



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E,prot DVA – 2013 – 0026426 del 18/11/2013

Spett. **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**
DVA – Direzione Generale Valutazioni Ambientali, ex Divisione III
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

Spett. **Ministero per i Beni e le Attività Culturali**
Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee
Via S. Michele 22
00153 Roma

Spett. **Regione Lombardia**
Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile – Struttura VIA
Piazza Città di Lombardia 1
20124 Milano

Oggetto: OSSERVAZIONI allo Studio di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) sul Progetto Definitivo del potenziamento della linea Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y (C.U.P. J31J05000010001)

I sottoscritti *Giancarlo Villa*, nato a Parabiago MI, il 7 maggio 1947, residente a Vanzago MI, in via Villoresi 7 e *Claudio Villa*, nato a Legnano MI, il 2 marzo 1949, residente in Vanzago MI, in via Anna Frank 6, sono **proprietari dell'area e delle unità immobiliari accatastate e site in Vanzago MI in via Villoresi 7, nel Foglio 5, mappale 97.**

Detta proprietà, tra la ferrovia Rho-Gallarate e la via Villoresi, costituita da un'area di giardino, una pertinenza (un rustico), una casa di civile abitazione con due appartamenti di due piani fuori terra con cantine interrante e un cortile, è coinvolta dal progetto ferroviario di cui all'oggetto.

Detta proprietà privata è individuata da Italferr con il **numero60 di piano**, sul lato binario pari (lato su ovest) in qualità di soggetto interessato al procedimento di esproprio connesso con la realizzazione della nuova tratta Rho-Parabiago.

Presa visione degli elaborati in oggetto i suddetti sottoscritti:

FORMULANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI:

Premesso che:

- Nel 2005, quando fu inoltrato al CIPE il potenziamento della tratta Rho-Gallarate fu approvato dallo stesso CIPE un progetto con l'aggiunta di un terzo binario ai due esistenti. Nella delibera n.65/2005 del CIPE si legge **"la scelta di realizzare un terzo binario che un quadruplicamento della linea è dettata da vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico di riferimento"** e che **"la capacità**



assicurata dai tre binari è comunque sufficiente a consentire la rispondenza al modello trasportistico richiesto”.

- Nel 2009, i sottoscritti evidenziarono che l'aggiunta di un quarto binario nel Progetto Definitivo avrebbe comportato gravi pregiudizi in termini di peggioramento della qualità della propria vita, diminuzione del valore economico della propria abitazione e degradazione del contesto abitativo e territoriale sotto molteplici aspetti con impatti acustici, impatti vibrazionali, impatti sulla qualità dell'aria, impatti sulla luminosità, deturpamento paesaggistico, distruzione di aree verdi, frammentazione territoriale, aumento dei rischi per la sicurezza.
- La delibera CIPE di approvazione del Progetto Definitivo n. 33 del 13/5/2010 è stata annullata dal TAR con Sentenza n. 01914 del 9/7/2012 e tale annullamento è stato confermato in secondo grado dal Consiglio di Stato con Sentenza n. 06959 del 21/12/2012, annullando per l'effetto il Progetto Definitivo stesso. L'annullamento nasceva dal fatto che la soluzione progettuale adottata nel Progetto Definitivo era non solo sostanzialmente difforme da quella prevista nel progetto preliminare a soli tre binari, ma era anche stata espressamente esclusa nella valutazione delle alternative progettuali in ragione dei vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico.
- Si fa notare a margine che l'avviso di avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in oggetto è stato pubblicato in data 15/10/2013, mentre la documentazione di progetto è risultata disponibile sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare solo in data 24/10/2013, **cioè ben 9 giorni dopo la data di pubblicazione dell'avviso.** Di fronte a questo ritardo, decisamente significativo rispetto ad una tempistica disponibile per l'invio delle osservazioni di soli 30 giorni, e data la cospicua mole dei documenti progettuali, **sarebbe stato opportuno posticipare la scadenza** al fine di consentire l'analisi di dettaglio della documentazione e la conseguente predisposizione delle osservazioni da parte degli interessati.

