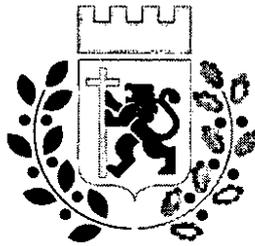


COMUNE DI VANZAGO

SETTORE AFFARI GENERALI
Per informazioni rivolgersi
Sig.ra Adelia Maggioni
Tel. 02.93962.212
Prot. n. 636



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

E. prot DVA-2014-0001378 del 21/01/2014

Vanzago, 14 gennaio 2014

Raccomandata a.r.

Spett.le
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



A completamento delle osservazioni già trasmesse relative alla procedura di Valutazione Impatto Ambientale, assunte in data 14.11.2013 con deliberazione di Giunta Comunale n. 170, si provvede ad inviare in allegato la deliberazione n. 194 del 7 dicembre 2013 ad oggetto "Progetto definitivo dell'infrastruttura strategica potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate. Primo lotto funzionale Rho-Parabiago, comprensivo del raccordo Y: Osservazioni" e il documento allegato che costituisce parte integrante della delibera stessa.

Distinti saluti.

Roberto Nava
Sindaco

	<p>Comune di VANZAGO Provincia di Milano</p> <p>Codice Ente 11119</p>	<p>Numero</p> <p>194</p>	<p>Data</p> <p>07/12/2013</p>	<p>Prot.</p>
---	---	--------------------------	-------------------------------	--------------

Deliberazione Giunta Comunale

Oggetto:

**PROGETTO DEFINITIVO DELL'INFRASTRUTTURA STRATEGICA
POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA,
TRATTA RHO-GALLARATE. PRIMO LOTTO FUNZIONALE RHO-
PARABIAGO, COMPRESIVO DEL RACCORDO Y: OSSERVAZIONI**

Originale

L'anno 2013 addì 7 del mese di Dicembre alle ore 11.30 nella Residenza Municipale previo esaurimento delle formalità prescritte dalla legislazione vigente, si è riunita la Giunta Comunale, sono intervenuti i Signori:

All'appello risultano :

NAVA Roberto	Sindaco	SI
TOSI Ernesto	Assessore-Cons.	SI
PROVASIO Umberto	Assessore	SI
SANGIOVANNI Guido	Assessore-Cons.	SI
FERRARIO Flavio Giuseppe	Assessore-Cons.	SI
BRIVIO Moreno	Assessore	SI

Partecipa il Vice-Segretario, dott. PASTORI Elisabetta

Il Sig. NAVA Roberto, assunta la Presidenza e constatata la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

della linea ferroviaria Rho-Arona relativamente alla tratta Rho-Gallarate, e le trasmetteva, in data 6 ottobre 2009, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia.

Considerato che:

- a seguito della trasmissione di tutte le osservazioni redatte dagli Enti interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura e da Regione Lombardia, in data 8 ottobre 2011 si apriva la Conferenza dei Servizi alla presenza dei rappresentanti del Governo e del C.I.P.E.;
- i lavori della Conferenza dei Servizi e i numerosi incontri alla presenza dei rappresentanti di R.F.I. S.p.A., Italferr S.p.A. e Regione Lombardia permettevano l'attenta analisi delle osservazioni presentate e la loro conseguente trasmissione al C.I.P.E.;
- in data 21 febbraio 2011 veniva pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la Delibera C.I.P.E. n. 33 del 13 maggio 2010 con la quale veniva approvato con prescrizioni il "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Primo lotto funzionale Rho-Parabiago";
- in data 9 maggio 2011, a seguito dell'adeguamento di tutti gli elaborati di progetto da parte dei tecnici di Italferr S.p.A. sulla base delle osservazioni formulate dal C.I.P.E., veniva trasmessa al Comune di Vanzago la documentazione relativa al progetto definitivo "modificato" di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate tratta Rho-Parabiago;
- in data 15 giugno 2011, Italferr S.p.A. in nome e per conto di R.F.I. S.p.A. pubblicava sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Sole 24 ore", l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 169 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006 relativo al progetto definitivo "modificato" di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, primo lotto funzionale Rho-Parabiago;
- in data 9 luglio 2012 il TAR della Lombardia con sentenza n.1914 del 2012 accoglieva il ricorso promosso da privati cittadini vanzaghese e dal Comitato Civico "Contro il Potenziamento Ferroviario della tratta Rho-Parabiago" annullando la delibera C.I.P.E. n. 33 del 2010. Sentenza successivamente confermata dal pronunciamento del Consiglio di Stato del 21 dicembre 2012.

Rilevato che:

- attraverso la pubblicazione del 15 ottobre 2013 sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Sole 24 ore" dello Studio di Impatto Ambientale, Regione Lombardia, R.F.I. S.p.A. e Italferr S.p.A. hanno nuovamente avviato la procedura di approvazione del progetto definitivo dell'opera di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y" ai sensi dell'art. 167, comma 5 del D.lgs. 163/06 e s.m.i.;

- con deliberazione n. 170 del 14 novembre 2013, il Comune di Vanzago ha approvato le osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale relativo al nuovo progetto e le ha contestualmente inviate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e per le Attività Culturali, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia;
- in data 18 ottobre 2013 Italferr S.p.A. ha trasmesso al Comune di Vanzago il nuovo progetto per le valutazioni di competenza. Il progetto conferma la realizzazione di un complesso a 4 binari dalla stazione di Rho fino alla stazione di Parabiago e la realizzazione del collegamento Rho Fiera - Malpensa attraverso il raccordo Y;
- in data 25 ottobre 2013 Italferr S.p.A., in nome e per conto di R.F.I. S.p.A., ha pubblicato sui quotidiani nazionali l'avviso di avvio del procedimento, finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità, del nuovo progetto di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y" ai sensi dell'articolo 166 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006;
- come previsto dalla normativa nazionale, in vista dell'apertura di una nuova Conferenza dei Servizi, si rende necessario trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia le osservazioni in merito al nuovo progetto di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y".



Visto il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica reso dal Responsabile Settore Tecnico, Arch. Redeo Cominoli, ai sensi dell'art. 49 comma 1 D.lgs. 267 del 18.08.2000.

Visto il parere favorevole in ordine alla regolarità contabile reso dalla Responsabile Settore Finanziario, sig.ra Flora Colombo, ai sensi dell'art. 49 comma 1 D.lgs. 267 del 18.08.2000.

Con voti unanimi.

DELIBERA

Per i motivi citati in premessa e che qui si intendono integralmente riportati:

1. di approvare il documento: **"Osservazioni in merito al progetto definitivo dell'infrastruttura strategica "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate – Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y",** allegato alla presente delibera e che ne forma parte integrante; nel quale sono dettagliatamente contenute le osservazioni e richieste del Comune di Vanzago in merito al progetto in esame;
2. di esprimere parere negativo in merito alla realizzazione del progetto definitivo di quadruplicamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate – tratta Rho-Parabiago anche in considerazione del parere negativo manifestato sullo Studio di Impatto Ambientale con deliberazione di Giunta Comunale n. 170 del 14 novembre 2013;

3. di esprimere parere negativo in merito alla localizzazione dell'opera;
4. di richiedere alla Conferenza dei Servizi, in via prioritaria e in relazione al punto precedente, di non approvare il progetto definitivo predisposto da Italferr S.p.A. in nome e per conto di R.F.I. S.p.A. e di riprogettare il tracciato ferroviario, modificando la localizzazione dell'opera, allo scopo di dare una differente risposta al traffico dei treni ad alta percorrenza e dei treni merci.

Come descritto nel progetto e nel S.I.A. il Piano Territoriale Regionale ed il Piano di Coordinamento Provinciale perseguono, per gli interventi infrastrutturali relativi alle reti ferroviarie, la specializzazione delle infrastrutture: *"sulle nuove linee dovrà essere instradato il traffico a media-lunga distanza ed il traffico merci, mentre le linee esistenti dovranno essere adattate ad un uso metropolitano e regionale"*.

Condividendo tali considerazioni, si chiede di rivedere l'opera attraverso il miglioramento della linea esistente con il potenziamento dei treni ad alta frequentazione, al fine di trasformare l'attuale servizio ferroviario suburbano in una vera e propria metropolitana leggera che permetta di collegare velocemente i cittadini dell'intera linea Rho-Gallarate al Polo Fieristico di Rho-Pero e alla città di Milano;

5. di richiedere alla Conferenza dei Servizi, in via subordinata, di accogliere la proposta di riprogettare il tracciato con una soluzione che ne preveda l'interramento nel tratto di attraversamento in territorio del Comune di Vanzago;

6. di richiedere alla Conferenza dei Servizi, in relazione ai contenuti del documento di cui al punto 1, in via subordinata, e in difetto rispetto a quanto richiesto al punto precedente, di accogliere le proposte di adeguamento e le varianti migliorative al nuovo progetto definitivo, dettagliatamente descritte nell'allegato citato, così sintetizzate:

- ✓ interrimento della tratta di SP229, dalla rotonda di allaccio alla SP172 (opera in avanzato corso di realizzazione da parte della Provincia di Milano) alla rotonda di allaccio alla SP109 nella tipologia prevista dal Progetto Sempione Bis;
- ✓ realizzazione del secondo lotto della variante della SP172 per rendere completamente operativa una viabilità provinciale di fondamentale importanza sia per i cittadini che per le attività di cantiere;
- ✓ garanzia che la tratta Rho-Gallarate sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere;
- ✓ elaborazione di uno specifico studio relativo alle barriere antirumore per garantire l'installazione in Comune di Vanzago di barriere trasparenti e dal minore impatto visivo possibile, minimizzando gli effetti derivanti dalla presenza di un muro, in alcuni casi alto 7 metri, al centro del paese;
- ✓ interrimento del Canale Villoresi in affiancamento alla linea ferroviaria lungo tutto il territorio comunale al fine di evitare situazioni di degrado;
- ✓ coinvolgimento del Comune di Vanzago nell'esatta definizione della cantierizzazione dell'opera sia per quanto concerne la definizione delle lavorazioni previste e delle relative tempistiche, sia per quanto riguarda i percorsi dei mezzi pesanti, le eventuali occupazioni di suolo pubblico e le interruzioni di viabilità, sottopassi e servizi comunali;
- ✓ realizzazione, prima dell'avvio dei lavori di quadruplicamento della linea in territorio di Vanzago, del collegamento della via 1° Maggio con la rotonda di via Europa Unita – via Pregnana, percorso di collegamento privilegiato per la



- viabilità di cantiere al fine di minimizzare l'utilizzo della viabilità urbana e di ridurre gli impatti sul traffico;
- ✓ anticipazione delle demolizioni dei vecchi fabbricati di stazione e realizzazione del nuovo tratto stradale di collegamento con la via Vittorio Veneto al fine di eliminare il transito dei mezzi pesanti nelle vie centrali del paese;
 - ✓ evitare la chiusura contemporanea dei sottopassi cittadini, oggetto di prolungamento, per minimizzare i disagi negli spostamenti tra le due parti del paese;
 - ✓ studio di una diversa soluzione progettuale che preveda l'eliminazione del collegamento di via Vittorio Veneto con l'Isola Maddalena di Pregnana Milanese che permetta di minimizzare gli espropri e al tempo stesso di realizzare un migliore accesso alle abitazioni;
 - ✓ spostamento dell'area tecnica di via Pregnana nella vicina area di via 1° maggio per allontanare il cantiere dalle abitazioni e permettere la realizzazione anticipata del parcheggio lato nord della fermata di Vanzago;
 - ✓ minimizzazione degli impatti derivanti dalle attività di cantiere attraverso: l'utilizzo di barriere fonoassorbenti ed antipolvere di altezza adeguata su tutto il territorio comunale, la puntuale pulizia e lavaggio degli automezzi, il costante lavaggio delle strade comunali interessate dal passaggio dei mezzi pesanti, la sistemazione e riasfaltatura delle stesse strade al termine dei lavori;
 - ✓ garanzia che le lavorazioni siano svolte nei giorni feriali su due turni giornalieri limitando il più possibile l'utilizzo delle ore notturne. In ogni caso dovranno essere utilizzate le migliori tecnologie possibili al fine di ridurre le emissioni sonore e contenerle nei limiti stabiliti dalla legge e dalla classificazione acustica comunale;
 - ✓ definizione congiunta della viabilità da via Castelli a via Vittorio Veneto;
 - ✓ realizzazione diretta da parte di R.F.I. S.p.A., nell'ambito dell'appalto relativo al quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y, della pista ciclabile di collegamento tra la fermata di Vanzago e il Bosco WWF; tale tracciato dovrà essere realizzato interamente sul lato nord della carreggiata;
 - ✓ modifiche alla Fermata di Vanzago (prolungamento pensilina e park bici);
 - ✓ mantenimento dell'accesso al servizio ferroviario da parte dell'utenza, durante tutta la fase dei lavori, sia in direzione Milano sia in direzione Gallarate-Varese;
 - ✓ costante verifica del rispetto delle emissioni sonore con particolare riferimento a quanto stabilito dalla normativa vigente e dalla classificazione acustica comunale;
 - ✓ anticipazione degli interventi di mitigazione acustica sulle abitazioni per le quali le simulazioni effettuate segnalano il non rispetto dei limiti sonori interni previsti dalla legge;
 - ✓ indicazione puntuale nel progetto definitivo degli interventi di mitigazione da adottarsi per le vibrazioni;
 - ✓ adeguate compensazioni dei pregiudizi economici e dei disagi abitativi dei proprietari degli immobili assoggettati a procedura espropriativa;
 - ✓ congruo ristoro economico per i proprietari degli immobili frontisti ricadenti nei 30 metri di distanza dalla barriera antirumore più vicina;
 - ✓ sistemazione e cessione gratuita al Comune di Vanzago delle aree private oggetto di esproprio da parte di R.F.I., al fine di evitare situazioni di degrado e garantire l'utilizzo di tali aree per potenziare i servizi alla cittadinanza o all'utenza ferroviaria;

7. di stabilire che copia del presente atto sia trasmessa, a mezzo raccomandata, a:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Struttura Tecnica di Missione
Via Nomentana, 2 – 00161 ROMA

Regione Lombardia

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

Italferr S.p.A.

Responsabile dell'Unità Organizzativa Costruzioni – Settore Procedure Autorizzatorie e Contenzioso

Via Vito Giuseppe Galati, 71 – 00155 ROMA

e per conoscenza alla Provincia di Milano e ai comuni coinvolti dal progetto:
Pregnana Milanese, Pogliano Milanese, Rho, Nerviano, Parabiago, Canegrate e
Busto Arsizio.

Quindi, in relazione all'urgenza, di dichiarare, con separata unanime votazione, la
presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'articolo 134 del D.lgs.
267/2000.





Estremi della Proposta

Proposta Nr. 2013 / 240

Ufficio Proponente: Tecnico

Oggetto: **PROGETTO DEFINITIVO DELL'INFRASTRUTTURA STRATEGICA POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA, TRATTA RHO-GALLARATE. PRIMO LOTTO FUNZIONALE RHO-PARABIAGO, COMPRESIVO DEL RACCORDO Y: OSSERVAZIONI**

Visto tecnico

Ufficio Proponente (Tecnico)

In ordine alla regolarità tecnica della presente proposta, ai sensi dell'art. 49 FAVOREVOLE.

Sintesi parere: Parere Favorevole

Data 27/11/2013



Il Responsabile di Settore
Redeo Cominoli

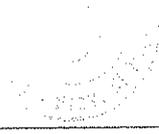
Visto contabile

Ragioneria

In ordine alla regolarità contabile della presente proposta, ai sensi dell'art. FAVOREVOLE.

