questa documentazione. Quindi io credo che l'amministrazione, a cui abbiamo fornito tutti questi dati, immagino che non abbia problemi a metterveli a disposizione. Poi noi abbiamo chiesto in questa fase di avere un ritorno che arrivi il più possibile attraverso un lavoro come quello che state facendo voi, non di raccolta in questa fase di osservazioni da parte della cittadinanza o di una pluralità di soggetti, ma chiedevamo alle amministrazioni di fare un po' sintesi attraverso incontri come quello che è stato promosso questa sera. Però devo dire la verità, io sono un po' in difficoltà adesso a trasformare questo mio intervento in una presentazione del piano perché non ho sottomano, sono a casa a quest'ora, non ho sottomano la documentazione che posso mettervi a farvi vedere adeguatamente. Qualcosa posso proiettarvelo, ho aperte delle schede, però sarebbe anche un po' lungo. A questo punto non rispondo più alle domande, che sono anche tante. Ditemi un po' voi come preferite che proceda. Non ho problemi né in un senso, né nell'altro.

Il Presidente Russomanno: Grazie, ingegnere. Ma prima di dare la parola al consigliere Albini...

Tosi Agenzia del Trasporto: Giusto per, non sono ingegnere! Giusto per non millantare...



Il Presidente Russomanno: Ah no? Mi hanno detto che era ingegnere.

Tosi Agenzia del Trasporto: No, sono un banalissimo dottore, generico dottore, neanche medico.

Il Presidente Russomanno: Va bene, la ringrazio. Prima di dare la parola al consigliere Albini, per caso l'ingegnere Tosi nostro- o l'assessore Ferrante- è in grado di darci qualche spiegazione delle cose che ci ha appena detto Tosi dell'Agenzia del Trasporto? Almeno abbiamo qualche delucidazione in più. Grazie.

L'Assessore Ferrante: Allora, intanto, vabbè, buonasera a tutti e grazie, Luca, per la pazienza e per aver atteso quest'ora. Allora, in realtà quello che cambia a livello pratico e sintetico per il Comune di Trezzano è fondamentalmente la 327 che si prolunga a Gaggiano. Le linee invece urbane rimangono uguali. Anzi, l'unica cosa di cui si parlava, però rientra appunto tra le osservazioni, è che non ci sarà nella nuova gara il servizio a chiamata, ma è già previsto un prolungamento. L'altra cosa che cambia, ma non è in questo lotto, era nel lotto precedente, sempre per Trezzano, è che la Z553 che passa in via Circonvallazione, la direzione che era verso Romolo verrà deviata verso Bisceglie. Diciamo, queste sono le variazioni principali e sintetizzate. Poi non so se il dottor Luca Tosi vuole aggiungere altro. Io veramente sono andata diretta, quello che cambia è principalmente questo. Poi attraverso le osservazioni che sono arrivate siamo andati ad approfondire punto per punto quelle che potrebbero essere eventuali integrazioni o che cosa, ecco, è possibile realizzare e fare nell'aggiungere, ecco, la parte nostra. Luca, non so se vuoi aggiungere qualcosa.

Tosi Agenzia del Trasporto: Ma allora, io non so anche quanto tempo abbiate a disposizione vista l'ora, se volete io vi condivido anche brevemente il materiale messo a disposizione, sono riuscito a recuperare le schede di rete, posso anche scorrerle brevemente per quelle che sono. Man mano che parlo cerco di usare questo riferimento. Spero adesso di riuscire a individuare... un attimo solo, eh, datemi un secondo solo, già che ci siamo, cerco di ricavare... un momento solo, eh.

Il Presidente Russomanno: Grazie dottore. Prima di andare avanti, il consigliere Albini mi ha chiesto la parola, prego.

Il Commissario Albini: Grazie. Innanzitutto grazie per la sua disponibilità, purtroppo questo è, abbiamo ricevuto i link al vostro sito, io che non ci capisco niente ci ho capito poco di quei disegni sul link, sarà un mio limite. Grazie invece delle quattro parole che ci ha detto l'assessora Ferrante perché invece mi ha fatto nascere una domanda che le pongo, così magari indirizziamo un attimo la discussione, perché mi era proprio sfuggito: cioè, la STAV che oggi passa sul Naviglio non andrà più a Roma, ma dovrebbe andare a Bisceglie?

Tosi Agenzia del Trasporto: Tolgo anche qua un po' di problema, cioè di confusione. Per cominciare, come dicevo prima, le linee della STAV, giusto per intenderci, nel vostro territorio le linee che iniziano con la Z, quindi nel vostro caso la Z553 è la principale che vi interessa, non sono oggetto di questo piano. Quindi in teoria anche le osservazioni che ci sono arrivate, le richieste di chiarimento su questo non sono oggetto di questo piano, perché queste sono oggetto del piano su cui siamo già andati a consultazione anche con i comuni, in questo caso, anche con tutti gli altri portatori di interesse negli anni passati, e che riguardano i lotti esterni su cui entro il mese di marzo usciranno con la gara. Nel caso specifico, sì, confermo che la linea Z533 è nel suo progetto, adesso ve la faccio anche vedere perché dovrei avercela a portata di mano, è portata a Bisceglie. Questa è una cosa che però non riguarda questa fase di consultazione perché è una cosa che è già stata definita in qualche modo in attività di analisi da parte nostra e di consultazione pubblica un paio d'anni fa, un anno e mezzo fa. Quindi mentre quelle su cui ci stiamo concentrando e che vi volevo presentare questa sera non erano le linee Z, STAV per intenderci, ma era il vostro servizio comunale e le linee di area urbana, alcune delle quali sono già presenti sul vostro territorio, sono prolungate o riviste a servire il vostro territorio. Le linee, diciamo, senza la Z davanti, per intenderci, per chi non ha particolare dimestichezza. Non so se è chiaro.



Il Commissario Albini: Sì, no, la ringrazio. Se è una roba già decisa è anche inutile perdere tempo, è mezzanotte!

Tosi Agenzia del Trasporto: No. Allora, detto questo, noi siamo sempre disponibili e, come diciamo sempre, anche in questo caso, le revisioni dei programmi di servizio non sono qualcosa di statico e sono qualcosa che poi, siccome i contratti durano dai 7 ai 10 anni, sempre che poi non ci siano meccanismi di proroga, non possiamo immaginare che sia tutto invariato per questo periodo. Quindi se ci sono poi evoluzioni del territorio, richieste particolari che possono essere accolte e determinare una revisione anche dinamica di quello che è il servizio programmato, ben vengano e quindi io sono sempre disponibile, siamo sempre disponibili ad ascoltare quelle che sono le ragioni e cercare poi di mettere insieme quelle che possono essere le esigenze differenti. Questa, fra l'altro, era una delle domande che chiedeva "quanto il piano è flessibile? Può essere rivisto nel tempo sulla base di evoluzioni territoriali o evoluzioni della domanda?", nelle vostre richieste. Quindi il caso della linea Z, della scelta del nuovo attestamento a Bisceglie è un caso di questo genere, non è oggetto di questa fase di consultazione che stiamo facendo però ben venga qualsiasi osservazione se è motivata e ragionevole.