Osservano quanto segue:

Il Progetto Definitivo oggetto della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale è sostanzialmente lo stesso che è stato annullato dal TAR e dal Consiglio di Stato. E' quindi evidente che, nonostante sia stato ora effettuato uno Studio di Impatto Ambientale, **gli impatti restano della medesima entità e gravità** del progetto annullato, cosa tra l'altro palese per qualsiasi progetto che comporti un ampliamento del sedime ferroviario su una tratta che attraversa un contesto urbano in maniera così prossima alle abitazioni come la tratta in oggetto.

Con le presenti osservazioni gli scriventi **vogliono quindi ribadire ancora una volta che il progetto presentato è incompatibile con il contesto abitato attraversato dalla linea ferroviaria**, come del resto era stato inequivocabilmente evidenziato dagli stessi progettisti in fase di progettazione preliminare e dal CIPE nella sua delibera n.65/2005.

Infatti, la presenza di aree residenziali che si susseguono senza soluzione di continuità lungo la tratta e l'esiguità del corridoio fisicamente a disposizione della linea ferroviaria aggravano gli impatti dell'opera, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, rendendoli gravemente pregiudizievoli per la salute, la qualità abitativa e la sicurezza della popolazione, nonché per la continuità paesaggistica, ecologica e urbanistica del territorio.

Nello specifico:

Impatti acustici

Riteniamo innanzi tutto che l'impatto acustico derivante dal potenziamento in fase di esercizio possa essere sottostimato, in quanto lo studio acustico effettuato considera il passaggio di 20 treni merci al giorno, mentre già attualmente il numero di treni merci è superiore a 20/giorno, come dichiarato nello stesso Studio di Impatto Ambientale in cui vengono indicati 29 treni merci/giorno. Inoltre, nonostante il modello di esercizio non includa dati previsionali reali relativamente al traffico merci (grave mancanza in un progetto definitivo), si hanno tuttavia fondati motivi per ritenere che il traffico merci sulla linea sarebbe destinato ad aumentare ulteriormente, dati i numerosi riferimenti programmatici relativi alla necessità di collegamento con la Svizzera, tra cui in particolare l'impegno a "*prevedere a lungo termine, per il trasporto merci, la messa a servizio di treni merci più lunghi, più pesanti e più veloci*" (obiettivo che riteniamo peraltro inammissibile su una linea che attraversa i centri abitati passando in stretta prossimità con le abitazioni).

In ogni caso, sottolineiamo che l'impatto acustico derivante dal potenziamento ferroviario sarebbe dovuto non solo all'aumento dei livelli sonori, ma anche allo smisurato aumento della frequenza del passaggio dei treni, per cui è previsto un raddoppio (dagli attuali 219 a 424 al giorno, senza contare i treni merci).

Pertanto le barriere fonoassorbenti previste come mitigazioni, se potranno ridurre (ma solo parzialmente) l'intensità sonora, lascerebbero invariato il problema della frequenza. Inoltre, non garantirebbero comunque il rispetto dei limiti legislativi in facciata per tutti i recettori. Per i recettori che non risulteranno conformi (tra cui moltissimi recettori residenziali e anche alcuni recettori sensibili quali asili e strutture sanitarie) non si prevede un'adeguata mitigazione, se non la possibilità di sostituzione degli attuali serramenti con sistemi a elevato fonoisolamento, che evidentemente, per risultare efficace, comporterebbe la necessità di tenere le finestre sempre chiuse, cosa impensabile nella normale quotidianità abitativa.

In aggiunta, gli interventi diretti sugli edifici per questi recettori non sono nemmeno inclusi nell'attuale progetto, ma vengono rimandati ad una verifica diretta del rispetto dei limiti interni alle abitazioni che sarà effettuata solo successivamente alla realizzazione delle barriere. Ciò non fornisce nessuna garanzia sulle tempistiche con le quali questi interventi verranno realizzati, né sulla necessaria copertura economica, con il rischio che gli abitanti degli edifici interessati si trovino esposti ad un impatto acustico superiore ai limiti legislativi per un periodo di tempo difficile da prevedere.

A fronte di una mitigazione solo parziale dell'impatto acustico, le barriere previste, imponenti strutture in acciaio alte sino a 7,38 metri che nello stesso Studio di Impatto Ambientale sono indicate come "*interventi particolarmente onerosi*", genererebbero una serie di altri impatti inaccettabili in termini di degradazione della qualità abitativa delle abitazioni immediatamente confinanti (con conseguenze deleterie sulla luminosità, sulle condizioni di aerazione, sul surriscaldamento, sulla visuale paesaggistica), nonché in termini di frattura territoriale, di deturpamento della qualità paesaggistica e visiva, di eliminazione della continuità urbanistica, di interruzione di corridoi ecologici importanti dal punto di vista faunistico.

