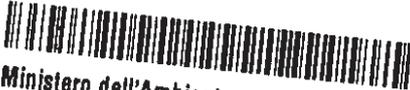




COMITATO IV BINARIO

c/o Airaghi Angelo
via Villorosi 13 cell. 347-8313943
20010 Vanzago MI


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA-2013-0027056 del 25/11/2013

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

14 Novembre 2013



Oggetto: Avviso al pubblico di avvio della procedura 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):

OSSERVAZIONI al Progetto Definitivo e al relativo Studio di Impatto Ambientale

I sottoscritti Angelo Airaghi e Claudio Villa, rispettivamente in qualità di Presidente e Vice - Presidente del Comitato civico IV Binario (Comitato costituito in Vanzago da 2241 cittadini aderenti), con sede in Vanzago (Mi) Via Villorosi 13, in qualità di soggetti interessati e rappresentanti dei propri iscritti fanno notare che l'avviso di avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale è stato pubblicato in data 15/10/2013 dal Sole24ore e sui giornali territoriali, mentre la documentazione di progetto sul sito web del relativo Ministero dell'Ambiente è stato messo a disposizione solo in data 24/10.

Data la mole dei documenti progettuali sarebbe stato opportuno spostare i termini di scadenza, pur rispettando i termini di legge, al fine di consentire l'analisi di dettaglio per la presentazione delle osservazioni da parte di tutti gli interessati.

Presa visione degli elaborati in oggetto formulano le seguenti:

OSSERVAZIONI

Premesso che:

- Nel 2009 lo scrivente comitato e molti dei firmatari, avevano presentato le proprie osservazioni al Progetto definitivo evidenziando gravi preoccupazioni in termini di peggioramento della qualità della vita, diminuzione del valore economico della propria abitazione e relativo degrado del contesto abitativo e territoriale derivante da impatti negativi dal punto di vista acustici, vibrazionali, sulla qualità della circolazione dell'aria e sulla luminosità oltre che dagli aumenti dei rischi sulla sicurezza.
- La delibera CIPE di approvazione del Progetto Definitivo n. 33 del 13/5/10 è stata annullata dal TAR con sentenza n. 01914 del 9/7/12 confermato in secondo grado dal Consiglio di Stato con sentenza n. 06959 del 21/12/12.

Riteniamo di porre alla Vostra attenzione quanto segue:

Un progetto di potenziamento di una linea ferroviaria che insiste su una tratta che attraversa un territorio così densamente abitato, pur recependo la variante sul territorio di Vanzago, impatta pesantemente sui privati cittadini e sull'intero territorio restando della medesima entità e gravità del progetto annullato.

Gli scriventi evidenziano che la realizzazione di questo progetto di potenziamento sarebbe pregiudizievole per la qualità della loro vita e per il contesto abitativo e territoriale sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, rendendoli gravemente pregiudizievoli per quanto appena sopra esposto.

Nello specifico gli scriventi evidenziano:

- **Rischi sulla sicurezza**

Uno degli aspetti più preoccupanti del progetto riguarda la sicurezza delle popolazioni residenti nei pressi della linea e di alcuni vicini impianti industriali.

La linea ferroviaria passa già ora in estrema e continua prossimità ai contesti urbani attraversati; in particolare nell'abitato di Vanzago la distanza dei binari dalle case è inferiore ai 10 metri.

L'ulteriore espansione, unitamente al previsto incremento di treni merci e ad alta velocità sui binari **esterni**, costituiscono elementi evidentemente peggiorativi della sicurezza dei residenti e dei territori attraversati.

Un'ulteriore aggravante è costituita dalla presenza, in prossimità della linea e degli abitati residenziali, di impianti industriali di cui 3 classificati a rischio di incidenti rilevanti ai sensi del decreto Legislativo n.334/99 (seveso2).

Inoltre chi, come la precedente V Commissione Territorio della Regione Lombardia, ha ritenuto utile visitare i Comuni coinvolti, ha evidenziato la presenza di "situazioni che fanno venire interrogativi importanti" e che giustificano le preoccupazioni formulate dai Sindaci e dal Comitato, sottolineando che "l'intensificazione che consegue al quadruplicamento della linea evidentemente ha un impatto importante per l'aspetto legato al disturbo, soprattutto per quanto riguarda il traffico merci" (sopralluogo effettuato dalla V Commissione Territorio della Regione Lombardia a Vanzago, Pogliano e Pregnana Milanese, in sede di audizione del 9 dicembre 2009).