Sintesi parere: Parere Favorevole

Data 03/12/2013



Responsabile del Servizio Finanziario
Flora Colombo

Originale

Il Presente processo verbale previa lettura, è stato approvato e formato a termini di legge.

Il Sindaco
NAYA Roberto



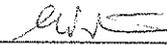
Il Vice-Segretario Comunale
PASTORI Elisabetta



COMUNICAZIONE AI CAPIGRUPPO CONSILIARI

Si da atto che del presente verbale viene data comunicazione oggi **8 DIC. 2013** giorno di pubblicazione – ai capigruppo consiliari ai sensi dell’art. 125 D.Lgs. 18.8.2000 n. 267.

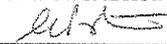
IL VICESEGRETARIO COMUNALE
PASTORI Elisabetta



CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Su conforme relazione del Messo Comunale, si certifica che il presente verbale è stato affisso all’Albo Pretorio del Comune il giorno **8 DIC. 2013** per la prescritta pubblicazione di quindici giorni consecutivi, ai sensi e per gli effetti di cui all’art. 124 comma 1 D.Lgs. 18.8.2000 n. 267.

IL VICESEGRETARIO COMUNALE
PASTORI Elisabetta



ESTREMI DI ESECUTIVITA’

- Si certifica che la suesesa deliberazione è stata pubblicata nelle forme di legge all’Albo Pretorio del Comune senza riportare nei primi 10 giorni di pubblicazione denunce di vizi di illegittimità o competenza, per cui la stessa è divenuta esecutiva a norma dell’art. 134 comma 3 del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267 il
- Si certifica che la suesesa deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile a norma dell’art. 134, comma 4, del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267

IL VICESEGRETARIO COMUNALE
PASTORI Elisabetta





Osservazioni in merito al progetto definitivo dell'infrastruttura strategica "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate - Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y"

Con riferimento al progetto definitivo in oggetto di cui è stato pubblicato l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità in data 25 ottobre 2013, il Comune di Vanzago nella persona del Sindaco pro tempore, Roberto Nava

premessi che:

- in data 10 giugno 2003, Italferr S.p.A., in nome e per conto di R.F.I. S.p.A., pubblicava sui quotidiani nazionali l'avviso di avvio del procedimento per la realizzazione di un terzo binario lungo la linea Rho-Gallarate, inviando contestualmente il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale dell'opera al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il successivo pronunciamento del C.I.P.E.;
- con deliberazione n. 65/2005 del 27 maggio 2005, il C.I.P.E. approvava ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 e dell'art. 185 comma 6, del D.lgs. 163/2006, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero e dagli Enti coinvolti, il progetto preliminare di triplicamento della tratta Rho-Gallarate - linea Rho-Arona, determinando il contestuale accertamento della compatibilità ambientale dell'opera e attestando la localizzazione della stessa con l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati;
- in data 31 luglio 2009, Italferr S.p.A., in nome e per conto di R.F.I. S.p.A., pubblicava sui quotidiani nazionali l'avviso di avvio del procedimento, finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'articolo 166 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006, relativo al "Progetto definitivo per il potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate, infrastruttura strategica di interesse nazionale" secondo l'articolo 1 della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 - legge obiettivo;
- in data 7 agosto 2009 Italferr S.p.A., in qualità di soggetto tecnico di R.F.I. S.p.A., trasmetteva al Comune di Vanzago il progetto definitivo relativo al potenziamento della Linea Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate per l'istruttoria e le valutazioni di competenza del Comune. Tale progetto al fine di rendere l'opera completamente funzionale e di recepire i nuovi programmi di sviluppo ferroviario e il nuovo modello di esercizio regionale, precedeva la modifica del progetto preliminare con la realizzazione di un complesso a 4 binari dalla stazione di Rho fino alla stazione di Parabiago, la successiva prosecuzione del triplicamento della linea sino alla stazione di Gallarate e il collegamento Rho, Fiera-Malpensa attraverso il nuovo raccordo Y;
- la trasmissione del progetto ai Comuni e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dava avvio all'iter autorizzatorio previsto dal D.lgs. 163/2006;

- il 5 ottobre 2009 l'Amministrazione Comunale approvava con deliberazione n. 174 le proposte di adeguamento e le osservazioni sul progetto definitivo di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona relativamente alla tratta Rho-Gallarate, e le trasmetteva, in data 6 ottobre 2009, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia.
- a seguito della trasmissione di tutte le osservazioni redatte dagli Enti interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura e da Regione Lombardia, in data 8 ottobre 2011 si apriva la Conferenza dei Servizi alla presenza dei rappresentanti del Governo e del C.I.P.E.;
- i lavori della Conferenza dei Servizi e i numerosi incontri alla presenza dei rappresentanti di R.F.I. S.p.A., Italferr S.p.A. e Regione Lombardia permettevano l'attenta analisi delle osservazioni presentate e la loro conseguente trasmissione al C.I.P.E.;
- in data 21 febbraio 2011 veniva pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la Delibera C.I.P.E. n. 33 del 13 maggio 2010 con la quale veniva approvato con prescrizioni il "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Primo lotto funzionale Rho-Parabiago";
- in data 9 maggio 2011, a seguito dell'adeguamento di tutti gli elaborati di progetto da parte dei tecnici di Italferr S.p.A. sulla base delle osservazioni formulate dal C.I.P.E., veniva trasmessa al Comune di Vanzago la documentazione relativa al progetto definitivo "modificato" di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate tratta Rho-Parabiago;
- in data 15 giugno 2011, Italferr S.p.A. in nome e per conto di R.F.I. S.p.A. pubblicava sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Sole 24 ore", l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 169 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006 relativo al progetto definitivo "modificato" di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, primo lotto funzionale Rho-Parabiago;
- in data 9 luglio 2012 il TAR della Lombardia con sentenza n.1914 del 2012 accoglieva il ricorso promosso da privati cittadini vanzaghese e dal Comitato Civico "Contro il Potenziamento Ferroviario della tratta Rho-Parabiago" annullando la delibera C.I.P.E. n. 33 del 2010. Sentenza successivamente confermata dal pronunciamento del Consiglio di Stato del 21 dicembre 2012.
- attraverso la pubblicazione del 15 ottobre 2013 sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Sole 24 ore" dello Studio di Impatto Ambientale, Regione Lombardia, R.F.I. S.p.A. e Italferr S.p.A. hanno nuovamente avviato la procedura di approvazione del progetto definitivo dell'opera di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y" ai sensi dell'art. 167, comma 5 del D.lgs. 163/06 e s.m.i.;

- con deliberazione n. 170 del 14 novembre 2013, il Comune di Vanzago ha approvato le osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale relativo al nuovo progetto e le ha contestualmente inviate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e per le Attività Culturali, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia;
- in data 18 ottobre 2013 Italferr S.p.A. ha trasmesso al Comune di Vanzago il nuovo progetto per le valutazioni di competenza. Il progetto conferma la realizzazione di un complesso a 4 binari dalla stazione di Rho fino alla stazione di Parabiago e la realizzazione del collegamento Rho Fiera - Malpensa attraverso il raccordo Y;
- in data 25 ottobre 2013 Italferr S.p.A., in nome e per conto di R.F.I. S.p.A., ha pubblicato sui quotidiani nazionali l'avviso di avvio del procedimento, finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità, del nuovo progetto di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parbiago e Raccordo Y" ai sensi dell'articolo 166 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006;
- come previsto dalla normativa nazionale, in vista dell'apertura di una nuova Conferenza dei Servizi, si rende necessario trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia le osservazioni in merito al nuovo progetto di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parbiago e Raccordo Y";

Esprime, a seguito dell'attenta analisi della documentazione trasmessa e scaricata dal sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.minambiente.it), la netta contrarietà alla realizzazione del progetto in esame.

Tale progetto presenta impatti altamente penalizzanti sul territorio e sulla comunità locale. La presenza di aree residenziali che si susseguono senza soluzione di continuità lungo la tratta e l'esiguità del corridoio a disposizione della linea ferroviaria aggravano gli impatti dell'opera rendendoli gravemente pregiudizievoli per la salute, la qualità abitativa, la sicurezza della popolazione, la continuità ambientale, paesaggistica e urbanistica del territorio.

Ancora una volta viene minacciato il fitto contesto urbanistico che in Comune di Vanzago affianca il sedimè ferroviario. Contesto urbano che nello Studio di Impatto Ambientale sul progetto preliminare di triplicamento della linea ferroviaria del 2003, risultava incompatibile con la posa di un quarto binario.

Sia nello Studio di Impatto Ambientale 2013 che nei nuovi elaborati di progetto non è individuabile un paragrafo che dia ampio spazio, come per altro richiesto dalla sentenza del Consiglio di Stato del 21/12/2012, alle motivazioni per le quali la posa di quattro binari risulti oggi compatibile con il contesto urbano e l'ambiente.

Alla luce di queste considerazioni, il Comune di Vanzago ritiene non condivisibile l'impianto generale del progetto proposto ed al fine di minimizzare gli impatti negativi sull'intera comunità, chiede:

- A. in via prioritaria di **riprogettare il tracciato modificando la localizzazione dell'opera** al fine di dare una differente risposta al traffico relativo ai treni ad alta percorrenza ed al traffico merci.

Come descritto nel S.I.A., il Piano Territoriale Regionale ed il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale perseguono, per gli interventi infrastrutturali relativi alle reti ferroviarie, la specializzazione delle infrastrutture: *"Sulle nuove linee potrà essere instradato il traffico a media-lunga distanza e le linee esistenti dovranno essere adattate ad un uso metropolitano e regionale"* (MDL112D22RGSA0000001A - Sintesi non Tecnica - pag 26).

Condividendo tali considerazioni, si chiede la riprogettazione dell'opera attraverso il miglioramento della linea esistente con il potenziamento dei treni ad alta frequentazione, al fine di trasformare l'attuale servizio ferroviario suburbano in una vera e propria metropolitana leggera che permetta di collegare velocemente i cittadini dell'intera linea Rho-Gallarate al Polo Fieristico di Rho-Pero ed alla città di Milano.

Il decongestionamento dell'attuale linea Rho-Gallarate permetterebbe di dare vita ad un servizio metropolitano che a questo punto non si fermerebbe più alla stazione di Parabiago (attuale limite del progetto di quadruplicamento) ma sarebbe garantito su tutta la linea. Un vantaggio che permetterebbe di recuperare lo spirito che era alla base del progetto preliminare e che prevedeva il potenziamento dell'intera linea e non solo del tratto Rho-Parabiago, salvaguardando le comunità locali che a questo punto non verrebbero danneggiate dall'opera ma valorizzate dalla stessa.

- B. in via subordinata di riprogettare il tracciato con una soluzione che preveda **l'interramento della linea ferroviaria** nel tratto di attraversamento in territorio del Comune di Vanzago;
- C. ritenendo che le opere di mitigazione e di compensazione previste dal progetto definitivo non siano esaustive e sufficienti, in via subordinata e in difetto rispetto a quanto richiesto al punto B, di accogliere le seguenti **osservazioni e proposte di miglioramento**:
1. si chiede l'interramento della tratta di SP229, dalla rotonda di allaccio alla SP172 (opera in avanzato corso di realizzazione da parte della Provincia di Milano) alla rotonda di allaccio alla SP109 nella tipologia prevista dal Progetto Sempione Bis;
 2. si chiede la realizzazione del secondo lotto della SP172. Il primo lotto è in avanzata fase di realizzazione (termine lavori maggio-giugno 2014).

Al fine di rendere completamente operativa tale viabilità, risulta tuttavia necessario provvedere alla realizzazione del secondo lotto.

Si tratta di un'opera fondamentale per portare all'esterno il traffico pesante, con particolare riferimento al traffico indotto dalle lavorazioni di realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria. La completa realizzazione della SP172 permetterà, infatti, ai mezzi pesanti e agli autocarri di raggiungere comodamente le aree tecniche di cantiere lungo la linea ferroviaria (con particolare riferimento a quelle in territorio di Vanzago) senza attraversare i centri abitati sia provenendo dalla SP229, sia provenendo dalle autostrade o dalla via Novara;

3. in merito alla specializzazione delle linee ferroviarie, si chiede la garanzia che la tratta Rho-Gallarate sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere;
4. per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore:
 - a) la prescrizione dettata dal C.I.P.E. sul precedente progetto definitivo prevedeva che: *"ferma restando la funzionalità delle barriere antirumore previste dal progetto definitivo in approvazione, al fine di consentire un migliore inserimento paesaggistico delle stesse, il soggetto aggiudicatore provvederà ad apportare non sostanziali modifiche al tipologico attualmente in uso in maniera tale da prevedere l'uso di barriere in cemento fino all'altezza di due metri e trasparenti per le porzioni di barriera eccedenti i due metri di altezza. Inoltre, dal lato della barriera non interessato dalla circolazione dei treni, laddove ritenute utili, dovranno essere previste apposite maglie atte a consentire la crescita di piante rampicanti al fine di ottenere una significativa schermatura della porzione di barriera in cemento. Sarà onere del soggetto aggiudicatore la messa a dimora delle piante di cui trattasi"*.

Come è possibile constatare dagli elaborati di progetto le barriere antirumore che saranno installate lungo la linea ferroviaria in territorio del Comune di Vanzago, prevedono in alcuni tratti la presenza di pannelli fonoassorbenti completamente opachi. Una scelta che risulta in contrasto con la necessità di garantire il migliore inserimento paesaggistico delle barriere nel contesto urbano.

Considerato che l'infrastruttura ferroviaria attraversa esattamente il centro del nucleo abitato di Vanzago, risulta evidente la necessità di provvedere all'installazione, lungo tutta la tratta comunale, di barriere antirumore trasparenti in grado di garantire una maggiore luminosità e soprattutto di evitare lo spiacevole effetto di netta separazione tra le due parti del paese.

La presenza di un muro fisico, in alcuni casi alto ben 7 metri, al centro del nucleo abitato rappresenta una soluzione inaccettabile anche in presenza di mitigazioni a verde. Una vera e propria frattura territoriale con il conseguente deturpamento della qualità paesaggistica e visiva e l'eliminazione della continuità urbanistica. Tale situazione rende quindi necessario un notevole sforzo architettonico e un'attenta progettazione da un punto di vista tecnico ed estetico che, discostandosi dal tipologico standard attualmente in uso, punti come prima soluzione alla realizzazione di barriere "completamente trasparenti". Solo nel caso in cui risultasse impossibile garantire la mitigazione acustica prevista per legge, si chiede per la parte in calcestruzzo, l'utilizzo di soluzioni che possano ridurre l'impatto causato dall'inserimento delle barriere nel contesto urbano e contemporaneamente risolvere i problemi legati dalla difficile e costosa manutenzione delle mascherature a verde;

- b) inoltre, sempre allo scopo di minimizzare gli impatti delle barriere antirumore, si chiede la possibilità, in accordo con i cittadini frontisti, di compensare la riduzione in altezza delle barriere con interventi diretti sugli edifici esposti al rumore. Tale soluzione garantirebbe il rispetto dei limiti di emissione sonora previsti dalla legge e l'inserimento di barriere più basse e meno impattanti sul territorio comunale;
 - c) in Comune di Vanzago è prevista la realizzazione delle barriere attraverso la sola occupazione della sede ferroviaria con l'eccezione della via Quasimodo ove verrà utilizzata anche l'area verde pubblica denominata "Parco del Casinutun". Si chiede che tale scelta, che avrebbe il vantaggio di minimizzare i disagi ai proprietari frontisti lungo la linea ferroviaria, alla popolazione e alla circolazione delle autovetture, sia confermata anche in sede di progettazione esecutiva;
 - d) si chiede che la posa delle barriere sia realizzata contestualmente all'esecuzione degli interventi di quadruplicamento della linea e venga conclusa prima della messa in esercizio della linea stessa in modo da garantire il rispetto dei limiti di rumore previsti dalla normativa nazionale e dalla zonizzazione acustica approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 31 del 17 giugno 2011;
5. considerato che il Canale Villoresi, nonostante le opere di derivazione, continuerà a mantenere la sua presenza in affiancamento alla sede ferroviaria con la principale funzione di recettore delle acque meteoriche provenienti dalle barriere e dalla piattaforma ferroviaria, si chiede che l'intera tratta in ambito urbanizzato del Comune di Vanzago sia interrata e tombinata. Una soluzione progettuale che permetterebbe di minimizzare le condizioni di degrado che si verrebbero a creare in presenza di un canale caratterizzato, in assenza di piogge, da un basso

riempimento d'acqua: condizione che lo trasformerebbe in un ricettacolo di rifiuti e sporcizie generando una "fogna a cielo aperto" in pieno centro abitato.