Il Presidente Russomanno: Grazie per la sua spiegazione. Assessore Ferrante, prego.

L'Assessore Ferrante: Sì, in realtà stavo semplicemente sintetizzando quelle che erano le variazioni per il territorio. So benissimo che la Z553 non è in questo lotto, ma in un lotto precedente e le osservazioni per quel lotto lì dovevano pervenire entro maggio del 2024. Quindi in realtà so benissimo che non rientra in questo, però secondo me era, facendo il punto della situazione per quello che riguarda Trezzano, tirare, ecco, aggiornare, ecco, su quel...

Tosi Agenzia del Trasporto: No, ma va benissimo, è un'occasione, è per me è un'occasione in cui ci sentiamo, poi scorrendo le domande vi rispondo anche a questa, non mi sottraggo.

L'Assessore Ferrante: Per questo le sono grata, perché è sempre disponibile, nel caso in cui dovessimo aver bisogno sappiamo che lei si presta ed è disponibile.

Tosi Agenzia del Trasporto: Io non so se voi avete uno schermo per cui io posso condividere anche delle immagini.

Il Presidente Russomanno: Purtroppo non abbiamo schermo stasera, mi dispiace.

Tosi Agenzia del Trasporto: E allora non posso farvi vedere le schede di rete che avevo trovato e quindi potevano essere utili per rendere più evidente quello che vi raccontavo. Quindi se volete, cercando di andare un po' avanti, se non ci sono altre... cerco anche rapidamente di rispondere alle questioni. Poi interrompetemi pure se ci sono altre questioni, eh, non ho problemi.

Il Presidente Russomanno: Prima di andare avanti vorrei capire alcuni aspetti. Queste osservazioni da chi sono arrivate, ingegner Tosi?

Tosi Agenzia del Trasporto: Mi sono arrivate dall'Assessora, poi io non so come siano state prodotte dagli uffici. È una proposta di miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale, osservazioni.

L'Assessore Ferrante: Sono osservazioni che arrivano dal territorio.

Il Presidente Russomanno: Queste osservazioni che noi abbiamo in mano questa sera sono una proposta vostra o una proposta nostra? Non ho capito ancora questo.



Tosi Agenzia del Trasporto: Sono vostre osservazioni al nostro piano. Sono domande, osservazioni...

Il Presidente Russomanno: Eh, chi le ha fatte?

Tosi Agenzia del Trasporto: Mi è stato mandato dall'amministrazione di Trezzano. Io generalmente quando le ricevo non è che chiedo chi le ha mandate.

Il Presidente Russomanno: Ah, ok, infatti stavo chiedendo a(incomprensibile) chi ha proposto queste osservazioni. Prego, ingegnere Tosi.

Il Dirigente Tosi: Dall'amministrazione di Trezzano sul Naviglio, ha trasmesso le osservazioni su richiesta dell'Agenzia TPL.

L'Assessore Ferrante: In realtà sono osservazioni che arrivano dal territorio, non ho fatto altro che raccoglierle e mandarle all'agenzia. Quindi sono effettivamente raccolte dai cittadini di Trezzano.

Il Presidente Russomanno: Prego, consigliere Spendio.

Il Commissario Spendio: Allora, per esclusivo rispetto della persona che si è collegata, se può, diciamo, proseguire nella risposta a quella nota che le è stata mandata. Poi chi l'ha fatta, chi non l'ha fatta, come è stata mandata, perché forse è oggetto, come dire, di un'altra discussione. Però, ripeto, per rispetto verso di lei e anche perché sono anche interessato a capire ovviamente le risposte che ci può dare, se può dare una scorsa a quel documento le dico grazie.

Tosi Agenzia del Trasporto: Scorro il documento e cerco di darvi delle risposte. Poi, se non è troppo lungo, sono anche disponibile ad altre domande che vengano da voi, nel limite del possibile in cui abbia la risposta senza essermela preparata e senza poter consultare la documentazione. Allora, dicevo, prima domanda era sulla tipologia dei mezzi. Tipologia dei mezzi, è previsto che nella gara vengano previsti tutti i mezzi a pianale ribassato, come sono ormai i mezzi urbani. Stiamo parlando linee, in questo caso, 1, 2, 3 tipicamente di Trezzano e non degli altri servizi, anche se tutti gli altri servizi sono già svolti con servizi a pianale di ribassato. Come ho spiegato agli uffici comunali, è un problema che deve essere un po' poi visto, come? Mettendo insieme quella che è l'esigenza per i percorsi anche che fanno i bus vostri urbani, che quindi necessitano su molti dei percorsi di un mezzo piccolo, medio-piccolo, con quelle che sono le caratteristiche dei mezzi medio-piccoli, che sono un po' meno strutturati per l'accoglienza e l'accessibilità di persone con ridotta capacità motoria, con difficoltà motorie o con problemi di questo genere, di quanto non sia un autobus standard a 18 metri. Però diciamo che questa attenzione alla qualità del mezzo è uno degli elementi che abbiamo inserito e inseriremo nella nuova gara anche come elemento premiante poi in fase di valutazione delle offerte. Poi veniva chiesto se è possibile introdurre un terzo mezzo per dare una miglior regolarità e continuità al servizio, allora, qui mi permetto di dire che la proposta in questi termini non è fattibile, perché voi adesso avete un servizio che è strutturato su 3 linee, il servizio è anche un servizio un po' vecchio e che dal mio punto di vista sarebbe anche da rivedere come percorsi, come conformazione, come attenzione alla programmazione degli orari, tenendo conto delle effettive attuali condizioni di traffico e di circolazione e una parte dei disservizi sono dovuti al fatto che questo lavoro di adeguamento non è stato fatto forse adeguatamente nell'ultimo periodo, negli ultimi anni. Detto questo, sono sostanzialmente 3 linee che vengono esercite normalmente con un autobus l'una, quindi non è che si può mettere un altro autobus in gioco che stia lì fermo come riserva se c'è qualche disservizio e mettere un autobus in più per ogni linea vorrebbe dire praticamente raddoppiare i costi. Quindi si può far tutto ma in questo caso è un problema di risorse in gioco. Ovviamente questo andrebbe a aumentare sensibilmente il costo del servizio. In questo momento non è neanche comunque ipotizzabile nella fase attuale, quindi potremmo prevederlo nella gara, se riusciamo a reperire un quadro di risorse maggiori, non possiamo farlo, attuarlo adesso anche perché STAV, che è