La parziale trasparenza delle barriere in vetro in alcuni tratti (che tra l'altro non è chiaro se garantisca il medesimo abbattimento dei livelli sonori, dato che i calcoli previsionali sono stati effettuati considerando i pannelli in acciaio e non quelli in vetro) e l'apposizione di rampicanti sul basamento in cemento sono solo soluzioni vagamente edulcoranti, ma che non modificano nella sostanza gli impatti di questo tipo di barriere. Si rileva inoltre, a margine, un'evidente incongruenza nei tratti dove le barriere trasparenti sono previste da un solo lato della sede ferroviaria, lasciando le barriere opache dall'altro lato, in quanto la potenziale utilità della

trasparenza sotto il profilo visuale viene chiaramente annullata se l'unica cosa che consente di vedere sono i treni e l'acciaio della barriera opaca!

Si ribadisce pertanto che le barriere fonoassorbenti previste, lungi dal costituire una soluzione efficace all'enorme aumento dell'impatto acustico, che resta inaccettabile, comporterebbero in aggiunta ulteriori pesanti impatti sul territorio e sulle abitazioni.

Per quanto riguarda l'impatto acustico in fase di cantiere, il fatto che le aree di cantiere siano anch'esse ubicate all'interno dei centri abitati o comunque nelle immediate vicinanze delle abitazioni contribuisce ad aggravare l'impatto. Inoltre, si sottolinea che non viene considerato l'impatto derivante dal transito ripetuto di mezzi pesanti nei centri abitati. Si fa presente infine che l'autorizzazione in deroga ai valori limite legislativi, indicata nel progetto come possibilità, "laddove necessario", a fronte degli impatti acustici di cantiere, non può essere certo ritenuta una mitigazione, in quanto le mitigazioni dovrebbero proprio servire ad evitare situazioni di superamento dei limiti e non a legittimare di fatto i superamenti.

Impatti vibrazionali

Ancora una volta non vengono previste adeguate mitigazioni per gli impatti derivanti dalle vibrazioni, nonostante il modello previsionale su base sperimentale evidenzia l'insorgere di situazioni di disturbo alle persone su una serie di tratti critici pari a circa un terzo della linea oggetto di quadruplicamento, e nonostante questo aspetto fosse stato specificamente evidenziato come una delle carenze progettuali da integrare sia nelle prescrizioni CIPE al progetto preliminare, sia in quelle al progetto definitivo annullato.

Lo Studio di Impatto Ambientale parla solo, genericamente, della possibilità di utilizzare il sub-ballast nei tratti a velocità bassa e in ambito di stazione (non quindi lungo tutte le aree critiche) e per il resto rimanda ad una futura valutazione a valle dei risultati delle sperimentazioni in corso. Dichiarazione che non fornisce nessuna garanzia riguardo non solo alla futura adozione, ma anche all'effettiva esistenza di sistemi idonei a mitigare adeguatamente l'impatto vibrazionale, nonché alla necessaria copertura economica di questi interventi.

Considerando inoltre che molte delle abitazioni presenti lungo la tratta risalgono agli Anni 1930-1960, manifestiamo la preoccupazione che le vibrazioni generate possano essere critiche non solo per il disturbo alle persone ma anche per il danneggiamento strutturale degli edifici, anche in considerazione del fatto che i modelli previsionali adottati sembrano sottostimare l'intensità e la frequenza del traffico merci, come discusso per gli impatti acustici, nonché le caratteristiche strutturali degli edifici e le sollecitazioni cumulative nel tempo.

Impatti sulla sicurezza

Nello Studio di Impatto Ambientale non viene affrontato il tema della sicurezza della linea ferroviaria.