6. in merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera:

a) si chiede lo spostamento dell'area tecnica di cantiere di via Pregnana nella vicina area posta a fianco al prolungamento della via l° Maggio. Tale soluzione, oltre ad allontanare il cantiere dalle abitazioni, permetterebbe di anticipare la realizzazione del parcheggio lato nord della fermata di Vanzago. Una condizione che faciliterebbe l'accesso al servizio ferroviario da parte dei cittadini durante la realizzazione del quadruplicamento della linea;

b) si chiede la predisposizione di un'accurata organizzazione delle aree di cantiere, al fine di evitare il rischio di inquinamento delle acque superficiali e le interferenze con le acque sotterranee e con la componente suolo/sottosuolo. Tale organizzazione dovrà comprendere: un rilievo accurato dei sottoservizi e dei manufatti interrati esistenti nell'area di lavoro, la realizzazione di vasche di contenimento intorno all'impianto fanghi, la realizzazione di canali di guardia intorno alle aree di lavoro, la predisposizione di apposite procedure per la realizzazione degli spostamenti delle condotte esistenti e per la gestione di eventuali situazioni di emergenza, l'attuazione di apposite misure organizzative di prevenzione per sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;

c) la prescrizione dettata dal C.I.P.E. sul progetto definitivo del 2011 prevedeva che: *"la cantierizzazione e realizzazione di adeguamento di opere viarie connesse all'opera ferroviaria dovranno essere effettuate in modo da ridurre al minimo l'impatto sul traffico garantendo adeguate condizioni di deflusso del traffico"*.

La previsione di un flusso di 30 camion al giorno lungo le vie centrali del paese, con particolare riferimento alle vie Vittorio Emanuele e Umberto I, per garantire il collegamento dell'area tecnica di via Pregnana con il varco di accesso alla ferrovia in via Umberto I risulta in contrasto con la suddetta prescrizione. Si tenga presente che tale flusso di camion attraverserà il centro storico del paese (esattamente di fronte alla Chiesa Parrocchiale SS. Ippolito e Cassiano) con problemi legati alla salute dei cittadini e alla sicurezza dei pedoni.

Si chiede di studiare una diversa soluzione che possa minimizzare i disagi della popolazione attraverso l'anticipazione dei lavori di demolizione dei vecchi fabbricati di stazione e la contestuale realizzazione del nuovo tratto stradale di collegamento con la via Vittorio Veneto. Nella realizzazione di questo intervento dovrà essere sempre garantita la continuità agli accessi alla stazione, alle abitazioni e alle attività commerciali presenti;

- d) analoga situazione si verrebbe a creare lungo le vie Monasterolo, Monte Rosa e Ferrario (20 viaggi/giorno). Anche in tale caso il flusso di automezzi si troverebbe ad attraversare un'area altamente frequentata per le numerose attività commerciali, il cimitero e il Santuario S. Maria del Suffragio. Si chiede pertanto l'adozione di tutte le misure necessarie per garantire la salute e la sicurezza di cittadini e pedoni;
- e) la via I° Maggio e il relativo prolungamento sino alla rotonda di via Europa Unita - via Pregnana (NRX7) nel progetto definitivo non è considerata come possibile percorso dei mezzi durante la fase di cantierizzazione.
Si chiede che la realizzazione di tale opera venga effettuata prima dell'avvio dei lavori di quadruplicamento della linea in modo da minimizzare gli impatti sulla viabilità interna al paese;
- f) per gli interventi e le lavorazioni da realizzarsi all'interno del parco pubblico in via Quasimodo, è previsto un flusso di 25 camion al giorno provenienti dall'area tecnica ubicata in via Monterosa. Tale percorso prevede l'attraversamento del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta, un collegamento viario a un unico senso di marcia le cui dimensioni non permettono il passaggio di camion e autocarri. Si chiede lo studio di una soluzione alternativa;
- g) per l'accesso alla linea ferroviaria da via Ferrario è previsto l'utilizzo del primo tratto di pista ciclabile realizzata sopra la tombinatura del canale Villoresi. Si chiede la verifica della tenuta di tale collegamento in quanto non pensato per il transito di autovetture e soprattutto di automezzi pesanti. Si ritiene necessaria lo studio di una soluzione alternativa;
- h) l'adeguamento dei sottopassi (interventi SL02 e SL04) prevede la chiusura degli stessi per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori di ampliamento e di risagomatura delle rampe di accesso.
Durante le fasi costruttive risulta indispensabile garantire la continuità dei collegamenti tra le due parti del paese, deviando il traffico verso itinerari alternativi che utilizzino i sottopassi più prossimi a quelli oggetto dei lavori. A tal fine dovranno essere rispettate le tempistiche di realizzazione delle opere, evitando la chiusura contemporanea dei sottopassi, per minimizzare i disagi negli spostamenti, contenere il conseguente incremento del traffico di transito lungo il resto della viabilità urbana e garantire i collegamenti ciclo-pedonali;
- i) sempre per quanto concerne i sottopassi si chiede una verifica della risagomatura delle rampe al fine di evitare situazioni di pericolo o di scarsa praticabilità degli stessi soprattutto durante il periodo invernale.
Inoltre per quanto riguarda il sottopasso di via Europa Unita, si chiede lo studio di una differente scelta progettuale che preveda la

sostituzione del collegamento stradale tra la via Vittorio Veneto e l'Isola Maddalena di Pregnana Milanese previsto in affiancamento alla sede ferroviaria, con la realizzazione di un nuovo collegamento tra la via Vittorio Veneto e la via Trento per garantire un accesso più semplice alle abitazioni e minimizzare gli espropri previsti;

l) le lavorazioni previste in fase di cantierizzazione produrranno un'alta concentrazione di polveri, inoltre i percorsi dei camion indicati causeranno la dispersione delle stesse in tutto il territorio comunale. Al fine di minimizzare il problema si chiede:

- la puntuale verifica della pulizia e del lavaggio degli automezzi prima che gli stessi lascino le aree tecniche di cantiere e attraversino il territorio comunale;
- il lavaggio delle strade comunali interessate dal passaggio degli automezzi almeno due volte la settimana;
- la riasfaltatura, al termine dei lavori, delle strade soggette al passaggio degli automezzi;
- l'utilizzo di barriere fonoassorbenti e antipolvere di altezza adeguata su tutto il territorio comunale interessato dalle lavorazioni (aree di cantiere e linea ferroviaria);

m) l'intervento di quadruplicamento della linea prevede che le lavorazioni si possano svolgere su due turni giornalieri concentrando in orario notturno le lavorazioni di realizzazione delle barriere antirumore, che determinano un impatto acustico minore della realizzazione dei rilevati e delle opere d'arte.

Si chiede una più precisa indicazione sull'orario e i turni di lavoro limitando il più possibile l'utilizzo delle ore notturne. Si chiede inoltre che le lavorazioni non vengano effettuate il sabato e nei giorni festivi e siano silenziate attraverso l'utilizzo delle migliori tecnologie in modo da minimizzare le emissioni sonore e contenerle nei termini stabiliti dalla legge e nel rispetto della classificazione acustica comunale;

n) nella documentazione fornita viene sottolineato che la soluzione di cantierizzazione proposta non è vincolante per l'appaltatore che potrà proporre una soluzione alternativa in base all'organizzazione del proprio lavoro e alle tempistiche da rispettare.

Si chiede il coinvolgimento diretto del Comune di Vanzago e la condivisione nell'esatta definizione delle lavorazioni sia in merito agli interventi e alle relative tempistiche, sia in merito al percorso degli automezzi, a eventuali occupazioni di suolo pubblico, all'interruzione di viabilità, di sottopassi e di servizi comunali;

7. per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago siamo a chiedere l'elaborazione di un documento che descriva in modo più

preciso e puntuale l'esatta sequenza di lavorazioni previste sul territorio comunale. In particolare si chiede che vengano garantite:

- a) una soluzione che permetta di mantenere, durante tutto il periodo dei lavori di quadruplicamento della linea, il collegamento del parcheggio di via Assisi con i binari, soprattutto durante la fase di demolizione e realizzazione dei fabbricati di stazione, del marciapiede centrale, dei sottopassi e dei collegamenti ai parcheggi lato nord e lato sud;
- b) l'accesso al servizio ferroviario da parte degli utenti, durante tutta la fase dei lavori, sia in direzione Milano sia in direzione Gallarate-Varese;

si chiede inoltre:

- c) l'estensione della pensilina a protezione del marciapiede centrale di fermata in modo da garantire la copertura di entrambi i sottopassi di accesso al marciapiede stesso e sopperire all'assenza della sala di attesa, eliminata a causa del declassamento della stazione di Vanzago a semplice fermata;
 - d) la realizzazione, prima della demolizione dell'attuale parcheggio di circa 100 posti ubicato nell'area degli attuali fabbricati di stazione, di un parcheggio biciclette coperto provvisorio o di uno dei park bici previsti in progetto, in modo da garantire un'area di sosta per le biciclette anche durante la fase di cantierizzazione;
 - e) la realizzazione del nuovo park bici di via Assisi in un'area più vicina all'accesso ai binari e all'attuale sottopassaggio di collegamento al marciapiede di stazione. Intervento da condividere e concordare con il Comune di Vanzago;
8. in merito alle misurazioni acustiche di progetto:
- a) si chiede la verifica, durante la fase di progettazione esecutiva, durante la cantierizzazione e la messa in esercizio della nuova linea ferroviaria, dell'ottemperanza a quanto previsto dalla zonizzazione acustica approvata dal Consiglio Comunale del Comune di Vanzago con deliberazione n. 31 del 17 giugno 2011; sia per quanto riguarda la situazione post operam e il futuro servizio ferroviario sia per quanto concerne i lavori previsti durante la fase di cantierizzazione;
 - b) lo studio acustico allegato al progetto definitivo è stato effettuato considerando un numero di treni merci pari all'attuale, ovvero 20 tracce. Come già anticipato in precedenza si chiede che la tratta Rho-Gallarate sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere.

In subordine risulta strettamente necessario garantire che il numero di 20 treni merci giornalieri sia considerato il limite massimo per la linea. Un eventuale aumento di tale numero invaliderebbe la simulazione acustica effettuata con conseguente superamento dei limiti acustici previsti dalla legge. Una situazione che produrrebbe disagi inaccettabili alla cittadinanza con particolare riferimento ai recettori sensibili lungo la linea;

- c) nella documentazione di progetto è possibile leggere: *“gli interventi proposti consentono, infatti, di riportare la maggior parte dei ricettori entro i limiti di norma. I livelli sonori nel periodo diurno si attestano in corrispondenza di tutti i comuni della tratta mediamente tra i 50 dB(A) e i 55 dB(A). Ciò nondimeno permangono alcune situazioni di impatto residuo che, anche considerando in via cautelativa un coefficiente di fonoisolamento degli infissi esistenti pari a 20 dB, determinano situazioni di impatto interno. Per tali ricettori comunque, successivamente alla realizzazione delle opere di mitigazione, verrà opportunamente verificato il rispetto dei limiti interni, ricorrendo - ove necessario - a mitigazioni dirette sugli stessi”.*

Si ritiene indispensabile per tali abitazioni la previsione e realizzazione di interventi di mitigazione diretta da attuarsi sin dalla fase di cantiere, senza attendere le verifiche del rispetto dei limiti nella fase di esercizio. Interventi di prevenzione che permetteranno ai cittadini coinvolti di non trovarsi nella situazione di sopportare disagi in attesa di soluzioni senza alcuna garanzia sulle tempistiche di realizzazione e sulla conseguente copertura economica;

9. l'intera tratta in territorio di Vanzago risulta critica per quanto riguarda l'impatto derivante dalle vibrazioni indotte dalle lavorazioni di cantiere e dal transito dei convogli ferroviari. L'individuazione dei conseguenti interventi di mitigazione risulta essere fondamentale sin dalla presente fase progettuale, ritenendo non sufficientemente cautelativo rimandare la scelta sulle modalità da adottare alla successiva fase di progettazione esecutiva, soprattutto in relazione alla difficoltà di reperire le risorse necessarie per garantire l'esecuzione degli interventi necessari.

Ciò richiede un immediato e più dettagliato approfondimento sui sistemi di intervento con funzione antivibrante che prevedano l'utilizzo di trincee nel terreno, riempite di materiale smorzante, tra i binari e il confine del sedime ferroviario allo scopo di aumentare lo smorzamento delle vibrazioni.

Inoltre al fine di evitare l'insorgere di possibili contenziosi relativi a danni agli edifici, siti nella fascia sino ai 20 metri dalla barriera più esterna, derivanti dalle lavorazioni, si chiede per gli stessi venga realizzata un'attività di redazione di testimoniale di stato a cura e spese di R.F.I. S.p.A.

10. per quanto riguarda il tema degli espropri e delle demolizioni:

- a) si segnalano errori ed omissioni nelle identificazioni catastali con particolare riferimento alle proprietà del Comune di Vanzago;
- b) si chiede l'immediata riattivazione del tavolo per la condivisione delle "Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato". Il documento allegato al progetto e presentato da R.F.I. S.p.A. e Regione Lombardia ai comuni coinvolti, non ha mai ottenuto la condivisione di questi ultimi. I comuni sono ancora oggi in attesa di ricevere risposte in merito alle ultime proposte avanzate con comunicazioni scritte del 2 e 27 luglio 2012 e che vengono allegate al presente documento.