il gestore, sta uscendo faticosamente in questo momento da- come molte altre aziende- da una situazione di crisi proprio di mancanza di autisti. Quindi se in questo momento gli andiamo a chiedere di aggiungere uomini e mezzi sul vostro territorio la risposta non credo possa essere positiva. Questo non vuol dire che non si possa cercare di riorganizzare e gestire meglio il servizio. Punto 3: estensione del servizio urbano a tutta la giornata, togliendo il servizio pomeridiano a chiamata. Questo sarebbe già fattibile, anche questo ha un costo aggiuntivo che deve essere valutato con il Comune. Quindi se uno lo volesse far subito lo potremmo già provare a programmare. Sicuramente nella nuova gara non c'è più il servizio a chiamata perché, così come concepito nel vostro comune, riteniamo che non abbia un valore, una ragion d'essere, è solo una riduzione del servizio nelle fasce pomeridiane, mentre le nuove linee sono programmate con l'arco di tutta la giornata, sia nei giorni feriali che nei giorni festivi. Quindi non è più previsto il servizio a chiamata. Fermatemi pure mentre sto parlando se ci sono delle questioni specifiche sui singoli punti. Punto 4: la linea 1. Quindi entriamo nelle linee del vostro territorio. Quindi la linea 1, ci chiedete di prolungarla verso il centro, con fermate in piazza San Lorenzo "aggiungere una fermata in via Colombo e Curiel", perché dite che è l'unica linea urbana che non collega direttamente piazza San Lorenzo. Allora, qui io purtroppo mi ero preparato una slide da farvi vedere, in realtà non è esattamente così dal mio punto di vista, perché in questo momento noi abbiamo le due linee che vengono dal sud, dall'area sud della città, quindi la 1 e la 3, che entrambe non vanno in piazza San Lorenzo ma si attestano alla stazione, che è vista come il punto di interscambio fra le linee, mentre nell'area a nord della stazione di, appunto, di piazza San Lorenzo è soltanto la 2 che serve questo servizio a nord. Sovrapporre portando anche la 1 o la 3 a nord vorrebbe dire dare ancora più sovrapposizione ai servizi sul comune creandone ancora più... cioè, secondo me sì, si aggiunge inefficienza e non efficienza. Per di più, in zona San Lorenzo non ci sarebbe lo spazio per un capolinea, quindi l'unica area idonea al capolinea è comunque quella della stazione. Quindi capisco che darebbe una connessione diretta in più per una parte della città, da una parte di utenti, mentre oggi il servizio è pensato a spicchi, coi tre spicchi e con un interscambio necessario in stazione per andare da uno all'altro, però o si ristruttura completamente il servizio, per esempio si potrebbe legare la linea 1 e la linea 2 insieme e farle diventare un'unica linea, questo allora avrebbe un senso perché darebbe una continuità trasversale nord-sud, diciamo, di spostamento nella città. Semplicemente portare a San Lorenzo la linea 1 a noi non sembra produttivo, però, ecco, poi confrontiamoci. Linea 2, linea 3, chiedete che vengano... "avvicinamento delle fermate al centro medico". Qui c'è soltanto un problema di cui avevamo già parlato: bisognerebbe creare una nuova fermata e quindi ci sono dei lavori da fare per creare un marciapiede, creare una fermata in prossimità del centro medico per consentire la realizzazione di una fermata con tutti i crismi attuali di fermata in sicurezza per lo sbarco dei pedoni e quindi è una questione che se c'è la disponibilità da parte dell'amministrazione di compiere questi lavori è una cosa che può essere anche anticipata rispetto ai tempi di gara, è un'opera minore sempre fattibile. Questione successiva, la linea 327. Allora, la linea 327 ci chiedete di aumentare le corse in direzione Cimitero, direzione Cimitero è quella che va a scambiare sostanzialmente anche con la stazione ferroviaria, quindi con il treno. Questo si può fare. Anche qui bisogna capire bene perché chiedete questo. Ho detto anche all'amministrazione, all'Assessore, che avrei cercato dei dati, però non li ho reperiti per stasera, perché, sono in corso dei rilievi su tutta la rete dei passeggeri trasportati e siccome questa è una linea che ha più rami, cioè una linea che è strutturata già adesso in questo modo, ma anche nel nuovo progetto avrà sostanzialmente 4 ramificazioni, perché c'è una ramificazione che va, appunto, scende in zona cimitero e si attesta in prossimità della stazione; c'è una ramificazione che viene prolungata fino a Cusago, alla stazione di Cusago, e fra l'altro serve tutta un'area attualmente poco coperta del vostro territorio che è l'asse di via Cavour; poi c'è un altro ramo che va in zona Morona, quindi sale a nord e va in zona Morona, e questo noi lo consideriamo il ramo principale, anche perché l'asse, tutto il quartiere di via Marconi, diciamo, è un quartiere che non è servito dal vostro servizio urbano e quindi che ha solo questa linea come linea di forza per andare sia verso Milano ma anche per dare la connessione verso il centro e verso la stazione; e poi c'è l'asse che invece piega e va verso la stazione. Allora, siccome a noi non sembra che la domanda dovrebbe essere molto di utilizzare questa linea per andare in stazione e la zona lì intorno non è una zona ad altissima popolazione, quindi noi abbiamo fatto una suddivisione fra i vari rami. Questa è una linea molto forte perché ha una frequenza, già adesso ce l'ha molto elevata, ma ha una frequenza che nell'ora di punta arriverà a quasi 4-5 minuti, quindi vuol dire avere quasi 15 corse all'ora e il grosso di queste corse, quindi, noi, circa 9, le