Ed ancora il richiamo alle "criticità che la realizzazione di questo progetto comporta proprio in una logica di sostenibilità, sulla quale (...) Regione Lombardia è impegnata a un confronto sistematico anche per quanto previsto all'interno del piano territoriale regionale" e all'"esigenza di verificare che le scelte che si fanno sul territorio siano scelte sostenibili non solo sotto il profilo dell'utilità dell'opera, (...) ma anche sotto quello dell'impatto complessivo che queste scelte vengono a determinare sul territorio". (dal verbale audizione del 9 Dicembre 2009).

- **Impatti acustici e vibrazionali**

Nel contesto urbano esistente il transito di circa 400 treni al giorno, indicato nel progetto definitivo, costituisce un elemento insostenibile in quanto significativamente nocivo della vivibilità di tutti gli abitanti e in particolare di quelli più prossimi alla linea ferroviaria.

I maggiori effetti riguardano gli aspetti dovuti al rumore e alle vibrazioni per la mitigazione, peraltro solo parziale, dei quali è prevista l'installazione lungo tutta la tratta di barriere in cemento acciaio di altezza fino a metri 7.60 all'interno dei centri abitati.

Relativamente a questi temi, le problematiche risultano ancora aperte e rinviata, in particolare per quanto riguarda le vibrazioni, alle successive fasi progettuali ed in sede di realizzazione dell'opera dichiarando peraltro che attualmente non sono disponibili tecnologie sufficienti a mitigare gli effetti nei contesti urbani interessati.

Non riteniamo accettabile che problematiche di così alto effetto e di così grande rilevanza per i territori attraversati e per le popolazioni residenti non trovino già nel livello della progettazione definitiva completa soluzione che riteniamo debba essere attentamente valutata per poter deliberare la realizzazione dell'opera.

E' da considerare anche il potenziale danneggiamento strutturale delle abitazioni, anche in considerazione del fatto che i modelli previsionale adottati sembrano sottostimare l'intensità e la frequenza del traffico merci, nonché le caratteristiche strutturali degli edifici e le sollecitazioni cumulative nel tempo.

- **Impatti determinati dalla tipologia di barriere antirumore**

Fermo restando quanto enunciato nel paragrafo sopra riportato, le barriere antirumore previste presentano elementi di qualità estetica e coerenza urbanistica generalmente inaccettabile in qualsiasi contesto urbano.

In un Comune, quale è Vanzago, producono una evidente cesura del territorio comunale oltre a costituirsi come elemento altamente intrusivo in termini di luminosità, paesaggistici, visivi, estetici, di aerazione, raffrescamento naturale e soprattutto di complessiva vivibilità per l'intera comunità oltre che per i residenti direttamente confinanti.

- **Impatti di cantiere**

In termini di traffico riteniamo esistere impatti conseguenti relativi ad aspetti atmosferici, acustici e vibrazionali derivanti da anni di lavoro con ben 25 aree di cantiere fisso all'interno dei centri abitati, in aggiunta al cantiere mobile lungo la linea ferroviaria e alla movimentazione dei mezzi pesanti non solo nelle aree di cantiere ma anche lungo la viabilità di attraversamento dei centri abitati.

Relativamente all'analisi del rumore e delle vibrazioni dei cantieri ed all'individuazione dei livelli di emissioni nei confronti dei ricettori sensibili circostanti si rileva che sono da individuare in planimetria localizzazioni di punti di misura per la rilevazione del rumore e delle vibrazioni delle attività di cantiere; l'individuazione dei livelli di rumore e vibrazioni dell'attività di cantiere presso i ricettori potrà essere fatta con opportune misure in corso d'opera.

L'impatto acustico dei cantieri fissi permane per tutta la durata dei lavori, mentre quello del cantiere mobile si sposta nel tempo con l'avanzamento dei lavori e dovrebbe interessare i ricettori circostanti anche con entità elevate, ma speriamo per periodi temporali il più brevi possibili.