Considerata la necessità di garantire ai cittadini direttamente e pesantemente coinvolti dall'opera il giusto ristoro economico e la giusta compensazione per i danni ambientali, territoriali, sanitari e sociali provocati dall'avvicinamento dell'infrastruttura alle civili abitazioni:

- si chiede, per le indennità di esproprio delle abitazioni frontiste, di valorizzare gli immobili coinvolti in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà.
Si chiede inoltre di considerare una quota pari al 30% del valore dell'immobile da corrispondere ai proprietari come compensazione del disagio affettivo. Di provvedere a un contributo forfettario per le spese relative all'eventuale trasloco, all'allacciamento delle nuove utenze e all'adeguamento degli arredamenti oltre al risarcimento per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta;
- si chiede, per le indennità di esproprio delle pertinenze, di valorizzare gli immobili coinvolti in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà.
Si chiede inoltre di corrispondere ai proprietari una quota pari al valore del 10% della relativa abitazione comprensiva della pertinenza da espropriare, quale compensazione per il deprezzamento dell'immobile;
- in merito alle indennità di vicinato, in considerazione all'antropizzazione delle aree attraversate dall'infrastruttura e con l'obiettivo di ridurre i disagi abitativi derivanti dall'allargamento della sede ferroviaria oltre che favorire la riqualificazione urbanistica delle zone a ridosso della ferrovia:
 - si chiede di utilizzare i seguenti parametri per determinare la percentuale di compensazione economica rispetto al valore dell'immobile interessato:
10% per la diminuita luminosità – ridotto soleggiamento;

10% per l'accessibilità più difficoltosa;
10% per la veduta;
10% per le vibrazioni;
10% per il rumore;

portando il valore di riferimento al 50%;

- per le abitazioni frontiste ricadenti, con qualunque percentuale dell'immobile, nei 10 metri dalla barriera fonoassorbente più vicina, il soggetto attuatore, nel caso in cui il proprietario non dovesse accettare la proposta prioritaria di acquisizione, dovrà corrispondere una cifra pari al 50% del valore dell'immobile calcolato ai prezzi di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trova la proprietà;
 - per le abitazioni frontiste comprese, con qualunque percentuale dell'immobile, in una distanza compresa tra 10 e 30 metri dalla barriera fonoassorbente più vicina, il soggetto attuatore, per la svalutazione dell'immobile e per il relativo disagio abitativo, dovrà corrispondere un indennizzo dal 50% al 20% del valore dell'immobile calcolato ai prezzi di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trova la proprietà, sulla base della distanza dell'immobile dalle barriere stesse;
 - nei casi di unità abitative che ricadano in più di una fascia, dovrà essere utilizzata, per tutto l'immobile, la percentuale di indennizzo più alta ovvero quella più favorevole per il cittadino;
- si chiede che la presenza di ostacoli fissi posti tra le barriere antirumore e gli edifici frontisti non sia presa in considerazione al fine di ridurre le percentuali di indennizzo;
 - nel caso in cui gli espropri coinvolgano abitazioni o attività commerciali affittate, si chiede di prevedere delle compensazioni anche per gli affittuari. In particolare:
 - per quanto riguarda l'uso abitativo è necessario prevedere l'indennizzo totale della penale di recessione del contratto maggiorato del 25%, un bonus di uscita pari al canone di locazione per 12 mensilità, un rimborso per disagio abitativo pari al valore del canone di locazione per 12 mensilità, un contributo forfettario per l'eventuale trasloco, l'allacciamento delle nuove utenze e per l'adeguamento degli arredamenti oltre al rimborso per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta;
 - per quanto concerne l'uso commerciale: l'indennizzo totale della penale di recessione del contratto maggiorato del 25%, un bonus per cessata attività pari al fatturato

medio degli ultimi 3 anni, un contributo forfettario per l'eventuale trasloco, l'allacciamento delle nuove utenze e per l'adeguamento degli arredamenti oltre al rimborso per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta.

- infine qualora per l'esecuzione delle opere emerga il bisogno di occupare aree non soggette al procedimento espropriativo per necessità di cantiere, dovrà esserne dato avviso al proprietario almeno tre mesi prima dell'occupazione e dovrà essere ottenuta dal proprietario stesso l'autorizzazione all'occupazione temporanea.

Al termine dell'occupazione l'area dovrà essere totalmente reintegrata e ripristinata in ogni suo elemento a spese di R.F.I. S.p.A. o aventi causa e dovrà essere corrisposta al proprietario, a titolo di indennità di occupazione e disagio, l'ammontare risultante dal prodotto di un dodicesimo di quanto sarebbe a lui dovuto in caso di esproprio della stessa area per il numero di anni o frazioni di essi per i quali si è protratta l'occupazione.

Nel caso in cui non fosse possibile ripristinare completamente l'area alle condizioni ante-operam saranno risarciti i danni al proprietario sulla base dei criteri definiti per le indennità di esproprio per pertinenze.

Il documento delle "Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato", oltre a quanto sopra, dovrà inoltre riportare nel dettaglio tempi e modalità per il versamento dell'indennizzo;

- c) si chiede che le aree di proprietà comunale oggetto di esproprio da parte di R.F.I. S.p.A. siano valutate prevedendo per il Comune di Vanzago un adeguato ristoro, oltre ad un congruo indennizzo per le ricadute di carattere ambientale, urbanistico e sociale lesive degli interessi pubblici coinvolti;
 - d) si chiede che le aree private lungo la linea ferroviaria oggetto di esproprio da parte di R.F.I. S.p.A. siano sistemate con l'abbattimento degli immobili presenti e successivamente cedute gratuitamente al Comune di Vanzago. Ciò permetterà di evitare situazioni di degrado e garantire lo sfruttamento di tali aree per potenziare i servizi alla cittadinanza e all'utenza ferroviaria quali creazione di parcheggi o aree verdi;
11. per rafforzare la connettività ecologica del SIC/ZPS Bosco WWF di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PLIS del Basso Olona si chiede la realizzazione di un ecodotto per la fauna in corrispondenza del sottopasso di via Europa Unita, così come in corrispondenza della fascia libera a nord dell'abitato di Pogliano Milanese, non identificata come corridoio ecologico della Rete Ecologica Regionale della Rete Ecologica Provinciale, ma corrispondente al punto di contatto tra i PLIS del Roccolo e del Basso Olona;

12. per quanto riguarda le opere compensative già inserite nel progetto e relative al territorio comunale di Vanzago:

- a) risulta fondamentale anticipare la realizzazione del collegamento della via I° Maggio con la rotonda di via Europa Unita (NRX7) in modo che tale collegamento possa essere attivo prima dell'avvio dei cantieri lungo la linea ferroviaria.
Anche in tale caso, la realizzazione di tale opera permetterà di migliorare l'impatto delle lavorazioni sulla comunità vanzaghese, dirottando il traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere all'esterno del centro abitato;
- b) si propone la realizzazione dei bici-park utilizzando il sistema "Share Lock"; una soluzione in grado di migliorare la qualità e la sicurezza di tali parcheggi;
- c) risulta necessario definire nel dettaglio tempi e modalità di realizzazione di alcuni interventi che prevedono il coinvolgimento del Comune di Vanzago durante la fase di progettazione esecutiva con particolare riferimento:
 - alla via Vittorio Veneto (NRK3) – si chiede lo sviluppo di una soluzione progettuale che preveda la sostituzione del collegamento stradale tra la via Vittorio Veneto e l'Isola Maddalena in Pregnana Milanese previsto in affiancamento alla sede ferroviaria, con la realizzazione di un nuovo collegamento tra la via Vittorio Veneto e la via Trento per garantire un accesso più semplice alle abitazioni e minimizzare gli espropri previsti;
 - alla pista ciclabile di collegamento della nuova fermata di Vanzago con il Bosco WWF (NRX6) – il tracciato dovrà essere modificato e spostato sul lato nord della carreggiata al fine di dare continuità ai percorsi ciclopedonali esistenti evitando pericolosi attraversamenti stradali. Inoltre l'intervento dovrà essere realizzato direttamente da R.F.I. S.p.A. nell'ambito dell'appalto relativo al Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y;
 - alla sistemazione della piazza 25 Aprile e di via Castelli – si chiede lo studio di una soluzione che salvaguardi le piantumazioni esistenti lungo la via Castelli e renda più usufruibile l'area che si verrà a creare al posto dell'attuale piazza 25 aprile;
- d) in nessun documento allegato al nuovo progetto, è indicata la tempistica per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale. Si chiede la produzione di un documento che riporti dettagliatamente tali informazioni;

13. infine, si riportano di seguito le richieste avanzate dal Comune di Vanzago in merito alla tempistica di realizzazione delle opere di compensazione, che si intendono riconfermare:

Collegamento via I° Maggio con rotatoria di via Europa Unita (NRX7)

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse.

Tale opera è stata richiesta sia in relazione all'attrazione di traffico esterno da parte della nuova fermata, che prevede un esercizio comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti, sia in relazione all'utilizzo dell'area destinata a parcheggio come area tecnica e in coerenza con la prescrizione C.I.P.E. "il soggetto aggiudicatore dovrà far garantire nella fase di cantiere l'efficienza della viabilità locale".

Con riferimento a quanto sopra si richiede che l'avvio dei lavori per tale opera preceda l'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e possa concludersi entro mesi sei dalla sottoscrizione del contratto con il soggetto aggiudicatore e comunque prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago.

Potenziamento del parcheggio di via Assisi (FVY1)

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse.

Tale opera è stata richiesta sia in relazione all'attrazione di traffico esterno da parte della nuova fermata, che prevede un esercizio comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti, sia in relazione alla demolizione, prevista con il Progetto Definitivo proposto, del parcheggio di via Paolo Ferrario, posto al Km 3+050 lato sud.

Con riferimento a quanto sopra si propone che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione entro tre mesi dalla soppressione del parcheggio di via Paolo Ferrario, posto al Km 3+050 lato sud.

Realizzazione Parcheggio di via Pregnana (NRX5)

Trattasi di opera che risulta connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario in quanto destinata nella fase di cantierizzazione ad area tecnica.

Si richiede di spostare l'area tecnica di via Pregnana presso la vicina area, di proprietà della Fondazione Ferrario, posta a fianco del prolungamento della via I° Maggio e di anticipare la realizzazione del parcheggio alla macrofase n.1 in modo da facilitare l'accesso al servizio ferroviario da parte dei cittadini durante la cantierizzazione dell'opera.

Realizzazione di pista ciclabile dalla Fermata di Vanzago alla Villa del Castellazzo (NRX4)

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e le opere a questo direttamente connesse.

Tale opera risulta, nella parte iniziale, in affiancamento al Collegamento diretto tra il parcheggio di via Pregnana e via I Maggio.

Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tale opera, per la parte ricadente sul Comune di Vanzago, avvenga contestualmente alla realizzazione del "Collegamento via I° Maggio con rotatoria di via Europa Unita".

Realizzazione dei tratti mancanti della pista ciclabile di collegamento della Fermata di Vanzago al pSIC Bosco di Vanzago (NRX6)

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse.

Tale opera, che dovrà essere realizzata direttamente da R.F.I. S.p.A. nell'ambito dell'appalto relativo al Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y, è stata richiesta con riferimento alle prescrizioni C.I.P.E. "dovranno essere sviluppati gli interventi finalizzati al miglioramento complessivo del pSIC «Bosco di Vanzago» proposti".

Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione entro mesi dodici dall'approvazione del progetto esecutivo.

Spostamento fuori dall'abitato del tracciato dell'elettrodotto Cesano-Tavazzano Est compreso tra i sostegni n° 12 e n° 15, sulla base del progetto di massima elaborato da Terna su incarico dell'Amministrazione di Vanzago

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse.

Tale opera è stata richiesta a compensazione dell'impatto ambientale, territoriale e sociale. L'iter di approvazione dello spostamento di tale impianto prevede una tempistica non breve.

Con riferimento a quanto sopra si richiede che per la realizzazione di tale opera entro mesi tre dall'approvazione del Progetto Definitivo sia incaricato il soggetto attuatore (Terna) che dia avvio all'iter autorizzativo, onde poter prevedere la conclusione dell'opera entro due anni dall'inizio dei lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria.

Estensione degli interventi di potenziamento arboreo in via Assisi, via Quasimodo, via Della Filanda, parcheggio di via Pregnana

Trattasi di opere di veloce e semplice esecuzione, che per caratteristiche e funzionalità devono però avere inizio successivamente ad altre lavorazioni, quali ad esempio la modifica del sedime del canale Villoresi, la realizzazione dei parcheggi e la posa delle barriere.

Con riferimento a quanto sopra si richiede la realizzazione delle stesse con tempistiche di realizzazione non superiori a mesi tre, a partire dall'ultimazione delle relative lavorazioni propedeutiche.

Modifiche alla Fermata di Vanzago (scale di accesso, prolungamento pensilina, park bici, aree a verde)

Trattasi di opere che risultano direttamente connesse alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario.

Tali opere comprendono accessi e servizi per l'utenza ferroviaria.

Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tali opere avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione contestualmente alle opere inerenti al sedime ferroviario.

Realizzazione secondo lotto della SP172

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse.

Si tratta di un'opera fondamentale per portare all'esterno il traffico pesante con particolare riferimento al traffico indotto dalle lavorazioni di realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria. La completa realizzazione della SP172 permetterà, infatti, ai mezzi pesanti e agli autocarri di raggiungere

comodamente le aree tecniche di cantiere lungo la linea ferroviaria senza attraversare i centri abitati.

Con riferimento a quanto sopra si richiede che l'avvio dei lavori per tale opera preceda l'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e debba concludersi prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago.

Realizzazione nuova viabilità via Castelli-Via Vittorio Veneto

Trattasi di un'opera che risulta direttamente connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario.

Si chiede di studiare una diversa soluzione che possa minimizzare i disagi della popolazione attraverso l'anticipazione dei lavori di demolizione dei vecchi fabbricati di stazione e la contestuale realizzazione del nuovo tratto di collegamento con via Vittorio Veneto. Nella realizzazione di questo intervento dovrà essere sempre garantita la continuità agli accessi alla stazione, alle abitazioni e alle attività commerciali presenti.

Interramento canale Villorosi in affiancamento al tracciato ferroviario

Trattasi di un'opera che risulta direttamente connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Un intervento al fine di minimizzare le condizioni di degrado che si verrebbero a creare in presenza di un canale caratterizzato, in assenza di piogge, da un basso riempimento d'acqua: condizione che lo trasformerebbe in un ricettacolo di rifiuti e sporcizie generando una "fogna a cielo aperto" in pieno centro abitato.

Si richiede che la realizzazione di tale opera sia attuata durante i lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria e all'installazione delle barriere antirumore su territorio del Comune di Vanzago e si concluda contestualmente al termine di tali interventi.

Confidando in una valutazione positiva delle nostre osservazioni rimaniamo in attesa di conoscere le vostre conseguenti determinazioni così come previsto per legge.

Con osservanza,

Il Sindaco
Roberto Nava
Comune di Vanzago

Comune di Rho



Comune di Pregnana Mil.



Comune di Vanzago



Comune di Pogliano Mil.



Comune di Nerviano



Comune di Parabiago



Prot. n.
Class. 6/7/0
Fasc. 9/2005

Spett. RFI Direzione Investimenti
Ing. Michele Marzano
Staz. Centrale, Binario 3, Scala B
P.za Duca d'Aosta, 1
20124 - Milano

Spett. Regione Lombardia
U.O. Infrastrutture Ferroviarie
Arch. Laura Burzillieri
P.za Città di Lombardia, 1
20124 - Milano

Spett. Italferr
Ing. Mario Gambaro
P.M. Nodo di Milano
Via Torcello, 2
20154 - Milano

E p.c.

Ai Sindaci dei Comuni di Rho,
Pregnana Mil., Vanzago, Pogliano
Mil., Nerviano, Parabiago

Rho, 2 luglio 2012

OGGETTO: Richieste di modifica delle "Linee Guida per il calcolo della variazione del valore immobiliare" - progetto Rho-Gallarate - Giugno 2012

Facendo riferimento al documento in oggetto, pervenuto all'attenzione dei Comuni interessati nel Giugno 2012, i Comuni di Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago richiedono congiuntamente le seguenti modifiche, in ordine di priorità:

1. Per quanto riguarda il riferimento base per la stima dei valori immobiliari dal quale desumere le compensazioni economiche dovute, si richiede che tale riferimento sia il più recente bollettino di *Rilevazione dei prezzi degli immobili* pubblicato dalla *Borsa Immobiliare della Camera di Commercio di Milano (OSMI)* utilizzando per tutti i casi i valori massimi della zona Centro e alternativamente, a seconda dei casi, i valori della categoria *Appartamenti recenti o ristrutturati* o della categoria *Appartamenti vecchi o da ristrutturare*.