spostavamo verso il quartiere Morona. Se vogliamo riequilibrare i rami e c'è una ragione forte per dire di avere un po' meno corse da una parte e spostarne un po' di più invece verso la stazione e cimitero, laddove ci date delle informazioni o reperiamo delle informazioni che indichino che c'è una domanda maggiore con questa connessione, non c'è nessun problema perché è un problema semplicemente di organizzazione dei turni uomo e macchina nella gestione della linea. Quindi è fattibile. Poi Z533, allora qui la questione è complicata e però vi dico subito è una domanda che ci è arrivata ma non riguarda la consultazione in corso perché il piano è già consolidato, però ve la spiego. La Z533 ci chiedevate di fare una nuova fermata in via Circonvallazione, su questo vi abbiamo già dato una disponibilità e quindi organizzeremo a breve anche un sopralluogo e se troviamo un punto idoneo per aggiungere questa fermata non c'è problema. Non ci sembra tantissimo facile trovare un punto buono perché comunque quella viabilità non è semplicissima, c'è sosta, ci sono una serie di interferenze, però se la troviamo va benissimo e ovviamente nulla osta. Poi domande aggiuntive, ultime domande riguardano la 352. Allora, 352 ci chiedevate di prolungarla da Trezzano andando a connettere il Forum di Assago passando per Buccinasco. Anche qui senza mappa è poco chiara, mi spiace non riuscire a condividerla, però, oltre al sito web, abbiamo anche predisposto un atlante di schede linea per linea con una cartografia molto chiara, le indicazioni delle frequenze, del tipo di servizio, le frequenze nella morbida, nella punta e il percorso. Ad oggi questa linea, la 352, non arriva a Trezzano, in realtà è una linea che oggi collega Assago con Buccinasco e si ferma nella zona di Buccinasco. Nel nuovo progetto che abbiamo presentato in realtà questa linea viene prolungata, ma non viene prolungata verso Trezzano ma viene prolungata verso San Cristoforo, in modo da riuscire a dare a tutto il territorio di Assago, di Buccinasco e aree circostanti la connettività sia verso Assago che verso Milano attraverso San Cristoforo e la linea 4. Portarla a Trezzano sarebbe stata una scelta differente. Dal nostro punto di vista ce n'era un po' meno la necessità, perché noi capiamo che Assago sia un potenziale attrattore anche in quanto zona di terziario importante, ma sarebbe soprattutto quella la funzione del collegamento con Trezzano, perché da Trezzano per andare a prendere la linea 2 andare fino ad Assago non ha senso alcuno, perché è un percorso che diventerebbe molto lungo e vi porta in un punto molto periferico, quindi con un percorso più lungo anche con la linea 2, mentre sicuramente portandovi alla connessione di Bisceglie con la 1, che poi scambia a Cadorna se uno deve prendere la 2, piuttosto che come avete adesso la linea Romolo, piuttosto che la connessione con la M4, è molto più rapido verso il centro e anche verso tutti gli altri interscambi con la rete che andare fuori verso Assago. Quindi questa è un po' la scelta, cioè i collegamenti nell'area urbana, tutti i collegamenti fra tutti i punti senza neanche uno scambio è impossibile ovviamente ottenerli. Quindi il lavoro che noi abbiamo cercato di fare è costruire una rete con una frequenza molto elevata, tipo quella urbana anche di Milano, in cui attraverso uno scambio si riesca a raggiungere tutte le polarità principali e tutti i nodi della rete di forza della metropolitana. E questo ci sembrava l'assetto migliore e più funzionale e ovviamente se dovesse insistere su questa scelta verso Trezzano dovremmo cercare di motivarla in termini anche qua di analisi della domanda e capire qual è la domanda e poi è un classico caso in cui dovremmo riaprire anche un tavolo con Buccinasco e con gli altri comuni interessati da queste linee, perché ovviamente se la giriamo da una parte aggiungiamo il servizio da una parte ma lo togliamo dall'altra. E questo è tutto sulle domande rispetto alla rete. Poi, ecco, su questo io segnalavo che potrebbe anche esserci un'altra alternativa che ragionando anche sulle vostre domande a me era venuta in mente, cioè che una possibilità sarebbe di rivedere la vostra linea 1. La vostra linea 1 è una linea abbastanza contorta, perché serve il vostro quartiere e la zona industriale a sud, ma attraverso un giro molto tortuoso all'interno della viabilità locale. Se riuscissimo a rettificarla un po', stando al centro di questa viabilità, probabilmente con pochi chilometri aggiuntivi potremmo portarla fino a Buccinasco, quindi dandovi una connessione, quindi trasformandola da linea puramente urbana comunale in una linea con un raggio un po' più ampio e in questo modo dandovi anche una connessione rapida comunque con Buccinasco in un punto dove si possa interscambiare con la 352 e attraverso questo arrivare comunque ad assicurare con un interscambio la connessione con Assago. Ecco, ditemi voi se è una linea di progetto su cui è opportuno approfondire e lavorare. Le ultime 3 domande sono delle domande più sulla riqualificazione delle pensiline, la creazione di paline cosiddette intelligenti, paline con display, con informazioni in tempo reale e poi la possibilità di variare percorsi durante il periodo di gara. Allora, quest'ultima vi ho già detto assolutamente di sì, come è possibile in qualsiasi momento laddove poi se ne ravvisi la fattibilità e venga motivato e ci sia un, come dire, un eventuale incremento



dei costi compatibile con le risorse che i vari enti possono mettere a disposizione. Sul fatto dell'installazione e riqualificazione delle pensiline spiegavo anche all'Assessora nell'incontro che abbiamo avuto che in questo momento abbiamo delle risorse che ci arrivano da Regione Lombardia che però sono destinate ai servizi interurbani e sono destinati non tanto alle pensiline e alle paline, ma anche proprio alle opere infrastrutturali per la messa in sicurezza delle fermate. Ho controllato una delle linee, stiamo cercando di lavorare facendo un progetto per intervenire non a macchia di leopardo ma prendendo delle direttrici di forza e intervenendo un po' in modo sistematico lungo tutta la direttrice, alcuni di questi punti sono anche sul territorio vostro, quindi ci troveremo, poi ci confronteremo sulla possibilità di usare queste risorse per questi interventi infrastrutturali e anche per alcuni interventi relativi a pensiline e a riqualificazione delle fermate. Le vostre pensiline sono un residuo di penso ormai più di 25 anni, quindi oggettivamente sono in uno stato di manutenzione pessima. Erano delle pensiline comunali, per cui la manutenzione non era a carico dell'azienda che gestisce il servizio, ma sarebbe a carico del Comune. Nella nuova gara comunque prevediamo di inserire una premialità per la riqualificazione delle fermate attraverso sostituzione e miglioramento delle paline e realizzazione delle pensiline, almeno nei punti di maggior frequentazione, perché poi ovviamente non possiamo metterle su tutto il territorio. Fra l'altro non ci sono anche gli spazi, perché per poter mettere una pensilina bisogna che anche il marciapiede sia di adeguata larghezza, consente il passaggio di una carrozzella, oltre all'infrastruttura della fermata, quindi ci sono una serie anche di regole che devono essere rispettate. Per quanto riguarda le paline cosiddette intelligenti, i display, allora io, questa è la mia posizione, ritengo che possano essere anche qua uno strumento utile, però usato con raziocinio, perché comunque è uno strumento molto costoso e che richiede anche degli investimenti, dei lavori non trascurabili per il cablaggio e la connessione elettrica oppure bisogna anche mettere pannelli di una certa dimensione per riuscire ad alimentarli senza bisogno della connessione, quindi ci sono anche delle opere stradali e c'è un lavoro molto forte per un'infrastruttura che in certi punti ha un senso e una ragione d'essere. Sempre più viene sostituita da informazioni, analoghe o migliori o di maggior dettaglio di quelle che possono essere date al display di fermata, che possono essere date attraverso i telefoni mobili di cui ormai sono dotati quasi tutti, compresa la quota di popolazione anziana a cui spesso si pensa quando si pensa a questi servizi. Quindi io ritengo che sia un qualche cosa su cui fare un investimento ma ragionevole, perché non credo che nel 2025 abbia senso mettersi a infrastrutturare tutta la rete per dare un tipo di informazione che si riesce e si può dare e si darà nelle prossime gare in modo molto più strutturato e dinamico e performante per la gran parte degli utenti. Ormai anche buona parte della popolazione anziana è una popolazione che se la sbriga abbastanza con il proprio smartphone, ecco, però anche questa è una posizione. Comunque anche su questo ci sarà uno spazio nella gara per proposte migliorative che vadano in questo senso, che verranno valorizzate. Rispetto alle domande io non ho altro da aggiungere, non so se ci sono delle altre domande dai Consiglieri in sala, oppure se...

Il Presidente Russomanno: Grazie Presidente (dottor Tosi). Passiamo la parola all'Ingegnere Tosi, prego.