Tale tematica è già attualmente critica a causa del fitto contesto urbanistico che la linea attraversa, nonché a causa della presenza di numerosi stabilimenti industriali (Rhodengas, Arkema, ENI Div. Refining, Bitolea Divisione Giuseppe Cambiagli, Q8-Kuwait Petroleum), alcuni dei quali (Rhodengas, lo stabilimento chimico Arkema e i depositi di benzine e gasoli ENI Div. Refining e Q8-Kuwait Petroleum) **sono classificati a rischio di incidente rilevante e soggetti alla normativa Seveso (D.Lgs. 334/99).**

Nella configurazione progettuale i rischi per la sicurezza risulterebbero significativamente aggravati dal raddoppio del numero di treni, con aumento in particolare di quelli a lunga percorrenza e quindi a maggiore velocità; dall'aumento della velocità dei treni stessi; dalla ancora maggiore vicinanza dei binari alle abitazioni e agli stabilimenti a seguito dell'ampliamento della sede ferroviaria; ed infine dal fatto che i treni veloci (lunga percorrenza e merci) transiterebbero sui binari esterni e quindi massimamente prossimi al contesto edificato.

Tali fattori comporterebbero un aumento della probabilità di deragliamento e di collisioni, con conseguenze di portata distruttiva facilmente immaginabili se fossero coinvolti treni merci che trasportano sostanze pericolose e/o se fossero coinvolti i depositi di sostanze chimiche, esplosive e infiammabili degli stabilimenti suddetti. Le statistiche ferroviarie e gli episodi di cronaca purtroppo tristemente noti dimostrano che questa possibilità non è poi così remota.

Per questo riteniamo che far viaggiare treni merci e treni ad elevata velocità sulla presente tratta in così stretta vicinanza alle abitazioni sia già **attualmente incompatibile con il mantenimento di un accettabile grado di sicurezza** per gli abitati limitrofi, nonché per i treni stessi, e che la tendenza prioritaria su questa linea dovrebbe essere quella di diminuire il passaggio di tali tipologie di treni, e non di aumentarlo come previsto nel progetto di potenziamento.

Impatti atmosferici

Data la rilevanza delle attività di cantiere per la produzione di emissioni atmosferiche sia in termini temporali (**1759 giorni previsti nel programma lavori, cioè quasi 5 anni**), sia in termini spaziali (ben 25 aree di cantiere fisso distribuite su tutto il territorio, in aggiunta al cantiere mobile lungo la linea ferroviaria e alla movimentazione di mezzi pesanti non solo nelle aree di cantiere ma anche lungo la viabilità di attraversamento dei centri abitati), sia, infine, in termini di tipologia (operazioni che generano emissioni di polveri sottili e di altri inquinanti), riteniamo che la trattazione di questo tipo di impatto effettuata nello Studio di Impatto Ambientale sia insufficiente e sottostimata, in quanto basata unicamente su generiche assunzioni e considerazioni qualitative.

Una trattazione adeguata avrebbe dovuto essere quantomeno supportata da un modello previsionale di diffusione degli inquinanti che stimasse le concentrazioni attese e il plume di diffusione in base agli agenti meteorologici e che tenesse conto degli impatti cumulativi derivanti dalla presenza di più cantieri. Riteniamo quindi che le ridotte informazioni fornite riguardo agli impatti atmosferici non consentano la valutazione di un problema che non è per nulla trascurabile.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, nello Studio di Impatto Ambientale si dichiara che non sono rilevabili impatti atmosferici data la trazione elettrica della linea ferroviaria; facciamo presente però che l'esercizio ferroviario non è del tutto esente da impatti atmosferici, in quanto il passaggio dei treni, in particolare dei treni merci, provoca frequentemente emissioni di sostanze potenzialmente tossiche, distintamente rilevabili a livello olfattivo, presumibilmente derivanti da perdite delle sostanze trasportate o dalla frizione del materiale rotabile in fase di frenata; a nostro avviso anche questi impatti dovrebbero essere pertanto indagati e mitigati.

Impatti su suolo e sottosuolo

Nello Studio di Impatto Ambientale gli impatti relativi a suolo e sottosuolo derivanti da fenomeni di inquinamento accidentali sono largamente minimizzati e considerati poco significativi. Non si tiene però conto degli impatti sul suolo in termini di consumo di suolo, che sono invece di massima rilevanza e ben rappresentativi della portata devastante dell'opera sul territorio.

Ci riferiamo al raddoppio della sede ferroviaria attuale (dagli attuali 14 metri ai futuri 31,5 metri, misurati sulle sezioni di progetto in corrispondenza di Vanzago: un ampliamento di 17,5 metri che, moltiplicato per la lunghezza del quadruplicamento di 8,9 km, risulta in 155.757 metri quadrati); all'enorme superficie occupata dalle aree di cantiere (complessivamente 171.700 metri quadrati); ai parcheggi previsti presso le stazioni di Vanzago, Nerviano e Parabiago; nonché alla deviazione del Canale Secondario Villorosi e a tutte le nuove opere di viabilità previste per far spazio all'ampliamento della sede ferroviaria o per facilitare l'accesso ai cantieri.