Si richiede inoltre che non vengano applicati i coefficienti di riduzione citati nel capitolo *Criterio estimativo di mercato* dell'Allegato 1 e che non vengano valutati separatamente i fattori di disturbo citati nel capitolo *Criterio applicato nelle tratte AV e nodi ferroviari AV* del medesimo allegato, ma vengano utilizzati invece i valori immobiliari come sopra definiti senza coefficienti di riduzione e venga applicato per ciascun caso un unico valore percentuale di compensazione desunto dalla tabella di cui al capitolo 5 delle Linee Guida.

2. Per quanto riguarda i tempi di liquidazione delle compensazioni economiche ai proprietari di cui al cap. 6 delle Linee Guida, si richiede che la determinazione della compensazione e la comunicazione ai proprietari avvengano entro 90 giorni dalla presentazione della documentazione probatoria e catastale da parte dei proprietari stessi, e che la liquidazione delle compensazioni avvenga entro 90 giorni dall'accettazione formale da parte dei medesimi proprietari.
3. Per quanto riguarda la tabella di cui al capitolo 5 delle linee guida, si richiedono le seguenti modifiche:
 - Alla casistica di cui alla lettera a) sia aggiunto il seguente riferimento: "A coloro che non hanno aderito alla proposta di cessione dell'U.I. e a coloro che non hanno potuto aderire in quanto l'U.I. ricade per meno del 50% nella fascia di distanza ≤ 10 metri".
 - La percentuale di cui alla lettera a) sia incrementata dal 50% al 65%.
 - Le percentuali di cui alla lettera b) siano incrementate rispettivamente: dal 34% al 50%, dal 19% al 35%, dal 10% al 25%.
 - Al paragrafo finale sia aggiunto il seguente contenuto: "Qualora la quota di superficie di ciascuna unità immobiliare ricadente all'interno di una delle casistiche sopra definite alle lettere a) e b) superi il 30% della superficie totale della stessa unità immobiliare, all'intera superficie dell'unità immobiliare sarà applicato il valore percentuale massimo previsto".
4. Per quanto riguarda la determinazione delle percentuali di compensazione economica di cui al cap. 5 delle Linee Guida si richiede che gli ostacoli fissi presenti tra gli edifici e le barriere fonoassorbenti non siano considerati al fine di ridurre le percentuali di indennizzo e ciò in quanto tali ostacoli non attenuano i disagi per i quali vengono erogate le compensazioni.
5. Per quanto riguarda la determinazione delle compensazioni più volte citata nelle Linee Guida, si richiede che il valore immobiliare iniziale dei beni

interferiti non sia calcolato con riferimento alle sole unità immobiliari residenziali ma anche alle pertinenze delle stesse compresi i terreni edificabili e alle unità commerciali e produttive (funzioni compatibili: negozi, uffici, laboratori) se inserite all'interno di edifici con tipologia e destinazione urbanistica residenziali, utilizzando come riferimento base per la determinazione del valore immobiliare la medesima pubblicazione di cui al punto 1 della presente.

6. Per quanto riguarda il calcolo della distanza nella definizione delle fasce di 10, 20 e 30 metri più volte citato nelle Linee Guida, si richiede che tale distanza sia calcolata non dalla rotaia più esterna ma dalla barriera fonoassorbente, poiché è quest'ultima, in molti casi, a determinare alcuni dei disagi più rilevanti.
7. Per quanto riguarda le proprietà interessate anche da esproprio, si chiede che queste vengano escluse dall'applicazione delle Linee Guida. Tali situazioni verranno trattate separatamente senza vincolo del rispetto delle Linee Guida stesse per la parte non interessata dall'esproprio, in modo tale da poter compensare integralmente l'effettivo pregiudizio subito.

In attesa di un vostro formale riscontro e confidando nel fatto che questo rechi l'accoglimento integrale delle richieste sopra esposte, rimaniamo a disposizione per ulteriori approfondimenti, integrazioni, chiarimenti e informazioni.
Distinti saluti.

Il Sindaco di Rho
Pietro Romano

Il Sindaco di Pregnana Milanese
Sergio Romeo Maestroni

Il Sindaco di Vanzago
Roberto Nava

Il Sindaco di Pogliano Milanese
Vincenzo Magistrelli

Il Sindaco di Nerviano
Enrico Cozzi

Il Sindaco di Parabiago
X Franco Borghi

Il VICE SINDACO
Raffaello Cozzi

PER RICEVUTA:

[Handwritten signature]



G.C.
R4 7-12-2013

Comune di Rho



Comune di Pregnana Mil.



Comune di Vanzago



Comune di Pogliano Mil.



Comune di Nerviano



Comune di Parabiago



Prot. n.
Class. 6/7/0
Fasc. 9/2005

Spett. RFI Direzione Investimenti
Ing. Michele Marzano
Staz. Centrale, Binario 3, Scala B
P.za Duca d'Aosta, 1
20124 - Milano

Spett. Regione Lombardia
U.O. Infrastrutture Ferroviarie
Arch. Laura Burzilleri
P.za Citta di Lombardia, 1
20124 - Milano

Spett. Italferr
Ing. Mario Gambaro
P.M. Nodo di Milano
Via Torcello, 2
20154 - Milano

E p.c.

Ai Sindaci dei Comuni di Rho,
Pregnana Mil., Vanzago, Pogliano
Mil., Nerviano, Parabiago

Rho, 27 luglio 2012

OGGETTO: Integrazione alle richieste di modifica delle "Linee Guida per il calcolo della variazione del valore immobiliare" - progetto Rho-Gallarate - Giugno 2012

Facendo seguito alla precedente comunicazione inviata dai Comuni di Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago in data 04/07/2012, con riferimento alla vostra richiesta di integrazione argomentativa del punto 3 della medesima comunicazione, avanzata nel corso della conferenza

di servizi svoltasi presso la sede di Regione Lombardia lo scorso 03/07/2012, si inviano le seguenti precisazioni.

Le Linee Guida stabiliscono percentuali di indennizzo fissate ai punti a) e b) del capitolo 5, determinate a partire dalla misura del 34%, valore derivante dai parametri di cui all'Allegato 1 (Criterio applicato nelle tratte AV e Nodi Ferroviari AV). Per gli edifici ricadenti nella fascia $\leq 10m$ tale valore di riferimento risulta incrementato al 50%, mentre negli altri casi esso risulta ridotto sulla base dell'incidenza dei medesimi parametri. In proposito si ritiene che i parametri di cui all'Allegato 1 debbano essere così rideterminati:

- a) 10% per la diminuita luminosità o ridotto soleggiamento
- b) 10% per l'accessibilità più difficoltosa
- c) 10% per la veduta
- d) 10% per le vibrazioni
- e) 10% per il rumore

portando così la misura di riferimento da 34% a 50%.

Di conseguenza, valutando i singoli parametri con riferimento ai casi previsti, le percentuali di indennizzo di cui al Capitolo 5 risultano così ricalcolate:

Caso	Valore attuale	Luce	Accesso	Veduta	Vibrazioni	Rumore	Valore proposto
$\leq 10m$	50%	15%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	65%
$> 10m$ e $\leq 20m$ libero con affacci	34%	10%	10%	10%	10%	10%	50%
$> 20m$ e $\leq 30m$ libero con affacci	19%	7,5%	5%	7,5%	7,5%	7,5%	35%
$> 10m$ e $\leq 20m$ coperto no affacci	19%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	5%	35%
$> 20m$ e $\leq 30m$ coperto no affacci	10%	5%	5%	5%	5%	5%	25%

Si rimane in attesa di in un vostro formale riscontro relativo a tutti i punti evidenziati nella presente e nella precedente comunicazione, sempre confidando nel fatto che questo rechi l'accoglimento integrale delle richieste sopra esposte. Rimaniamo a disposizione per ulteriori approfondimenti, integrazioni, chiarimenti e informazioni.
Distinti saluti.

Il Sindaco di Rho
Pietro Romano

Il Sindaco di Pregnana Milanese
Sergio Romeo Maestroni

Il Sindaco di Vanzago
Roberto Nava

Il Sindaco di Pogliano Milanese
Vincenzo Magistrelli

Il Sindaco di Nerviano
Enrico Cozzi

Il Sindaco di Parabiago
Franco Borghi

	<p>Comune di VANZAGO Provincia di Milano</p> <p>Codice Ente 11119</p>	<p>Numero</p> <p>194</p>	<p>Data</p> <p>07/12/2013</p>	<p>Prot.</p>
---	---	--------------------------	-------------------------------	--------------

Deliberazione Giunta Comunale

Oggetto:

**PROGETTO DEFINITIVO DELL'INFRASTRUTTURA STRATEGICA
POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA,
TRATTA RHO-GALLARATE. PRIMO LOTTO FUNZIONALE RHO-
PARABIAGO, COMPRESIVO DEL RACCORDO Y: OSSERVAZIONI**

Originale

L'anno 2013 addì 7 del mese di Dicembre alle ore 11.30 nella Residenza Municipale previo esaurimento delle formalità prescritte dalla legislazione vigente, si è riunita la Giunta Comunale, sono intervenuti i Signori:

All'appello risultano :

NAVA Roberto	Sindaco	SI
TOSI Ernesto	Assessore-Cons.	SI
PROVASIO Umberto	Assessore	SI
SANGIOVANNI Guido	Assessore-Cons.	SI
FERRARIO Flavio Giuseppe	Assessore-Cons.	SI
BRIVIO Moreno	Assessore	SI

Partecipa il Vice-Segretario, dott. PASTORI Elisabetta

Il Sig. NAVA Roberto, assunta la Presidenza e constatata la legalità dell'adunanza, dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

della linea ferroviaria Rho-Arona relativamente alla tratta Rho-Gallarate, e le trasmetteva, in data 6 ottobre 2009, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia.

Considerato che:

- a seguito della trasmissione di tutte le osservazioni redatte dagli Enti interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura e da Regione Lombardia, in data 8 ottobre 2011 si apriva la Conferenza dei Servizi alla presenza dei rappresentanti del Governo e del C.I.P.E.;
- i lavori della Conferenza dei Servizi e i numerosi incontri alla presenza dei rappresentanti di R.F.I. S.p.A., Italferr S.p.A. e Regione Lombardia permettevano l'attenta analisi delle osservazioni presentate e la loro conseguente trasmissione al C.I.P.E.;
- in data 21 febbraio 2011 veniva pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la Delibera C.I.P.E. n. 33 del 13 maggio 2010 con la quale veniva approvato con prescrizioni il "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Primo lotto funzionale Rho-Parabiago";
- in data 9 maggio 2011, a seguito dell'adeguamento di tutti gli elaborati di progetto da parte dei tecnici di Italferr S.p.A. sulla base delle osservazioni formulate dal C.I.P.E., veniva trasmessa al Comune di Vanzago la documentazione relativa al progetto definitivo "modificato" di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate tratta Rho-Parabiago;
- in data 15 giugno 2011, Italferr S.p.A. in nome e per conto di R.F.I. S.p.A. pubblicava sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Sole 24 ore", l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 169 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006 relativo al progetto definitivo "modificato" di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, primo lotto funzionale Rho-Parabiago;
- in data 9 luglio 2012 il TAR della Lombardia con sentenza n.1914 del 2012 accoglieva il ricorso promosso da privati cittadini vanzaghese e dal Comitato Civico "Contro il Potenziamento Ferroviario della tratta Rho-Parabiago" annullando la delibera C.I.P.E. n. 33 del 2010. Sentenza successivamente confermata dal pronunciamento del Consiglio di Stato del 21 dicembre 2012.

Rilevato che:

- attraverso la pubblicazione del 15 ottobre 2013 sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Sole 24 ore" dello Studio di Impatto Ambientale, Regione Lombardia, R.F.I. S.p.A. e Italferr S.p.A. hanno nuovamente avviato la procedura di approvazione del progetto definitivo dell'opera di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y" ai sensi dell'art. 167, comma 5 del D.lgs. 163/06 e s.m.i.;

- con deliberazione n. 170 del 14 novembre 2013, il Comune di Vanzago ha approvato le osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale relativo al nuovo progetto e le ha contestualmente inviate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e per le Attività Culturali, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia;
- in data 18 ottobre 2013 Italferr S.p.A. ha trasmesso al Comune di Vanzago il nuovo progetto per le valutazioni di competenza. Il progetto conferma la realizzazione di un complesso a 4 binari dalla stazione di Rho fino alla stazione di Parabiago e la realizzazione del collegamento Rho Fiera - Malpensa attraverso il raccordo Y;
- in data 25 ottobre 2013 Italferr S.p.A., in nome e per conto di R.F.I. S.p.A., ha pubblicato sui quotidiani nazionali l'avviso di avvio del procedimento, finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità, del nuovo progetto di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y" ai sensi dell'articolo 166 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006;
- come previsto dalla normativa nazionale, in vista dell'apertura di una nuova Conferenza dei Servizi, si rende necessario trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia le osservazioni in merito al nuovo progetto di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y".



Visto il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica reso dal Responsabile Settore Tecnico, Arch. Redeo Cominoli, ai sensi dell'art. 49 comma 1 D.lgs. 267 del 18.08.2000.

Visto il parere favorevole in ordine alla regolarità contabile reso dalla Responsabile Settore Finanziario, sig.ra Flora Colombo, ai sensi dell'art. 49 comma 1 D.lgs. 267 del 18.08.2000.

Con voti unanimi.

DELIBERA

Per i motivi citati in premessa e che qui si intendono integralmente riportati:

1. di approvare il documento: **"Osservazioni in merito al progetto definitivo dell'infrastruttura strategica "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate – Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y",** allegato alla presente delibera e che ne forma parte integrante; nel quale sono dettagliatamente contenute le osservazioni e richieste del Comune di Vanzago in merito al progetto in esame;
2. di esprimere parere negativo in merito alla realizzazione del progetto definitivo di quadruplicamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate – tratta Rho-Parabiago anche in considerazione del parere negativo manifestato sullo Studio di Impatto Ambientale con deliberazione di Giunta Comunale n. 170 del 14 novembre 2013;

3. di esprimere parere negativo in merito alla localizzazione dell'opera;
4. di richiedere alla Conferenza dei Servizi, in via prioritaria e in relazione al punto precedente, di non approvare il progetto definitivo predisposto da Italferr S.p.A. in nome e per conto di R.F.I. S.p.A. e di riprogettare il tracciato ferroviario, modificando la localizzazione dell'opera, allo scopo di dare una differente risposta al traffico dei treni ad alta percorrenza e dei treni merci.

Come descritto nel progetto e nel S.I.A. il Piano Territoriale Regionale ed il Piano di Coordinamento Provinciale perseguono, per gli interventi infrastrutturali relativi alle reti ferroviarie, la specializzazione delle infrastrutture: *"sulle nuove linee dovrà essere instradato il traffico a media-lunga distanza ed il traffico merci, mentre le linee esistenti dovranno essere adattate ad un uso metropolitano e regionale"*.