Il Dirigente Tosi: Sì, volevo ringraziare il dottor Tosi per l'esposizione e anche per la partecipazione alla commissione. L'aggiornamento del programma di bacino è un documento tecnico-amministrativo che aggiorna, adegua l'offerta del trasporto pubblico alle esigenze del territorio, è un documento complesso che non riguarda soltanto il territorio di Trezzano sul Naviglio, ma riguarda tutto il bacino. Le peculiarità relative al Comune di Trezzano sono quelle che evidenziava l'Assessore e anche il dottor Tosi inerenti la linea 327 col prolungamento a Gaggiano e quella relativa alla linea STAV, la Z553, sulla questione di spostamento Romolo-Bisceglie. Solo una precisazione: queste che ha esposto adesso il dottor Tosi e che facevano parte dell'oggetto della commissione "Proposta di miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale, osservazioni", sono osservazioni che, come diceva l'Assessore, sono nate sentendo l'utenza del territorio, un lavoro svolto dall'amministrazione che è stato ovviamente condiviso con gli uffici tecnici e che hanno portato, diciamo così, alla stesura di questi suggerimenti, osservazioni che in questo caso sono stati inoltrati all'Agenzia TPL. Ecco, solo questa precisazione per fare un contorno all'oggetto della serata di questa sera. Grazie.

Il Presidente Russomanno: Grazie. Avete altre domande, Consiglieri? Spendio prima stavolta.



Il Commissario Spendio: Sì, grazie, grazie Presidente. Beh, intanto ringrazio il dottor Tosi per l'esposizione. Entrambi, entrambi i Tosi. Allora, è chiaro che io sono venuto qua a seguito della mail che era stata mandata con quei documenti, cioè non c'era stata una possibilità di condivisione precedente per parlare delle questioni. Anche perché io penso anche una cosa, prima di mandare delle richieste forse è anche utile un filtro, nel senso, si condivide un attimo quali sono le esigenze, perché è vero che i cittadini chiedono, perché chiedono, ci mancherebbe altro, però c'è per forza un filtro da fare, un ragionamento su che cosa portare avanti, se non altro perché, come ha detto prima il dottor Tosi, su alcune cose ci possono essere anche dei costi da sostenere e quindi uno dice prima di mandare avanti una richiesta forse conviene, diciamo, ragionare prima. Perché alla fine la commissione su questa roba qui si è fatta perché il collega a destra e il collega a sinistra, che non c'è, l'hanno chiesta e io dico, ma perché? Cioè, bisognava farla d'iniziativa questa roba qua e prima di mandare quel documento, secondo me, eh. Poi è chiaro che a questo punto, anche per ragioni, mi pare di aver capito, di tempi ristretti, è chiaro che a questo punto di quello che è stato detto ho capito che alcune cose sono accoglibili, altre no e non lo so adesso come deve muovere rispetto a questo, no? Che riscontro si potrà avere. Volevo solamente dire una cosa sulla fermata aggiuntiva eventualmente della 553. Lì nella convenzione del TR4 lo spazio, perché immagino che sia lì da mettere la fermata aggiuntiva, se si mette, lì c'è uno spazio, adesso non so i termini giusti perché non ho riletto le carte, ma ovviamente il dottor Tosi può andare a guardare, nelle carte della convenzione del TR4 lì era previsto che si potesse fare la fermata. Quindi non so se volete andare a controllare. Giusto per rispondere alla questione dello spazio dove fare la fermata, perché poi la loro disponibilità sembra che ci sia anche, no? Al di là dei costi. Poi per quanto riguarda la revisione delle linee interne è chiaro che anche qui le linee interne erano state fatte in quel modo, come ha detto il dottor Tosi, il punto di scambio era il Curiel, perché era stata pensata così perché si portava lì il mercato, c'è la fermata del treno, aveva una logica, uno poi può anche cambiarla, per carità, se si fa un'altra idea può anche cambiarla, però la logica c'era per avere lì il punto di interscambio. Volevo evidenziarla questa cosa qui, perché altrimenti o si cambia con un'idea precisa... no, non perché me lo chiede il cittadino X o Y, si cambia perché c'è un disegno diverso, altrimenti succede quello che diceva il dottor Tosi, cioè tu vai a coprire due volte un pezzo di paese allungando semplicemente una linea. Un'altra cosa che era in discussione era il fatto che si era ragionato, ma non si era arrivati al dunque per vari motivi, addirittura di non far arrivare la 327 davanti alla Croce Verde, ma farla fermare prima del ponte, più o meno nell'area Curiel, diciamo, senza farla andare di là. Era la soluzione migliore quella? Non lo so, però era un altro degli argomenti, perché comunque che il pullman arriva di là, a parte quelli che parcheggiano, che non possono fare manovra, vabbè, tutti i vari problemi, però c'era anche un problema anche di tempi nel passare sul ponte. Ma questo per dire che- lo dico magari per la prossima volta- se viene fuori che bisogna parlare del trasporto, come dire, se ne parla anche un po' prima, portando le idee, perché magari alcune cose noi le sappiamo, altre le sapete voi, registriamo la sensibilità anche dei cittadini, però conviene a tutti, perché poi una volta che hanno deliberato, giustamente, una volta che hanno adottato con le loro valutazioni, rispettabili, ci mancherebbe altro, a quel punto poi dopo devi aspettare, diciamo così, il prossimo giro, no? Ecco, grazie.

Il Presidente Russomanno: Grazie, consigliere Spendio. Prego, consigliere Albini.

Il Commissario Albini: Grazie mille. Condivido quello che ha appena detto il mio collega, anche riallacciandomi al giusto intervento del nostro Tosi che ci dice queste osservazioni sono state portate, fatte proprie dall'ufficio tecnico su segnalazione dell'amministrazione che ha raccolto le voci dei cittadini. Il problema- vedo la faccia del Presidente della Commissione- di quale amministrazione? Perché molti di noi non ne sapevano assolutamente nulla. Siamo arrivati a scadenza perché ci è arrivata una mail 3 giorni prima del 20 "fate le vostre osservazioni" senza avere dati, senza avere documenti, senza avere... mi spiace anche per Tosi che è online, che ha dovuto magari aspettarci fino a quest'ora per poterci dare delle informazioni. Sono state chiare le sue risposte, la ringrazio. Le faccio, tuttavia, due domande, se è possibile. La prima è una curiosità: se si ricorda i tempi in cui è stato gestito tutto il piano precedente, quello della Z553, quindi quando sono stati quei tempi; in secondo luogo, se nel momento in cui poi darete l'affidamento di gara o farete i bandi di gara, in qualche modo, se il fatto di fare le pensiline e quant'altro può essere un plus, una valutazione aggiuntiva, ci sarà anche una sorta