Tutte queste opere comporterebbero la sottrazione di decine e decine di ettari di suolo pubblico e privato che ora è in massima parte occupato da aree residenziali, agricole o naturali, con grave perdita, oltre che in primis per i soggetti direttamente coinvolti nei numerosi espropri, anche per le peculiarità paesaggistiche ed ecologiche del nostro territorio, che nonostante la fitta urbanizzazione può attualmente ancora contare (e crediamo che debba continuare a farlo) su spazi e corridoi verdi importanti da un lato per la vivibilità del contesto urbano e dall'altro per il mantenimento di una biodiversità di rilievo.

Impatti su vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

Nello Studio di Impatto Ambientale si minimizzano le caratteristiche ecologiche del territorio parlando di un territorio frammentato, di aree a scarso pregio naturalistico, di ecosistemi degradati o compromessi, arrivando pertanto a giudicare nullo o trascurabile l'impatto dell'opera su queste componenti.

Non concordiamo con queste valutazioni. Come già sopra accennato a proposito del consumo di suolo, facciamo presente che il nostro territorio, per quanto densamente urbanizzato, conserva ancora all'interno del tessuto urbano una serie di aree naturali o agricole residuali che, seppur frammentate, rivestono un elevato valore ecologico come siti di rifugio e di alimentazione, ambienti ecotonali, nonché corridoi e *stepping stones* importanti per i movimenti della fauna, costituendo una indispensabile continuità naturalistica che garantisce la presenza diversificata di componenti faunistiche caratterizzanti.

Riportiamo a titolo di esempio, a riprova dell'importanza di queste aree per la biodiversità, la seguente lista di presenze faunistiche frequentemente rilevabili in corrispondenza delle aree presso la stazione di Vanzago che il progetto prevede di trasformare in parcheggi: specie ornamentali di piccola taglia: usignolo, capinera, fringuello, pettirosso, cinciallegra, cinciarella, verzellino, codirosso, verdone, oltre ai più comuni merlo, storno, passero comune; specie ornamentali migratrici su grandi distanze: rondine, rondone, balestruccio; specie ornamentali caratteristiche di ambienti maturi: picchio rosso minore, picchio verde; rapaci diurni: gheppio, sparviere, poiana; rapaci notturni: allocco, civetta; mammiferi: riccio, minilepre, coniglio selvatico, varie specie di micro mammiferi roditori e di chiroteri; tra i coleotteri è presente inoltre il cervo volante, specie protetta dalle direttive europee.

Quanto poi alla presenza diffusa della robinia, segnalata nello Studio di Impatto Ambientale come indicazione di scarsa qualità vegetazionale in quanto "*infestante*", specifichiamo che si tratta di una specie diffusa ormai da qualche secolo nel nostro territorio, che ha colonizzato tutti gli ecosistemi di pianura ed è considerata naturalizzata, e, in assenza di altre specie più caratteristiche, riveste una precisa funzione ecologica sostitutiva. Inoltre, se lo strato arboreo è occupato per lo più (ma non solo) da robinie, lo strato arbustivo delle aree incolte o residuali presenta invece una maggiore varietà e tipicità vegetazionale, con specie caratteristiche degli ecosistemi di pianura tra cui biancospino, sambuco, melo selvatico, diverse varietà del genere *prunus* ecc..

Le aree impattate dall'opera rivestono quindi, contrariamente a quanto affermato nello Studio di Impatto Ambientale, un'importante funzione naturalistica, funzione che dovrebbe essere valorizzata e salvaguardata a maggior ragione proprio per la frammentarietà ecosistemica del territorio, cercando di mantenere quella continuità ancora esistente ed efficace.