Condividendo tali considerazioni, si chiede di rivedere l'opera attraverso il miglioramento della linea esistente con il potenziamento dei treni ad alta frequentazione, al fine di trasformare l'attuale servizio ferroviario suburbano in una vera e propria metropolitana leggera che permetta di collegare velocemente i cittadini dell'intera linea Rho-Gallarate al Polo Fieristico di Rho-Pero e alla città di Milano;

5. di richiedere alla Conferenza dei Servizi, in via subordinata, di accogliere la proposta di riprogettare il tracciato con una soluzione che ne preveda l'interramento nel tratto di attraversamento in territorio del Comune di Vanzago;

6. di richiedere alla Conferenza dei Servizi, in relazione ai contenuti del documento di cui al punto 1, in via subordinata, e in difetto rispetto a quanto richiesto al punto precedente, di accogliere le proposte di adeguamento e le varianti migliorative al nuovo progetto definitivo, dettagliatamente descritte nell'allegato citato, così sintetizzate:

- ✓ interrimento della tratta di SP229, dalla rotonda di allaccio alla SP172 (opera in avanzato corso di realizzazione da parte della Provincia di Milano) alla rotonda di allaccio alla SP109 nella tipologia prevista dal Progetto Sempione Bis;
- ✓ realizzazione del secondo lotto della variante della SP172 per rendere completamente operativa una viabilità provinciale di fondamentale importanza sia per i cittadini che per le attività di cantiere;
- ✓ garanzia che la tratta Rho-Gallarate sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere;
- ✓ elaborazione di uno specifico studio relativo alle barriere antirumore per garantire l'installazione in Comune di Vanzago di barriere trasparenti e dal minore impatto visivo possibile, minimizzando gli effetti derivanti dalla presenza di un muro, in alcuni casi alto 7 metri, al centro del paese;
- ✓ interrimento del Canale Villoresi in affiancamento alla linea ferroviaria lungo tutto il territorio comunale al fine di evitare situazioni di degrado;
- ✓ coinvolgimento del Comune di Vanzago nell'esatta definizione della cantierizzazione dell'opera sia per quanto concerne la definizione delle lavorazioni previste e delle relative tempistiche, sia per quanto riguarda i percorsi dei mezzi pesanti, le eventuali occupazioni di suolo pubblico e le interruzioni di viabilità, sottopassi e servizi comunali;
- ✓ realizzazione, prima dell'avvio dei lavori di quadruplicamento della linea in territorio di Vanzago, del collegamento della via 1° Maggio con la rotonda di via Europa Unita – via Pregnana, percorso di collegamento privilegiato per la



- viabilità di cantiere al fine di minimizzare l'utilizzo della viabilità urbana e di ridurre gli impatti sul traffico;
- ✓ anticipazione delle demolizioni dei vecchi fabbricati di stazione e realizzazione del nuovo tratto stradale di collegamento con la via Vittorio Veneto al fine di eliminare il transito dei mezzi pesanti nelle vie centrali del paese;
 - ✓ evitare la chiusura contemporanea dei sottopassi cittadini, oggetto di prolungamento, per minimizzare i disagi negli spostamenti tra le due parti del paese;
 - ✓ studio di una diversa soluzione progettuale che preveda l'eliminazione del collegamento di via Vittorio Veneto con l'Isola Maddalena di Pregnana Milanese che permetta di minimizzare gli espropri e al tempo stesso di realizzare un migliore accesso alle abitazioni;
 - ✓ spostamento dell'area tecnica di via Pregnana nella vicina area di via 1° maggio per allontanare il cantiere dalle abitazioni e permettere la realizzazione anticipata del parcheggio lato nord della fermata di Vanzago;
 - ✓ minimizzazione degli impatti derivanti dalle attività di cantiere attraverso: l'utilizzo di barriere fonoassorbenti ed antipolvere di altezza adeguata su tutto il territorio comunale, la puntuale pulizia e lavaggio degli automezzi, il costante lavaggio delle strade comunali interessate dal passaggio dei mezzi pesanti, la sistemazione e riasfaltatura delle stesse strade al termine dei lavori;
 - ✓ garanzia che le lavorazioni siano svolte nei giorni feriali su due turni giornalieri limitando il più possibile l'utilizzo delle ore notturne. In ogni caso dovranno essere utilizzate le migliori tecnologie possibili al fine di ridurre le emissioni sonore e contenerle nei limiti stabiliti dalla legge e dalla classificazione acustica comunale;
 - ✓ definizione congiunta della viabilità da via Castelli a via Vittorio Veneto;
 - ✓ realizzazione diretta da parte di R.F.I. S.p.A., nell'ambito dell'appalto relativo al quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y, della pista ciclabile di collegamento tra la fermata di Vanzago e il Bosco WWF; tale tracciato dovrà essere realizzato interamente sul lato nord della carreggiata;
 - ✓ modifiche alla Fermata di Vanzago (prolungamento pensilina e park bici);
 - ✓ mantenimento dell'accesso al servizio ferroviario da parte dell'utenza, durante tutta la fase dei lavori, sia in direzione Milano sia in direzione Gallarate-Varese;
 - ✓ costante verifica del rispetto delle emissioni sonore con particolare riferimento a quanto stabilito dalla normativa vigente e dalla classificazione acustica comunale;
 - ✓ anticipazione degli interventi di mitigazione acustica sulle abitazioni per le quali le simulazioni effettuate segnalano il non rispetto dei limiti sonori interni previsti dalla legge;
 - ✓ indicazione puntuale nel progetto definitivo degli interventi di mitigazione da adottarsi per le vibrazioni;
 - ✓ adeguate compensazioni dei pregiudizi economici e dei disagi abitativi dei proprietari degli immobili assoggettati a procedura espropriativa;
 - ✓ congruo ristoro economico per i proprietari degli immobili frontisti ricadenti nei 30 metri di distanza dalla barriera antirumore più vicina;
 - ✓ sistemazione e cessione gratuita al Comune di Vanzago delle aree private oggetto di esproprio da parte di R.F.I., al fine di evitare situazioni di degrado e garantire l'utilizzo di tali aree per potenziare i servizi alla cittadinanza o all'utenza ferroviaria;

7. di stabilire che copia del presente atto sia trasmessa, a mezzo raccomandata, a:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Struttura Tecnica di Missione
Via Nomentana, 2 – 00161 ROMA

Regione Lombardia

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

Italferr S.p.A.

Responsabile dell'Unità Organizzativa Costruzioni – Settore Procedure Autorizzatorie e Contenzioso

Via Vito Giuseppe Galati, 71 – 00155 ROMA

e per conoscenza alla Provincia di Milano e ai comuni coinvolti dal progetto:
Pregnana Milanese, Pogliano Milanese, Rho, Nerviano, Parabiago, Canegrate e
Busto Arsizio.

Quindi, in relazione all'urgenza, di dichiarare, con separata unanime votazione, la
presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'articolo 134 del D.lgs.
267/2000.





Estremi della Proposta

Proposta Nr. 2013 / 240

Ufficio Proponente: Tecnico

Oggetto: **PROGETTO DEFINITIVO DELL'INFRASTRUTTURA STRATEGICA POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA, TRATTA RHO-GALLARATE. PRIMO LOTTO FUNZIONALE RHO-PARABIAGO, COMPRESIVO DEL RACCORDO Y: OSSERVAZIONI**

Visto tecnico

Ufficio Proponente (Tecnico)

In ordine alla regolarità tecnica della presente proposta, ai sensi dell'art. 49 FAVOREVOLE.

Sintesi parere: Parere Favorevole

Data 27/11/2013



Il Responsabile di Settore
Redeo Cominoli

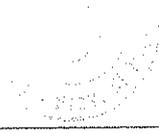
Visto contabile

Ragioneria

In ordine alla regolarità contabile della presente proposta, ai sensi dell'art. FAVOREVOLE.

Sintesi parere: Parere Favorevole

Data 03/12/2013



Responsabile del Servizio Finanziario
Flora Colombo

Originale

Il Presente processo verbale previa lettura, è stato approvato e formato a termini di legge.

Il Sindaco
NAYA Roberto



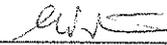
Il Vice-Segretario Comunale
PASTORI Elisabetta



COMUNICAZIONE AI CAPIGRUPPO CONSILIARI

Si da atto che del presente verbale viene data comunicazione oggi **8 DIC. 2013** giorno di pubblicazione – ai capigruppo consiliari ai sensi dell’art. 125 D.Lgs. 18.8.2000 n. 267.

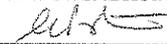
IL VICESEGRETARIO COMUNALE
PASTORI Elisabetta



CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Su conforme relazione del Messo Comunale, si certifica che il presente verbale è stato affisso all’Albo Pretorio del Comune il giorno **8 DIC. 2013** per la prescritta pubblicazione di quindici giorni consecutivi, ai sensi e per gli effetti di cui all’art. 124 comma 1 D.Lgs. 18.8.2000 n. 267.

IL VICESEGRETARIO COMUNALE
PASTORI Elisabetta



ESTREMI DI ESECUTIVITA’

- Si certifica che la suesesa deliberazione è stata pubblicata nelle forme di legge all’Albo Pretorio del Comune senza riportare nei primi 10 giorni di pubblicazione denunce di vizi di illegittimità o competenza, per cui la stessa è divenuta esecutiva a norma dell’art. 134 comma 3 del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267 il
- Si certifica che la suesesa deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile a norma dell’art. 134, comma 4, del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267

IL VICESEGRETARIO COMUNALE
PASTORI Elisabetta





Osservazioni in merito al progetto definitivo dell'infrastruttura strategica "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate - Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y"

Con riferimento al progetto definitivo in oggetto di cui è stato pubblicato l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità in data 25 ottobre 2013, il Comune di Vanzago nella persona del Sindaco pro tempore, Roberto Nava

premessi che:

- in data 10 giugno 2003, Italferr S.p.A., in nome e per conto di R.F.I. S.p.A., pubblicava sui quotidiani nazionali l'avviso di avvio del procedimento per la realizzazione di un terzo binario lungo la linea Rho-Gallarate, inviando contestualmente il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale dell'opera al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il successivo pronunciamento del C.I.P.E.;
- con deliberazione n. 65/2005 del 27 maggio 2005, il C.I.P.E. approvava ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 e dell'art. 185 comma 6, del D.lgs. 163/2006, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero e dagli Enti coinvolti, il progetto preliminare di triplicamento della tratta Rho-Gallarate - linea Rho-Arona, determinando il contestuale accertamento della compatibilità ambientale dell'opera e attestando la localizzazione della stessa con l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati;
- in data 31 luglio 2009, Italferr S.p.A., in nome e per conto di R.F.I. S.p.A., pubblicava sui quotidiani nazionali l'avviso di avvio del procedimento, finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'articolo 166 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006, relativo al "Progetto definitivo per il potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate, infrastruttura strategica di interesse nazionale" secondo l'articolo 1 della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 - legge obiettivo;
- in data 7 agosto 2009 Italferr S.p.A., in qualità di soggetto tecnico di R.F.I. S.p.A., trasmetteva al Comune di Vanzago il progetto definitivo relativo al potenziamento della Linea Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate per l'istruttoria e le valutazioni di competenza del Comune. Tale progetto al fine di rendere l'opera completamente funzionale e di recepire i nuovi programmi di sviluppo ferroviario e il nuovo modello di esercizio regionale, precedeva la modifica del progetto preliminare con la realizzazione di un complesso a 4 binari dalla stazione di Rho fino alla stazione di Parabiago, la successiva prosecuzione del triplicamento della linea sino alla stazione di Gallarate e il collegamento Rho, Fiera-Malpensa attraverso il nuovo raccordo Y;
- la trasmissione del progetto ai Comuni e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dava avvio all'iter autorizzatorio previsto dal D.lgs. 163/2006;

- il 5 ottobre 2009 l'Amministrazione Comunale approvava con deliberazione n. 174 le proposte di adeguamento e le osservazioni sul progetto definitivo di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona relativamente alla tratta Rho-Gallarate, e le trasmetteva, in data 6 ottobre 2009, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia.
- a seguito della trasmissione di tutte le osservazioni redatte dagli Enti interessati dalla realizzazione dell'infrastruttura e da Regione Lombardia, in data 8 ottobre 2011 si apriva la Conferenza dei Servizi alla presenza dei rappresentanti del Governo e del C.I.P.E.;
- i lavori della Conferenza dei Servizi e i numerosi incontri alla presenza dei rappresentanti di R.F.I. S.p.A., Italferr S.p.A. e Regione Lombardia permettevano l'attenta analisi delle osservazioni presentate e la loro conseguente trasmissione al C.I.P.E.;
- in data 21 febbraio 2011 veniva pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la Delibera C.I.P.E. n. 33 del 13 maggio 2010 con la quale veniva approvato con prescrizioni il "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Primo lotto funzionale Rho-Parabiago";
- in data 9 maggio 2011, a seguito dell'adeguamento di tutti gli elaborati di progetto da parte dei tecnici di Italferr S.p.A. sulla base delle osservazioni formulate dal C.I.P.E., veniva trasmessa al Comune di Vanzago la documentazione relativa al progetto definitivo "modificato" di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate tratta Rho-Parabiago;
- in data 15 giugno 2011, Italferr S.p.A. in nome e per conto di R.F.I. S.p.A. pubblicava sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Sole 24 ore", l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 169 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006 relativo al progetto definitivo "modificato" di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, primo lotto funzionale Rho-Parabiago;
- in data 9 luglio 2012 il TAR della Lombardia con sentenza n.1914 del 2012 accoglieva il ricorso promosso da privati cittadini vanzaghese e dal Comitato Civico "Contro il Potenziamento Ferroviario della tratta Rho-Parabiago" annullando la delibera C.I.P.E. n. 33 del 2010. Sentenza successivamente confermata dal pronunciamento del Consiglio di Stato del 21 dicembre 2012.
- attraverso la pubblicazione del 15 ottobre 2013 sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Sole 24 ore" dello Studio di Impatto Ambientale, Regione Lombardia, R.F.I. S.p.A. e Italferr S.p.A. hanno nuovamente avviato la procedura di approvazione del progetto definitivo dell'opera di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y" ai sensi dell'art. 167, comma 5 del D.lgs. 163/06 e s.m.i.;

- con deliberazione n. 170 del 14 novembre 2013, il Comune di Vanzago ha approvato le osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale relativo al nuovo progetto e le ha contestualmente inviate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e per le Attività Culturali, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia;
- in data 18 ottobre 2013 Italferr S.p.A. ha trasmesso al Comune di Vanzago il nuovo progetto per le valutazioni di competenza. Il progetto conferma la realizzazione di un complesso a 4 binari dalla stazione di Rho fino alla stazione di Parabiago e la realizzazione del collegamento Rho Fiera - Malpensa attraverso il raccordo Y;
- in data 25 ottobre 2013 Italferr S.p.A., in nome e per conto di R.F.I. S.p.A., ha pubblicato sui quotidiani nazionali l'avviso di avvio del procedimento, finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità, del nuovo progetto di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parbiago e Raccordo Y" ai sensi dell'articolo 166 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006;
- come previsto dalla normativa nazionale, in vista dell'apertura di una nuova Conferenza dei Servizi, si rende necessario trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia le osservazioni in merito al nuovo progetto di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parbiago e Raccordo Y";

Esprime, a seguito dell'attenta analisi della documentazione trasmessa e scaricata dal sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.minambiente.it), la netta contrarietà alla realizzazione del progetto in esame.

Tale progetto presenta impatti altamente penalizzanti sul territorio e sulla comunità locale. La presenza di aree residenziali che si susseguono senza soluzione di continuità lungo la tratta e l'esiguità del corridoio a disposizione della linea ferroviaria aggravano gli impatti dell'opera rendendoli gravemente pregiudizievoli per la salute, la qualità abitativa, la sicurezza della popolazione, la continuità ambientale, paesaggistica e urbanistica del territorio.

Ancora una volta viene minacciato il fitto contesto urbanistico che in Comune di Vanzago affianca il sedimè ferroviario. Contesto urbano che nello Studio di Impatto Ambientale sul progetto preliminare di triplicamento della linea ferroviaria del 2003, risultava incompatibile con la posa di un quarto binario.

Sia nello Studio di Impatto Ambientale 2013 che nei nuovi elaborati di progetto non è individuabile un paragrafo che dia ampio spazio, come per altro richiesto dalla sentenza del Consiglio di Stato del 21/12/2012, alle motivazioni per le quali la posa di quattro binari risulti oggi compatibile con il contesto urbano e l'ambiente.