di valutazione del servizio già dato, in quanto, per esempio, alcune delle nostre linee, sia quelle interne, sia soprattutto la STAV che va tra Z553, è ricchissima di disservizi anche molto, molto importanti. Conosciamo le criticità che ha avuto STAV, conosciamo le problematiche che ha vissuto, conosciamo il fatto che, come tante altre linee, ha avuto dei problemi con gli autisti. Detto questo, ci sono veramente delle difficoltà sostanziali. La linea Z553 è ricca di ritardi, di fermate saltate, di pullman stracarichi che non si fermano a caricare la gente perché non sanno dove metterla. Le nostre linee interne hanno altre difficoltà, lì di maleducazione di alcuni autisti che ho già segnalato alla polizia locale. Per cui mi chiedevo se anche la valutazione del servizio avesse poi un riscontro in termini di gara. L'altra cosa invece che le chiedevo è, sempre cercando di avere una visione d'insieme, tendenzialmente, giustamente, ci dice "l'obiettivo è quello di essere il più possibile interscambiabili con le diverse linee del territorio, soprattutto quelle che ci portano verso l'area di Milano", se parliamo solo di trasporto su gomma tendenzialmente noi due linee avevamo, Milano-Bisceglie con ATM, Milano-Romolo con la STAV, linea 1 da una parte, linea 2 dall'altra, in questo momento ci viene chiuso lo sfogo sulla linea 2 perché andiamo soltanto verso Bisceglie, che per noi non sarebbe neanche un problema e credo che non sia un problema che riguardi lei, perché attraverso la S9 e la S19 noi non abbiamo solo la linea 2, abbiamo la linea 4, abbiamo la linea 3, perché si ferma a Porta Romana, quindi per noi sarebbe la nostra metropolitana leggera, peccato che quella linea non funzioni, sia un gruviera che fa acqua da tutte le parti, ma credo che non riguardi il TPL perché è una questione che riguarda solo Regione Lombardia e Trenord. Mi chiedevo quindi qual è la ratio che invece ha portato questa zona a confluire tutta in termini di trasporto su gomma su Bisceglie e la M1.

Il Presidente Russomanno: Grazie Consigliere. Prego, dottor Tosi.

Tosi Agenzia del Trasporto: Sì, allora provo a rispondere brevemente, mi dà anche l'occasione di integrare con due cose che non ho detto, fondamentali del programma che stiamo portando. Aspetto di qualità del servizio assolutamente sì, questo anche nella presentazione che abbiamo fatto, cioè, io ritengo che le gare che stiamo andando a predisporre non abbiano valore perché ci aspettiamo attraverso le gare competizioni di avere chissà quali ribassi o chissà quale risparmio sul servizio, perché sono servizi in cui, anzi, in questo momento stanno aumentando i costi perché giustamente anche per sopperire alla criticità data dalla difficoltà di trovare degli autisti e la fuga da questa professione bisogna riuscire a remunerare adeguatamente i servizi e il personale che costituisce il 50% del costo del servizio, ma costituisce poi il cuore del valore del servizio. Quindi quando anche il Consigliere prima richiamava l'autista scortese o una serie di cose di questo genere fanno parte dell'attenzione a una qualità complessiva del servizio. Qualità complessiva del servizio che è alla base dei nuovi affidamenti. Noi adesso, lo riconosco giustamente, siamo di fronte a servizi che vengono da una vecchia concezione, una vecchia logica di gestione che deve essere assolutamente superata per le nuove gare e il primo tema per noi è quello dell'informazione, intesa non solo come informazione, in primis come informazione agli utenti e, due, anche come informazione costante agli enti locali e all'agenzia come ente regolatore. Noi non possiamo più trovarci oramai con un servizio nel quale noi i disservizi li apprendiamo perché l'utente protesta, ne parla con l'Assessore o col Sindaco che manda una mail a noi e dopo una settimana noi richiamiamo la STAV o l'altra società del caso chiedendogli come mai e che cosa è successo, perché sono saltate delle corse o quant'altro. Noi dobbiamo attrezzarci per essere una situazione in cui ormai tutto il servizio è un servizio costantemente connesso con delle informazioni tempestive online e con una grossa attenzione, cioè le aziende devono uscire da una logica un po' da produzione iperartigianale, devono avere una propria centrale di controllo, devono avere una capacità di intervento, di regolazione costante. Quindi una parte dei problemi sono dati poi dal fatto che sono servizi che viaggiano nel traffico, ci sono dei problemi oggettivi complicati, ma che si gestiscono meglio se uno ha una struttura organizzativa dietro che non ha semplicemente il vecchio addetto al deposito che cerca di far funzionare le cose, ma ha una struttura un po' più professionale, un po' più organizzata, che riesce a gestire adeguatamente il servizio, a intervenire rapidamente, a rivedere gli orari quando ci sono situazioni di ritardi costanti su certe linee e fare tutta l'adeguata formazione e lavoro di organizzazione interna e informazione agli utenti. E questo vuol dire anche mezzi di migliore qualità, vuol dire mezzi con una migliore attrezzatura a bordo, sia dal punto di vista dell'accessibilità, dal punto di vista degli standard di comfort minimi e



anche dell'informazione a bordo, eccetera eccetera. Quindi un po' tutti quelli sono gli aspetti. Tutti questi aspetti di qualità del servizio saranno il grosso degli elementi premianti nella procedura di gara, che non è tanto una procedura di gara basata sul ribasso economico, ma è basata proprio su elementi che vanno a punteggiare e a premiare una serie di elementi quantitativi molto precisamente descritti, non soltanto da "Sì, ti dichiaro che lo farò", cioè, legati a un sistema poi di premialità, di penalità anche rispetto al corrispettivo erogato e dei controlli molto più seri, dettagliati ed efficienti. E questa è la base del nuovo affidamento. Sulle scelte specifiche io devo aggiungere solo una cosa che non ho detto, ecco, un passaggio forte per voi sarà che col nuovo affidamento il servizio urbano locale sarà pienamente integrato nel sistema STIBM e quindi nel sistema tariffario di bacino, il che vuol dire che oggi è vero che il vostro servizio urbano ha un costo molto più ridotto dei servizi di area urbana o dei servizi urbani di Milano, però è anche vero che è un costo che, se non per qualche studente e qualche anziano che lo usa per spostamenti molto locali, diventa un costo aggiuntivo per chi lo deve usare, per esempio, per andare in stazione e prendere un treno o prendere un altro servizio su gomma verso Milano. Integrarlo nel sistema tariffario vuol dire dargli un ruolo di struttura, di servizio di rete come quello che stiamo andando progettare e quindi renderlo anche molto più attrattivo per chi... adesso il vostro servizio era stato pensato, come richiamava prima un Consigliere, per avere tutte le linee che interscambiano con la stazione, poi noi dai rilievi che abbiamo vediamo che questo interscambio con il servizio ferroviario in realtà è molto poco usato, ma è molto poco usato anche per questa ragione, perché se fosse un utente sistematico dovrebbe fare l'abbonamento al vostro servizio urbano e poi l'abbonamento alla rete STIBM e questo non è conveniente per quasi nessun utente, soprattutto per una città comunque abbastanza piccola come può essere Trezzano. Quindi integrarlo è un elemento di forza. Lo stesso discorso vale per il servizio ferroviario. Quindi il servizio ferroviario, come giustamente richiamava il Consigliere, è di competenza della Regione, però noi cerchiamo di lavorare a contatto e in collaborazione e comunque con anche una programmazione coordinata, se non sempre congiunta, con la Regione, per cui noi ovviamente nella scelta di non portare più i servizi su gomma a Romolo abbiamo proprio considerato che le linee S, che precedentemente si attestavano a Porta Genova, con la ristrutturazione della rete hanno un interscambio a San Cristoforo con alcuni servizi e poi si instradano tutte in Cintura Sud e quindi vanno a servire proprio la stazione di Romolo e l'interscambio con la 2 in un tempo molto più rapido di quanto non avvenga con le linee su gomma. D'accordo, è vero che quella direttrice delle linee S è una delle più storicamente disastrate, però noi contiamo che anche su quello la Regione stia facendo gli investimenti adeguati e c'è un programma di miglioramento e di potenziamento della direttrice, un primo passaggio si è avuto da poco con il prolungamento- beh, questo non vi riguarda direttamente- ad Albairate di alcune linee, quindi con un aumento della frequenza sul primo tratto, ed è vero che quella tendenzialmente a tendere diventerà un'altra asse sostanzialmente metropolitano-urbana che per Trezzano è molto importante. Quindi noi nella nostra programmazione abbiamo un sistema tariffario unico e cerchiamo di vedere l'insieme delle offerte disponibili, non pensare soltanto al pezzettino della gomma. Cioè, se vogliamo era un po' la logica dei vecchi gestori che, anzi, cercavano di fare un'offerta in competizione con la gomma, con il ferro, per portarsi via gli utenti e i clienti l'un l'altro. Ormai siamo usciti da questa logica e dobbiamo lavorare in una logica di cooperazione. Certo, facendo funzionare bene le cose, ognuno per il suo pezzo, ma cercando di farle funzionare insieme. Quindi questo è un punto chiave sia dal punto di vista delle scelte tariffarie, sia dal punto di vista dell'organizzazione del servizio.