Al contrario, l'opera in progetto eliminerebbe vaste e diversificate porzioni di aree agricole e aree verdi (tutte le aree residuali arbustive e arboree attualmente presenti lungo la linea ferroviaria, le aree a vegetazione igrofila lungo il canale Villoresi, importanti estensioni di aree prative e coltivate, filari arborei di rilevante età e dimensioni); inoltre, interromperebbe drammaticamente la continuità territoriale e creerebbe, attraverso le barriere, un'ulteriore frattura ecosistemica invalicabile per la maggior parte delle specie sopra citate, senza prevedere adeguate misure di compensazione, mitigazione o ricostituzione di continuità paesaggistica, ecologica e vegetazionale (le aree interessate dalle opere a verde previste come mitigazione sono minimali rispetto a quelle che saranno distrutte). Questo si pone tra l'altro in contrasto con le indicazioni della pianificazione territoriale regionale (PTR) e provinciale (PTCP), che indirizzano verso la valorizzazione delle reti ecologiche, la salvaguardia dei varchi ineditati fondamentali per la realizzazione dei corridoi ecologici e la realizzazione di connessioni ecologiche tra le aree protette presenti sul territorio: il Parco Agricolo Sud Milano; il PLIS del Basso Olona; il Bosco WWF di Vanzago; il Parco del Roccolo.

Il Bosco Oasi WWF di Vanzago è sito di importanza comunitaria (pSIC) nell'ambito della Comunità Europea. Il Bosco è costituito da farnie, roveri, castagni, betulle, carpini, aceri e robinie e nel sottobosco è dominante il ciliegio nero infestante in tutta la Lombardia. Il capriolo è l'animale più blasonato all'interno del Bosco di Vanzago, ma c'è anche il tasso per ricordare due mammiferi presenti in questo territorio di 144 ettari.

Pertanto, gli impatti sulle componenti ecosistemiche, che vengono minimizzati nello Studio di Impatto Ambientale, sarebbero in realtà totalmente distruttivi ed irreparabili.

Impatti sul paesaggio e su beni storici e artistici

Nello Studio di Impatto Ambientale si banalizzano le caratteristiche paesaggistiche del territorio parlando di un paesaggio edilizio di scarsa identità, dove *"il blocco edilizio residenziale ha sostituito forme, materiali e colori della tradizione con strutture in cemento spesso banali e monocordi"*.

Non riteniamo che queste affermazioni siano corrette. Al contrario, il paesaggio urbano dei piccoli centri abitati attraversati dalla tratta ferroviaria mantiene ancora viva una propria identità territoriale, storico-culturale e sociale, un assetto paesistico a misura d'uomo che ne costituisce l'elemento distintivo rispetto a molte altre realtà più spersonalizzate della Provincia di Milano, e un fondamento dell'identità collettiva delle comunità che vi abitano.

Moltissimi edifici residenziali a uno o due piani mantengono ancora esattamente i colori e le forme della tradizione, in quanto risalgono ad un'epoca compresa tra gli Anni 1930 e 1960 e sono stati ristrutturati nel rispetto di tale tipologia architettonica.

A Vanzago sono edifici storici da tutelare il Palazzo Calderara (XVI-XVIII secolo), la Chiesa Parrocchiale con il suo campanile (1860 progettata dall'architetto milanese Giacomo Moraglia), la villa del Settecento dei Millesi oggi sede della Fondazione Ferrario con annessa una Residenza Sanitaria Assistita per anziani di 137 posti letto, l'antico Chiesetta dedicata alla Madonna Immacolata della metà del Settecento in località Monasterolo sempre nel territorio vanzaghese. La stazione ferroviaria di Vanzago è fatta risalire tra il 1884 e il 1890.

Ad arricchire il paesaggio urbano e la qualità visuale concorre infine la presenza delle aree naturali e agricole di cui si è detto sopra.

Il progetto sconvolgerebbe totalmente l'assetto paesistico, l'identità e la continuità territoriale dei centri abitati, con demolizione di edifici, interventi infrastrutturali e viari, cementificazione delle aree verdi, installazione di barriere antirumore deleterie dal punto di vista paesaggistico per tipologia e altezza. Gli impatti sul paesaggio e sulla vivibilità del territorio generati da questo progetto sarebbero quindi devastanti e lungi dal poter essere adeguatamente mitigati.

Conclusioni

In conclusione, riteniamo che gli impatti del progetto siano molto più gravi rispetto a quanto indicato nello Studio di Impatto Ambientale e che le mitigazioni proposte non siano assolutamente commisurate a sanare tali impatti, in parte perché si tratta di mitigazioni inadeguate (es. barriere fonoassorbenti) o inesistenti (es. vibrazioni), in parte perché molti degli impatti del progetto (es. consumo di suolo, rischi per la sicurezza, impatti ecologici e paesaggistici) sono talmente invasivi da non poter essere mitigati.