Alla luce di queste considerazioni, il Comune di Vanzago ritiene non condivisibile l'impianto generale del progetto proposto ed al fine di minimizzare gli impatti negativi sull'intera comunità, chiede:

- A. in via prioritaria di **riprogettare il tracciato modificando la localizzazione dell'opera** al fine di dare una differente risposta al traffico relativo ai treni ad alta percorrenza ed al traffico merci.

Come descritto nel S.I.A., il Piano Territoriale Regionale ed il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale perseguono, per gli interventi infrastrutturali relativi alle reti ferroviarie, la specializzazione delle infrastrutture: *"Sulle nuove linee potrà essere instradato il traffico a media-lunga distanza e le linee esistenti dovranno essere adattate ad un uso metropolitano e regionale"* (MDL112D22RGSA0000001A - Sintesi non Tecnica - pag 26).

Condividendo tali considerazioni, si chiede la riprogettazione dell'opera attraverso il miglioramento della linea esistente con il potenziamento dei treni ad alta frequentazione, al fine di trasformare l'attuale servizio ferroviario suburbano in una vera e propria metropolitana leggera che permetta di collegare velocemente i cittadini dell'intera linea Rho-Gallarate al Polo Fieristico di Rho-Pero ed alla città di Milano.

Il decongestionamento dell'attuale linea Rho-Gallarate permetterebbe di dare vita ad un servizio metropolitano che a questo punto non si fermerebbe più alla stazione di Parabiago (attuale limite del progetto di quadruplicamento) ma sarebbe garantito su tutta la linea. Un vantaggio che permetterebbe di recuperare lo spirito che era alla base del progetto preliminare e che prevedeva il potenziamento dell'intera linea e non solo del tratto Rho-Parabiago, salvaguardando le comunità locali che a questo punto non verrebbero danneggiate dall'opera ma valorizzate dalla stessa.

- B. in via subordinata di riprogettare il tracciato con una soluzione che preveda **l'interramento della linea ferroviaria** nel tratto di attraversamento in territorio del Comune di Vanzago;
- C. ritenendo che le opere di mitigazione e di compensazione previste dal progetto definitivo non siano esaustive e sufficienti, in via subordinata e in difetto rispetto a quanto richiesto al punto B, di accogliere le seguenti **osservazioni e proposte di miglioramento**:
1. si chiede l'interramento della tratta di SP229, dalla rotonda di allaccio alla SP172 (opera in avanzato corso di realizzazione da parte della Provincia di Milano) alla rotonda di allaccio alla SP109 nella tipologia prevista dal Progetto Sempione Bis;
 2. si chiede la realizzazione del secondo lotto della SP172. Il primo lotto è in avanzata fase di realizzazione (termine lavori maggio-giugno 2014).

Al fine di rendere completamente operativa tale viabilità, risulta tuttavia necessario provvedere alla realizzazione del secondo lotto.

Si tratta di un'opera fondamentale per portare all'esterno il traffico pesante, con particolare riferimento al traffico indotto dalle lavorazioni di realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria. La completa realizzazione della SP172 permetterà, infatti, ai mezzi pesanti e agli autocarri di raggiungere comodamente le aree tecniche di cantiere lungo la linea ferroviaria (con particolare riferimento a quelle in territorio di Vanzago) senza attraversare i centri abitati sia provenendo dalla SP229, sia provenendo dalle autostrade o dalla via Novara;

3. in merito alla specializzazione delle linee ferroviarie, si chiede la garanzia che la tratta Rho-Gallarate sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere;
4. per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore:
 - a) la prescrizione dettata dal C.I.P.E. sul precedente progetto definitivo prevedeva che: *"ferma restando la funzionalità delle barriere antirumore previste dal progetto definitivo in approvazione, al fine di consentire un migliore inserimento paesaggistico delle stesse, il soggetto aggiudicatore provvederà ad apportare non sostanziali modifiche al tipologico attualmente in uso in maniera tale da prevedere l'uso di barriere in cemento fino all'altezza di due metri e trasparenti per le porzioni di barriera eccedenti i due metri di altezza. Inoltre, dal lato della barriera non interessato dalla circolazione dei treni, laddove ritenute utili, dovranno essere previste apposite maglie atte a consentire la crescita di piante rampicanti al fine di ottenere una significativa schermatura della porzione di barriera in cemento. Sarà onere del soggetto aggiudicatore la messa a dimora delle piante di cui trattasi"*.

Come è possibile constatare dagli elaborati di progetto le barriere antirumore che saranno installate lungo la linea ferroviaria in territorio del Comune di Vanzago, prevedono in alcuni tratti la presenza di pannelli fonoassorbenti completamente opachi. Una scelta che risulta in contrasto con la necessità di garantire il migliore inserimento paesaggistico delle barriere nel contesto urbano.

Considerato che l'infrastruttura ferroviaria attraversa esattamente il centro del nucleo abitato di Vanzago, risulta evidente la necessità di provvedere all'installazione, lungo tutta la tratta comunale, di barriere antirumore trasparenti in grado di garantire una maggiore luminosità e soprattutto di evitare lo spiacevole effetto di netta separazione tra le due parti del paese.

La presenza di un muro fisico, in alcuni casi alto ben 7 metri, al centro del nucleo abitato rappresenta una soluzione inaccettabile anche in presenza di mitigazioni a verde. Una vera e propria frattura territoriale con il conseguente deturpamento della qualità paesaggistica e visiva e l'eliminazione della continuità urbanistica. Tale situazione rende quindi necessario un notevole sforzo architettonico e un'attenta progettazione da un punto di vista tecnico ed estetico che, discostandosi dal tipologico standard attualmente in uso, punti come prima soluzione alla realizzazione di barriere "completamente trasparenti". Solo nel caso in cui risultasse impossibile garantire la mitigazione acustica prevista per legge, si chiede per la parte in calcestruzzo, l'utilizzo di soluzioni che possano ridurre l'impatto causato dall'inserimento delle barriere nel contesto urbano e contemporaneamente risolvere i problemi legati dalla difficile e costosa manutenzione delle mascherature a verde;

- b) inoltre, sempre allo scopo di minimizzare gli impatti delle barriere antirumore, si chiede la possibilità, in accordo con i cittadini frontisti, di compensare la riduzione in altezza delle barriere con interventi diretti sugli edifici esposti al rumore. Tale soluzione garantirebbe il rispetto dei limiti di emissione sonora previsti dalla legge e l'inserimento di barriere più basse e meno impattanti sul territorio comunale;
 - c) in Comune di Vanzago è prevista la realizzazione delle barriere attraverso la sola occupazione della sede ferroviaria con l'eccezione della via Quasimodo ove verrà utilizzata anche l'area verde pubblica denominata "Parco del Casinutun". Si chiede che tale scelta, che avrebbe il vantaggio di minimizzare i disagi ai proprietari frontisti lungo la linea ferroviaria, alla popolazione e alla circolazione delle autovetture, sia confermata anche in sede di progettazione esecutiva;
 - d) si chiede che la posa delle barriere sia realizzata contestualmente all'esecuzione degli interventi di quadruplicamento della linea e venga conclusa prima della messa in esercizio della linea stessa in modo da garantire il rispetto dei limiti di rumore previsti dalla normativa nazionale e dalla zonizzazione acustica approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 31 del 17 giugno 2011;
5. considerato che il Canale Villoresi, nonostante le opere di derivazione, continuerà a mantenere la sua presenza in affiancamento alla sede ferroviaria con la principale funzione di recettore delle acque meteoriche provenienti dalle barriere e dalla piattaforma ferroviaria, si chiede che l'intera tratta in ambito urbanizzato del Comune di Vanzago sia interrata e tombinata. Una soluzione progettuale che permetterebbe di minimizzare le condizioni di degrado che si verrebbero a creare in presenza di un canale caratterizzato, in assenza di piogge, da un basso

riempimento d'acqua: condizione che lo trasformerebbe in un ricettacolo di rifiuti e sporcizie generando una "fogna a cielo aperto" in pieno centro abitato.

6. in merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera:

a) si chiede lo spostamento dell'area tecnica di cantiere di via Pregnana nella vicina area posta a fianco al prolungamento della via l° Maggio. Tale soluzione, oltre ad allontanare il cantiere dalle abitazioni, permetterebbe di anticipare la realizzazione del parcheggio lato nord della fermata di Vanzago. Una condizione che faciliterebbe l'accesso al servizio ferroviario da parte dei cittadini durante la realizzazione del quadruplicamento della linea;

b) si chiede la predisposizione di un'accurata organizzazione delle aree di cantiere, al fine di evitare il rischio di inquinamento delle acque superficiali e le interferenze con le acque sotterranee e con la componente suolo/sottosuolo. Tale organizzazione dovrà comprendere: un rilievo accurato dei sottoservizi e dei manufatti interrati esistenti nell'area di lavoro, la realizzazione di vasche di contenimento intorno all'impianto fanghi, la realizzazione di canali di guardia intorno alle aree di lavoro, la predisposizione di apposite procedure per la realizzazione degli spostamenti delle condotte esistenti e per la gestione di eventuali situazioni di emergenza, l'attuazione di apposite misure organizzative di prevenzione per sversamenti accidentali di sostanze inquinanti;

c) la prescrizione dettata dal C.I.P.E. sul progetto definitivo del 2011 prevedeva che: *"la cantierizzazione e realizzazione di adeguamento di opere viarie connesse all'opera ferroviaria dovranno essere effettuate in modo da ridurre al minimo l'impatto sul traffico garantendo adeguate condizioni di deflusso del traffico"*.

La previsione di un flusso di 30 camion al giorno lungo le vie centrali del paese, con particolare riferimento alle vie Vittorio Emanuele e Umberto I, per garantire il collegamento dell'area tecnica di via Pregnana con il varco di accesso alla ferrovia in via Umberto I risulta in contrasto con la suddetta prescrizione. Si tenga presente che tale flusso di camion attraverserà il centro storico del paese (esattamente di fronte alla Chiesa Parrocchiale SS. Ippolito e Cassiano) con problemi legati alla salute dei cittadini e alla sicurezza dei pedoni.

Si chiede di studiare una diversa soluzione che possa minimizzare i disagi della popolazione attraverso l'anticipazione dei lavori di demolizione dei vecchi fabbricati di stazione e la contestuale realizzazione del nuovo tratto stradale di collegamento con la via Vittorio Veneto. Nella realizzazione di questo intervento dovrà essere sempre garantita la continuità agli accessi alla stazione, alle abitazioni e alle attività commerciali presenti;

- d) analoga situazione si verrebbe a creare lungo le vie Monasterolo, Monte Rosa e Ferrario (20 viaggi/giorno). Anche in tale caso il flusso di automezzi si troverebbe ad attraversare un'area altamente frequentata per le numerose attività commerciali, il cimitero e il Santuario S. Maria del Suffragio. Si chiede pertanto l'adozione di tutte le misure necessarie per garantire la salute e la sicurezza di cittadini e pedoni;
- e) la via I° Maggio e il relativo prolungamento sino alla rotonda di via Europa Unita - via Pregnana (NRX7) nel progetto definitivo non è considerata come possibile percorso dei mezzi durante la fase di cantierizzazione.
Si chiede che la realizzazione di tale opera venga effettuata prima dell'avvio dei lavori di quadruplicamento della linea in modo da minimizzare gli impatti sulla viabilità interna al paese;
- f) per gli interventi e le lavorazioni da realizzarsi all'interno del parco pubblico in via Quasimodo, è previsto un flusso di 25 camion al giorno provenienti dall'area tecnica ubicata in via Monterosa. Tale percorso prevede l'attraversamento del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta, un collegamento viario a un unico senso di marcia le cui dimensioni non permettono il passaggio di camion e autocarri. Si chiede lo studio di una soluzione alternativa;
- g) per l'accesso alla linea ferroviaria da via Ferrario è previsto l'utilizzo del primo tratto di pista ciclabile realizzata sopra la tombinatura del canale Villorosi. Si chiede la verifica della tenuta di tale collegamento in quanto non pensato per il transito di autovetture e soprattutto di automezzi pesanti. Si ritiene necessaria lo studio di una soluzione alternativa;
- h) l'adeguamento dei sottopassi (interventi SL02 e SL04) prevede la chiusura degli stessi per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori di ampliamento e di risagomatura delle rampe di accesso.
Durante le fasi costruttive risulta indispensabile garantire la continuità dei collegamenti tra le due parti del paese, deviando il traffico verso itinerari alternativi che utilizzino i sottopassi più prossimi a quelli oggetto dei lavori. A tal fine dovranno essere rispettate le tempistiche di realizzazione delle opere, evitando la chiusura contemporanea dei sottopassi, per minimizzare i disagi negli spostamenti, contenere il conseguente incremento del traffico di transito lungo il resto della viabilità urbana e garantire i collegamenti ciclo-pedonali;
- i) sempre per quanto concerne i sottopassi si chiede una verifica della risagomatura delle rampe al fine di evitare situazioni di pericolo o di scarsa praticabilità degli stessi soprattutto durante il periodo invernale.
Inoltre per quanto riguarda il sottopasso di via Europa Unita, si chiede lo studio di una differente scelta progettuale che preveda la

sostituzione del collegamento stradale tra la via Vittorio Veneto e l'Isola Maddalena di Pregnana Milanese previsto in affiancamento alla sede ferroviaria, con la realizzazione di un nuovo collegamento tra la via Vittorio Veneto e la via Trento per garantire un accesso più semplice alle abitazioni e minimizzare gli espropri previsti;

l) le lavorazioni previste in fase di cantierizzazione produrranno un'alta concentrazione di polveri, inoltre i percorsi dei camion indicati causeranno la dispersione delle stesse in tutto il territorio comunale. Al fine di minimizzare il problema si chiede:

- la puntuale verifica della pulizia e del lavaggio degli automezzi prima che gli stessi lascino le aree tecniche di cantiere e attraversino il territorio comunale;
- il lavaggio delle strade comunali interessate dal passaggio degli automezzi almeno due volte la settimana;
- la riasfaltatura, al termine dei lavori, delle strade soggette al passaggio degli automezzi;
- l'utilizzo di barriere fonoassorbenti e antipolvere di altezza adeguata su tutto il territorio comunale interessato dalle lavorazioni (aree di cantiere e linea ferroviaria);

m) l'intervento di quadruplicamento della linea prevede che le lavorazioni si possano svolgere su due turni giornalieri concentrando in orario notturno le lavorazioni di realizzazione delle barriere antirumore, che determinano un impatto acustico minore della realizzazione dei rilevati e delle opere d'arte.

Si chiede una più precisa indicazione sull'orario e i turni di lavoro limitando il più possibile l'utilizzo delle ore notturne. Si chiede inoltre che le lavorazioni non vengano effettuate il sabato e nei giorni festivi e siano silenziate attraverso l'utilizzo delle migliori tecnologie in modo da minimizzare le emissioni sonore e contenerle nei termini stabiliti dalla legge e nel rispetto della classificazione acustica comunale;

n) nella documentazione fornita viene sottolineato che la soluzione di cantierizzazione proposta non è vincolante per l'appaltatore che potrà proporre una soluzione alternativa in base all'organizzazione del proprio lavoro e alle tempistiche da rispettare.