L'attività di cantiere sarà sicuramente fonte di interferenze con edifici limitrofi a causa dei moti vibratorii causati dalla movimentazione di automezzi da e per il cantiere e dalle operazioni di scavo.

La mitigazione di questi effetti dovrà essere contemplata prevedendo di ridurre l'emissione di vibrazioni agendo sia sulla modalità di utilizzo dei macchinari e sulla loro tipologia ma soprattutto permettendo agli edifici ricettori di munirsi di tutti quegli accorgimenti che possano permettere la sopportazione di tali incombenze (possibilità di installazione di doppi vetri ed eventualmente dispositivi per aria condizionata con filtri)

- **Impatti paesaggistici**

Derivanti da demolizioni di edifici anche di livello architettonico e storico tradizionale, interventi infrastrutturali e viari, installazione di barriere antirumore, se non ben considerate ed inserite, deleterie dal punto di vista paesaggistico per tipologia ed altezza.

- **Ambiente idrico**

Si richiede che in tutte le aree di cantiere dovranno essere dotate degli appositi dispositivi previsti dalla vigente normativa .

Dovranno essere messe in atto tutte le cautele di tipo impiantistico, progettuale, gestionale e procedurale, al fine di salvaguardare la falda da eventuali inquinamenti anche in relazione alla permeabilità dei luoghi ed alla profondità dei pozzi o delle sorgenti anche durante la fase di costruzione, con particolare riferimento alla realizzazione di qualsiasi tipologia di fondazioni (superficiali o profonde).

L'efficacia delle azioni preventive dovrà essere monitorata tramite l'effettuazione di analisi sui prelievi di acqua destinata al consumo umano, con periodicità connessa all'avanzamento dei lavori.

Qualora necessario, in fase di esecuzione delle opere dovranno essere messe in atto tutte le misure necessarie alla messa in sicurezza delle zone di salvaguardia delle captazioni idropotabili come previsto dalla normativa vigente in materia (D.G.R. 10 aprile 2003, n.7/12693 e art 94 del D.Lgs. 152/06).

• **Aspetti naturalistici**

Negli elaborati relativi alla viabilità di cantiere, manca una verifica dettagliata dei disturbi connessi alla viabilità perimetrale del SIC Bosco di Vanzago. In particolare viene affermato in modo generico che le formazioni forestali limitrofe all'area di cantiere risentiranno del disturbo derivato dalla produzione di polveri e gas inquinanti e dal trasporto di materiali su mezzi pesanti, senza entrare nel merito delle specifiche problematiche.

Negli elaborati inerenti la cantierizzazione, il tema dei potenziali effetti cumulativi delle attività del cantiere ferroviario con le opere viabilistiche in relazione al SIC non viene minimamente affrontato.

Si rileva inoltre che non viene effettuata alcuna trattazione dei potenziali effetti cumulativi a carico della componente faunistica del SIC e della rete ecologica di cui è parte integrante.

• **Inserimento negli ambienti agricoli**

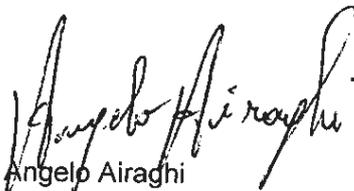
Il progetto dovrà prevedere compensazioni ambientale proposte a tutela del territorio rurale interessato.

Per i casi in cui l'intervento interesserà superfici sfruttate ed uso agricolo, si richiede che in fase di cantierizzazione si debba procedere in modo da arrecare il minor danno possibile alle attività ivi presenti, restituendo le aree momentaneamente occupate nelle condizioni di fertilità iniziali. (????)

Tutto quanto sopra esposto ci permette di 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 potenziamento.

In un'epoca in cui si parla tanto di sviluppo infrastrutturale, ma anche e soprattutto di sostenibilità ambientale, crediamo sia dovere degli organismi decisionali ricercare le soluzioni migliori che consentano di tutelare entrambi gli interessi e che garantiscono la possibilità di una progettazione intelligente.

Ringraziamo per l'attenzione e restiamo in attesa di cortesi osservazioni in merito.


Angelo Airaghi
Presidente Comitato IV Binario


Claudio Villa
Vice-Presidente Comitato IV Binario