Questo porta a sottolineare ancora una volta l'evidenza che una tratta ferroviaria così profondamente immersa nel tessuto urbano e in così stretta vicinanza alle abitazioni è incompatibile con qualsiasi ampliamento del sedime ferroviario.

Ricordiamo che proprio in ragione dei vincoli territoriali derivanti dal fitto contesto urbanistico la possibilità di ampliare la sede ferroviaria era stata esplicitamente esclusa in fase di progettazione preliminare (evidenziando peraltro che già l'aggiunta di un terzo binario entro la sede esistente era al limite delle possibilità della linea, in quanto già poneva condizioni critiche in ragione della ristrettezza del corridoio esistente) e che le sentenze di entrambi i gradi della giustizia amministrativa hanno sancito l'illegittimità del progetto definitivo che ora viene ripresentato.

Ribadiamo che il progetto definitivo di potenziamento della tratta Rho-Gallarate resta inaccettabile nella sua totalità per i pesantissimi impatti sul territorio e sulla popolazione, impatti che sussistono indipendentemente dalla presentazione dello Studio di Impatto Ambientale e che sono intrinseci nei vincoli territoriali in cui la tratta si trova immersa.

Vi invitiamo a venire a visitare Vanzago per potervi sincerare personalmente di quanto questa tratta ferroviaria sia stretta in mezzo alle abitazioni e di quanto sia improponibile pensare ad un suo ampliamento oltre l'attuale sedime ferroviario.

Siamo certi che converrete con noi che il contesto urbanistico circostante non è una dichiarazione astratta sulla carta che può essere bypassata a piacere, ma un insieme di vincoli fisici reali che condizionano la progettazione in modo troppo stringente per poter essere risolti con parziali spostamenti dei binari di qualche metro a nord o a sud o con mitigazioni irrisorie di fronte alla complessità e gravità degli impatti. Vincoli fisici reali strettamente connessi alla vita dei cittadini e alla tutela del territorio e che non possono essere ignorati nemmeno a fronte delle più giustificate e necessarie esigenze di sviluppo infrastrutturale (esigenze peraltro molto discutibili per la linea in oggetto).

Se davvero questo potenziamento è ritenuto così strategico ed irrinunciabile dal punto di vista dello sviluppo infrastrutturale del paese, **si cerchi una linea esterna ai centri abitati dove deviare il flusso dei treni merci e dei treni veloci a lunga percorrenza** e dove gli impatti siano limitati ed effettivamente mitigabili, e

si mantenga la presente linea allo stato attuale, senza ulteriori modifiche o ampliamenti, da dedicarsi ai treni suburbani per i pendolari, aventi velocità e caratteristiche certamente più consone al contesto abitativo circostante ed impatti più contenuti.

In un'epoca in cui si parla tanto di sviluppo infrastrutturale, ma anche di sostenibilità ambientale, crediamo sia dovere degli organismi decisionali ricercare le soluzioni migliori che consentano di tutelare entrambi gli interessi e che garantiscano la possibilità di una progettazione intelligente, razionale e davvero sostenibile, e non perseverare in un'opera contraddittoria che porterebbe con sé uno strascico di impatti devastanti e di problematiche irrisolte non solo per il territorio e la popolazione, ma anche per la sicurezza e l'efficienza dell'infrastruttura stessa, e su cui pesa un'illegittimità all'origine sancita da entrambi i gradi della giustizia amministrativa.

Confidiamo nella sensibilità e nel senso di responsabilità delle Autorità preposte alla tutela dell'ambiente e del territorio affinché questo progetto non sia approvato nuovamente.

Vi ringraziamo dell'attenzione e della considerazione che vorrete riservare alle sopraccitate osservazioni,

In fede:



Giancarlo Villa

VLLGCR47E07G324P

Via Eugenio Villaresi 7

20010 Vanzago MI

Tel. 02-9342096

Cell.: 347 2414319

Email: givi.red@libero.it



Claudio Villa

VLLCLD49C02E514L

Via Anna Frank 6

20010 Vanzago MI

tel. 02-9342043

cell.: 335 5786149

Email: claudio.villa@hotmail.it

Vanzago, 13 novembre 2013