Il Presidente Russomanno: Grazie dottore. Abbiamo altre domande? Prego, consigliere Albini.

Il Commissario Albini: Grazie mille per le risposte. Purtroppo se aspettiamo Regione Lombardia aspettiamo e speriamo. Z553, se si ricorda quando c'è stato il processo di modifica di quella gara, perché non me lo ricordo più io, se è così gentile da ricordarmelo.

Tosi Agenzia del Trasporto: Ma no, quella gara è una gara che nasce da una gara... adesso non mi occupavo ancora del TPL di questo territorio, è una gara fatta dalla Provincia di Milano quando non era ancora Città Metropolitana, era ancora Provincia di Milano ed era addirittura ancora unificata a Monza. Quindi l'epoca della gara deve essere 2004, forse anche un po' prima, 2002.



Il Commissario Albini: Intendevo per il cambiamento su Romolo-Bisceglie.

Tosi Agenzia del Trasporto: Poi sono gare che sono andate in proroga, c'è stata la riforma regionale che ha passato la competenza alle agenzie, la riforma è stata fatta nel 2012, le agenzie sono state create nel 2017 nel nostro caso. Noi abbiamo fatto anche in fretta perché entro il 2019 abbiamo fatto il sistema tariffario, lo ricordo, integrato, che era una cosa che si aspettava da 20 anni e che credo che a Trezzano abbia portato comunque un certo beneficio, come ai comuni che hanno anche la presenza di ferro-gomma e l'unificazione dei sistemi urbani di Milano con i sistemi interurbani. Quindi molto si è fatto, poi dovevamo andare a gara nel 2020, abbiamo avuto di mezzo anche il COVID, vabbè, è cambiato un po' tutto, perdita di domanda, riequilibrio di tutti i piani economico-finanziari a base delle gare, difficoltà perché lavoriamo tutti tirati fra mille questioni, adesso dovrebbe essere il momento che avviamo questa nuova fase di affidamento dei servizi.

Il Presidente Russomanno: Grazie dottore. Una domanda, ma una previsione di spesa su queste modifiche eventualmente se vengono fatte?

Tosi Agenzia del Trasporto: Da parte del Comune o complessiva?

Il Presidente Russomanno: Da parte del Comune, è chiaro.

Tosi Agenzia del Trasporto: Allora, noi stiamo lavorando, questo piano lo stiamo facendo a invarianza di contribuzione per i comuni, quindi le economie le stiamo cercando di recuperare da altre parti. In questo momento abbiamo l'insieme dei comuni dell'area urbana milanese che attraverso le convenzioni con il Comune di Milano, quelli che hanno le convenzioni con il Comune di Milano, piuttosto che attraverso il finanziamento improprio di alcune linee locali, come il vostro caso, o attraverso un mix di queste due cose, contribuiscono per circa 7 milioni al servizio complessivo dell'area, a cui si aggiungono le risorse Stato-Regioni e a cui si aggiungono le risorse del Comune di Milano che contribuisce ai servizi urbani e dà anche una parte di contribuzione sui servizi di area urbana. Il nostro piano economico a base dell'affidamento che stiamo costruendo non prevede un incremento di contributi, salvo che sia a fronte di una richiesta di maggior servizio finalizzato per una propria esigenza locale. E quindi sostanzialmente l'idea è un'invarianza della spesa storica, sostanzialmente, anche se si può poi definire nei nuovi quadri di convenzione, magari ripartendone anche diversamente fra i vari enti. Io adesso vi devo dire anche una cosa: lo specifico del vostro servizio comunale meriterebbe un po' di approfondimento e siamo disponibili a farlo, ma è un servizio tutto sommato abbastanza piccolo da poterlo considerare anche modificabile, oltre che prima della gara, ma in fase poi esecutiva come modifica della flessibilità ordinaria, perché tutto sommato si giustificava prima proprio in assenza dell'integrazione, oggi una parte di questo servizio forse non ha più un grosso ruolo. Per esempio, la linea 2 è anche fortemente sovrapposta con la linea 352. No, scusatemi, la...

L'Assessore Ferrante: La 327.

Tosi Agenzia del Trasporto: La 327. Ha una grossissima sovrapposizione. Fino adesso, come dicevo prima, non essendoci neanche l'integrazione tariffaria, gli utenti erano obbligati in qualche modo a prenderne una o l'altra, soprattutto gli utenti sistematici. Una volta che non ci sia più questa, forse degli spazi di razionalizzazione dell'uso delle risorse, migliorando e incrementando il servizio in alcune fasce orarie o prolungandolo nella giornata o servendo meglio alcuni territori e lasciando a una linea come la 327, che ha anche una frequenza molto elevata, un ruolo anche di servizio urbano, come avviene un po' in tutte le altre zone, eh, cioè, voglio dire, Buccinasco che è di fianco a voi non ha un servizio urbano però non è che abbia meno servizio, ce l'ha organizzato diversamente con l'utilizzo delle linee di area urbana, quindi un po' di queste cose possono essere ripensate ovviamente, adesso è difficile farle, non le possiamo fare così, in una seduta della Commissione Consiliare, però la disponibilità a ragionare più nel dettaglio su questo c'è sicuramente.



Il Presidente Russomanno: Grazie dottore. Ci sono altre domande? Assessore, prego.

L'Assessore Ferrante: Allora, io volevo solo rispondere a quello che è stato detto prima. La richiesta di prolungamento della linea 1 verso piazza San Lorenzo nasceva dal fatto che alcuni cittadini erano... praticamente la linea utilizzata maggiormente da persone anziane o da studenti, quindi la maggior parte di queste persone che hanno chiesto questa variazione era il fatto che nel momento in cui dovessero andare in piazza erano costretti a cambiare mezzo e tante volte, appunto, i due mezzi fanno tre linee, saltando una corsa loro aspettavano anche 40 minuti per arrivare a San Lorenzo. Vero, magari sono vicine, però persone anziane o persone con disabilità avevano questa difficoltà. Poi io credo, è vero, magari può essere una cosa banale, però credo che alle osservazioni vada data una risposta, quindi sia nel bene, quindi accolta, sia non accolta con le giuste motivazioni. Quindi per questo sono state messe tutte. Poi è ovvio che magari vanno verificate e siamo qui apposta, voglio dire, con il dottor Tosi, con gli uffici tecnici e, insomma, ci stiamo ragionando. Poi il confronto non mi spaventa, voglio dire. Un'altra cosa che voglio dire è vero, la commissione ero già in dubbio, io non mi nascondo, non mi piace, ecco, nascondermi, io ero in dubbio se convocare o meno la commissione, mi sono resa conto che effettivamente fatta un po' prima poteva avere ancora un'utilità differente, però quando ho ricevuto le mail mi sono attivata subito. Mi spiace non aver risposto alla mail ma è proprio perché ero presa a chiedere la proroga al dottor Tosi, al TPL, a chiedere al Presidente Russomanno di convocare la seduta e quindi ci siamo attivati con gli uffici proprio per dar voce al confronto che c'era stato richiesto. Quindi questo mi piaceva sottolinearlo perché non voleva essere un sottrarsi al confronto, ma cercare di farlo nel più breve tempo possibile, visto i tempi stretti. Anche perché la mail dall'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale è arrivata il 28 di gennaio, io alla maggioranza l'ho girato con i link dove c'è la documentazione che mi è arrivata il 29. Quindi comunque, diciamo, nella mail che vi ho girato, che vi ho girato di mia iniziativa, perché secondo me, ecco, era giusto, ecco, il confronto, poi magari prendo spunto, io poi faccio tutto tesoro di quello che viene detto, c'era il link all'interno con i documenti che dice il dottor Tosi. Poi sono d'accordo con il consigliere Albini, ovviamente magari un approfondimento poteva essere fatto in maniera diversa. Quindi non mi piace nascondermi dietro un dito, questo mi faceva piacere dirlo. Un'altra cosa invece che voglio dire riguarda lo STIBM, è vero, molte persone non utilizzano il trasporto pubblico locale perché si trovano a pagare il doppio biglietto o il doppio abbonamento. Abbiamo persone che hanno pagato veramente sia ATM che l'urbano perché ovviamente sono in zone non servite dall'interurbano e sono costretti a prendere anche l'urbano e hanno il doppio costo. Quindi sicuramente, nel momento in cui andiamo ad integrare, l'utilizzo è maggiore. C'è da dire però che allo stato attuale il trasporto, il costo del biglietto ordinario è 0,75, tariffe ferme dal 2016, nel momento in cui si passa allo STIBM le tariffe cambiano, ma non cambiano solo per il biglietto ordinario, diciamo l'unica, tra virgolette, una delle agevolazioni che avremmo è che i ragazzini sotto i 14 anni, quindi gli under 14, con l'integrazione dello STIBM non hanno costo, invece attualmente il Comune di Trezzano paga €10 la famiglia dello studente e la quota parte del comune è €50 per ogni abbonamento rilasciato. Quindi questa parte ovviamente verrebbe a decadere nel momento in cui si passa STIBM. Dall'altro lato però c'è da dire che noi abbiamo al momento la gratuità degli anziani, invece passando a STIBM questa cosa verrebbe meno. Quindi già precedenti incontri anche in presenza del Sindaco stavamo verificando quanti abbonamenti, quante persone impattava questa difficoltà, questo aumento di costo, stavamo cercando un attimino di capire come poi eventualmente intervenire per non dare disagio a chi attualmente utilizza i mezzi. Questa è un'altra cosa che volevo integrare. Poi non mi viene in mente nient'altro. Sono d'accordo con il consigliere Albini che effettivamente spostando le linee a Bisceglie ovviamente abbiamo tirato via quella parte che ci univa a San Cristoforo e dobbiamo far affidamento al momento solo su Trenord e sul servizio S9 - S19 e magari invece pensare a un collegamento su gomma che ci riporta, ecco, a San Cristoforo o Romolo potrebbe essere anche quella un'idea, un'ipotesi.

Tosi Agenzia del Trasporto: Assessore, posso fare una piccolissima aggiunta solo da niente, che è questa: mi son dimenticato di dirvi, lei lo saprà perfettamente, ma è occasione, visto che sono ospite della vostra commissione consiliare, che c'è un'altra novità che vi riguarda, cioè che voi, ai sensi della nuova legge regionale, entrate a far parte dell'Agenzia. Quindi sarete chiamati a diventare soci dell'Agenzia, perché nella nuova legge regionale tutti i



comuni di un capoluogo che hanno un proprio servizio che ha contribuito con risorse pubbliche entrano a far parte dell'Agenzia. Quindi questa è una novità che aiuterà anche un miglior contatto costante e ambito di confronto più continuativo. Non è che ci siamo mai sottratti per il fatto che voi non foste in Agenzia, però è un elemento ed un'informazione che volevo portarvi laddove fosse in qualche modo sfuggita. Va bene.

Il Presidente Russomanno: Dottor Tosi, la ringraziamo per il contributo che ci ha dato e le chiediamo scusa per averla fatta attendere tanto. Grazie ancora.

Tosi Agenzia del Trasporto: Di Nulla, grazie a voi.

Il Presidente Russomanno: Grazie all'ingegnere per la collaborazione, grazie ai Consiglieri della commissione. Ritengo che non ci siano più domande, chiudo la serata, la commissione alle 24:32. Grazie, buonanotte. (i presenti ricambiano il saluto)

=====



Il verbale sopra riportato costituisce la trascrizione integrale del dibattito sviluppatosi durante i lavori della Commissione Territorio, con riferimento alla seduta del 26/02/2026, del *Comune di Trezzano sul Naviglio*; e si compone, complessivamente, di nr. 41 pagine, compresa la copertina e la presente dichiarazione, ed è stato elaborato dalla società:

Microvision S.r.l. – Via W. Tobagi, 12

94016 Pietraperzia (EN)

Mail: direzione@microvision.it – PEC: microvision@pec.it