Si chiede il coinvolgimento diretto del Comune di Vanzago e la condivisione nell'esatta definizione delle lavorazioni sia in merito agli interventi e alle relative tempistiche, sia in merito al percorso degli automezzi, a eventuali occupazioni di suolo pubblico, all'interruzione di viabilità, di sottopassi e di servizi comunali;

7. per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago siamo a chiedere l'elaborazione di un documento che descriva in modo più

preciso e puntuale l'esatta sequenza di lavorazioni previste sul territorio comunale. In particolare si chiede che vengano garantite:

- a) una soluzione che permetta di mantenere, durante tutto il periodo dei lavori di quadruplicamento della linea, il collegamento del parcheggio di via Assisi con i binari, soprattutto durante la fase di demolizione e realizzazione dei fabbricati di stazione, del marciapiede centrale, dei sottopassi e dei collegamenti ai parcheggi lato nord e lato sud;
- b) l'accesso al servizio ferroviario da parte degli utenti, durante tutta la fase dei lavori, sia in direzione Milano sia in direzione Gallarate-Varese;

si chiede inoltre:

- c) l'estensione della pensilina a protezione del marciapiede centrale di fermata in modo da garantire la copertura di entrambi i sottopassi di accesso al marciapiede stesso e sopperire all'assenza della sala di attesa, eliminata a causa del declassamento della stazione di Vanzago a semplice fermata;
 - d) la realizzazione, prima della demolizione dell'attuale parcheggio di circa 100 posti ubicato nell'area degli attuali fabbricati di stazione, di un parcheggio biciclette coperto provvisorio o di uno dei park bici previsti in progetto, in modo da garantire un'area di sosta per le biciclette anche durante la fase di cantierizzazione;
 - e) la realizzazione del nuovo park bici di via Assisi in un'area più vicina all'accesso ai binari e all'attuale sottopassaggio di collegamento al marciapiede di stazione. Intervento da condividere e concordare con il Comune di Vanzago;
8. in merito alle misurazioni acustiche di progetto:
- a) si chiede la verifica, durante la fase di progettazione esecutiva, durante la cantierizzazione e la messa in esercizio della nuova linea ferroviaria, dell'ottemperanza a quanto previsto dalla zonizzazione acustica approvata dal Consiglio Comunale del Comune di Vanzago con deliberazione n. 31 del 17 giugno 2011; sia per quanto riguarda la situazione post operam e il futuro servizio ferroviario sia per quanto concerne i lavori previsti durante la fase di cantierizzazione;
 - b) lo studio acustico allegato al progetto definitivo è stato effettuato considerando un numero di treni merci pari all'attuale, ovvero 20 tracce. Come già anticipato in precedenza si chiede che la tratta Rho-Gallarate sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere.

In subordine risulta strettamente necessario garantire che il numero di 20 treni merci giornalieri sia considerato il limite massimo per la linea. Un eventuale aumento di tale numero invaliderebbe la simulazione acustica effettuata con conseguente superamento dei limiti acustici previsti dalla legge. Una situazione che produrrebbe disagi inaccettabili alla cittadinanza con particolare riferimento ai recettori sensibili lungo la linea;

- c) nella documentazione di progetto è possibile leggere: *“gli interventi proposti consentono, infatti, di riportare la maggior parte dei ricettori entro i limiti di norma. I livelli sonori nel periodo diurno si attestano in corrispondenza di tutti i comuni della tratta mediamente tra i 50 dB(A) e i 55 dB(A). Ciò nondimeno permangono alcune situazioni di impatto residuo che, anche considerando in via cautelativa un coefficiente di fonoisolamento degli infissi esistenti pari a 20 dB, determinano situazioni di impatto interno. Per tali ricettori comunque, successivamente alla realizzazione delle opere di mitigazione, verrà opportunamente verificato il rispetto dei limiti interni, ricorrendo - ove necessario - a mitigazioni dirette sugli stessi”.*

Si ritiene indispensabile per tali abitazioni la previsione e realizzazione di interventi di mitigazione diretta da attuarsi sin dalla fase di cantiere, senza attendere le verifiche del rispetto dei limiti nella fase di esercizio. Interventi di prevenzione che permetteranno ai cittadini coinvolti di non trovarsi nella situazione di sopportare disagi in attesa di soluzioni senza alcuna garanzia sulle tempistiche di realizzazione e sulla conseguente copertura economica;

9. l'intera tratta in territorio di Vanzago risulta critica per quanto riguarda l'impatto derivante dalle vibrazioni indotte dalle lavorazioni di cantiere e dal transito dei convogli ferroviari. L'individuazione dei conseguenti interventi di mitigazione risulta essere fondamentale sin dalla presente fase progettuale, ritenendo non sufficientemente cautelativo rimandare la scelta sulle modalità da adottare alla successiva fase di progettazione esecutiva, soprattutto in relazione alla difficoltà di reperire le risorse necessarie per garantire l'esecuzione degli interventi necessari.

Ciò richiede un immediato e più dettagliato approfondimento sui sistemi di intervento con funzione antivibrante che prevedano l'utilizzo di trincee nel terreno, riempite di materiale smorzante, tra i binari e il confine del sedime ferroviario allo scopo di aumentare lo smorzamento delle vibrazioni.

Inoltre al fine di evitare l'insorgere di possibili contenziosi relativi a danni agli edifici, siti nella fascia sino ai 20 metri dalla barriera più esterna, derivanti dalle lavorazioni, si chiede per gli stessi venga realizzata un'attività di redazione di testimoniale di stato a cura e spese di R.F.I. S.p.A.

10. per quanto riguarda il tema degli espropri e delle demolizioni:

- a) si segnalano errori ed omissioni nelle identificazioni catastali con particolare riferimento alle proprietà del Comune di Vanzago;
- b) si chiede l'immediata riattivazione del tavolo per la condivisione delle "Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato". Il documento allegato al progetto e presentato da R.F.I. S.p.A. e Regione Lombardia ai comuni coinvolti, non ha mai ottenuto la condivisione di questi ultimi. I comuni sono ancora oggi in attesa di ricevere risposte in merito alle ultime proposte avanzate con comunicazioni scritte del 2 e 27 luglio 2012 e che vengono allegate al presente documento.

Considerata la necessità di garantire ai cittadini direttamente e pesantemente coinvolti dall'opera il giusto ristoro economico e la giusta compensazione per i danni ambientali, territoriali, sanitari e sociali provocati dall'avvicinamento dell'infrastruttura alle civili abitazioni:

- si chiede, per le indennità di esproprio delle abitazioni frontiste, di valorizzare gli immobili coinvolti in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà.
Si chiede inoltre di considerare una quota pari al 30% del valore dell'immobile da corrispondere ai proprietari come compensazione del disagio affettivo. Di provvedere a un contributo forfettario per le spese relative all'eventuale trasloco, all'allacciamento delle nuove utenze e all'adeguamento degli arredamenti oltre al risarcimento per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta;
- si chiede, per le indennità di esproprio delle pertinenze, di valorizzare gli immobili coinvolti in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà.
Si chiede inoltre di corrispondere ai proprietari una quota pari al valore del 10% della relativa abitazione comprensiva della pertinenza da espropriare, quale compensazione per il deprezzamento dell'immobile;
- in merito alle indennità di vicinato, in considerazione all'antropizzazione delle aree attraversate dall'infrastruttura e con l'obiettivo di ridurre i disagi abitativi derivanti dall'allargamento della sede ferroviaria oltre che favorire la riqualificazione urbanistica delle zone a ridosso della ferrovia:
 - si chiede di utilizzare i seguenti parametri per determinare la percentuale di compensazione economica rispetto al valore dell'immobile interessato:
10% per la diminuita luminosità – ridotto soleggiamento;

10% per l'accessibilità più difficoltosa;
10% per la veduta;
10% per le vibrazioni;
10% per il rumore;

portando il valore di riferimento al 50%;

- per le abitazioni frontiste ricadenti, con qualunque percentuale dell'immobile, nei 10 metri dalla barriera fonoassorbente più vicina, il soggetto attuatore, nel caso in cui il proprietario non dovesse accettare la proposta prioritaria di acquisizione, dovrà corrispondere una cifra pari al 50% del valore dell'immobile calcolato ai prezzi di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trova la proprietà;
 - per le abitazioni frontiste comprese, con qualunque percentuale dell'immobile, in una distanza compresa tra 10 e 30 metri dalla barriera fonoassorbente più vicina, il soggetto attuatore, per la svalutazione dell'immobile e per il relativo disagio abitativo, dovrà corrispondere un indennizzo dal 50% al 20% del valore dell'immobile calcolato ai prezzi di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trova la proprietà, sulla base della distanza dell'immobile dalle barriere stesse;
 - nei casi di unità abitative che ricadano in più di una fascia, dovrà essere utilizzata, per tutto l'immobile, la percentuale di indennizzo più alta ovvero quella più favorevole per il cittadino;
- si chiede che la presenza di ostacoli fissi posti tra le barriere antirumore e gli edifici frontisti non sia presa in considerazione al fine di ridurre le percentuali di indennizzo;
 - nel caso in cui gli espropri coinvolgano abitazioni o attività commerciali affittate, si chiede di prevedere delle compensazioni anche per gli affittuari. In particolare:
 - per quanto riguarda l'uso abitativo è necessario prevedere l'indennizzo totale della penale di recessione del contratto maggiorato del 25%, un bonus di uscita pari al canone di locazione per 12 mensilità, un rimborso per disagio abitativo pari al valore del canone di locazione per 12 mensilità, un contributo forfettario per l'eventuale trasloco, l'allacciamento delle nuove utenze e per l'adeguamento degli arredamenti oltre al rimborso per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta;
 - per quanto concerne l'uso commerciale: l'indennizzo totale della penale di recessione del contratto maggiorato del 25%, un bonus per cessata attività pari al fatturato

medio degli ultimi 3 anni, un contributo forfettario per l'eventuale trasloco, l'allacciamento delle nuove utenze e per l'adeguamento degli arredamenti oltre al rimborso per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta.

- infine qualora per l'esecuzione delle opere emerga il bisogno di occupare aree non soggette al procedimento espropriativo per necessità di cantiere, dovrà esserne dato avviso al proprietario almeno tre mesi prima dell'occupazione e dovrà essere ottenuta dal proprietario stesso l'autorizzazione all'occupazione temporanea.

Al termine dell'occupazione l'area dovrà essere totalmente reintegrata e ripristinata in ogni suo elemento a spese di R.F.I. S.p.A. o aventi causa e dovrà essere corrisposta al proprietario, a titolo di indennità di occupazione e disagio, l'ammontare risultante dal prodotto di un dodicesimo di quanto sarebbe a lui dovuto in caso di esproprio della stessa area per il numero di anni o frazioni di essi per i quali si è protratta l'occupazione.

Nel caso in cui non fosse possibile ripristinare completamente l'area alle condizioni ante-operam saranno risarciti i danni al proprietario sulla base dei criteri definiti per le indennità di esproprio per pertinenze.

Il documento delle "Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato", oltre a quanto sopra, dovrà inoltre riportare nel dettaglio tempi e modalità per il versamento dell'indennizzo;

- c) si chiede che le aree di proprietà comunale oggetto di esproprio da parte di R.F.I. S.p.A. siano valutate prevedendo per il Comune di Vanzago un adeguato ristoro, oltre ad un congruo indennizzo per le ricadute di carattere ambientale, urbanistico e sociale lesive degli interessi pubblici coinvolti;
 - d) si chiede che le aree private lungo la linea ferroviaria oggetto di esproprio da parte di R.F.I. S.p.A. siano sistemate con l'abbattimento degli immobili presenti e successivamente cedute gratuitamente al Comune di Vanzago. Ciò permetterà di evitare situazioni di degrado e garantire lo sfruttamento di tali aree per potenziare i servizi alla cittadinanza e all'utenza ferroviaria quali creazione di parcheggi o aree verdi;
11. per rafforzare la connettività ecologica del SIC/ZPS Bosco WWF di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PLIS del Basso Olona si chiede la realizzazione di un ecodotto per la fauna in corrispondenza del sottopasso di via Europa Unita, così come in corrispondenza della fascia libera a nord dell'abitato di Pogliano Milanese, non identificata come corridoio ecologico della Rete Ecologica Regionale della Rete Ecologica Provinciale, ma corrispondente al punto di contatto tra i PLIS del Roccolo e del Basso Olona;

12. per quanto riguarda le opere compensative già inserite nel progetto e relative al territorio comunale di Vanzago:

- a) risulta fondamentale anticipare la realizzazione del collegamento della via I° Maggio con la rotonda di via Europa Unita (NRX7) in modo che tale collegamento possa essere attivo prima dell'avvio dei cantieri lungo la linea ferroviaria.
Anche in tale caso, la realizzazione di tale opera permetterà di migliorare l'impatto delle lavorazioni sulla comunità vanzaghese, dirottando il traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere all'esterno del centro abitato;
- b) si propone la realizzazione dei bici-park utilizzando il sistema "Share Lock"; una soluzione in grado di migliorare la qualità e la sicurezza di tali parcheggi;
- c) risulta necessario definire nel dettaglio tempi e modalità di realizzazione di alcuni interventi che prevedono il coinvolgimento del Comune di Vanzago durante la fase di progettazione esecutiva con particolare riferimento:
 - alla via Vittorio Veneto (NRK3) – si chiede lo sviluppo di una soluzione progettuale che preveda la sostituzione del collegamento stradale tra la via Vittorio Veneto e l'Isola Maddalena in Pregnana Milanese previsto in affiancamento alla sede ferroviaria, con la realizzazione di un nuovo collegamento tra la via Vittorio Veneto e la via Trento per garantire un accesso più semplice alle abitazioni e minimizzare gli espropri previsti;
 - alla pista ciclabile di collegamento della nuova fermata di Vanzago con il Bosco WWF (NRX6) – il tracciato dovrà essere modificato e spostato sul lato nord della carreggiata al fine di dare continuità ai percorsi ciclopedonali esistenti evitando pericolosi attraversamenti stradali. Inoltre l'intervento dovrà essere realizzato direttamente da R.F.I. S.p.A. nell'ambito dell'appalto relativo al Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y;
 - alla sistemazione della piazza 25 Aprile e di via Castelli – si chiede lo studio di una soluzione che salvaguardi le piantumazioni esistenti lungo la via Castelli e renda più usufruibile l'area che si verrà a creare al posto dell'attuale piazza 25 aprile;
- d) in nessun documento allegato al nuovo progetto, è indicata la tempistica per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale. Si chiede la produzione di un documento che riporti dettagliatamente tali informazioni;

13. infine, si riportano di seguito le richieste avanzate dal Comune di Vanzago in merito alla tempistica di realizzazione delle opere di compensazione, che si intendono riconfermare:

Collegamento via I° Maggio con rotatoria di via Europa Unita (NRX7)

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse.

Tale opera è stata richiesta sia in relazione all'attrazione di traffico esterno da parte della nuova fermata, che prevede un esercizio comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti, sia in relazione all'utilizzo dell'area destinata a parcheggio come area tecnica e in coerenza con la prescrizione C.I.P.E. "il soggetto aggiudicatore dovrà far garantire nella fase di cantiere l'efficienza della viabilità locale".

Con riferimento a quanto sopra si richiede che l'avvio dei lavori per tale opera preceda l'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e possa concludersi entro mesi sei dalla sottoscrizione del contratto con il soggetto aggiudicatore e comunque prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago.

Potenziamento del parcheggio di via Assisi (FVY1)

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse.

Tale opera è stata richiesta sia in relazione all'attrazione di traffico esterno da parte della nuova fermata, che prevede un esercizio comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti, sia in relazione alla demolizione, prevista con il Progetto Definitivo proposto, del parcheggio di via Paolo Ferrario, posto al Km 3+050 lato sud.

Con riferimento a quanto sopra si propone che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione entro tre mesi dalla soppressione del parcheggio di via Paolo Ferrario, posto al Km 3+050 lato sud.

Realizzazione Parcheggio di via Pregnana (NRX5)

Trattasi di opera che risulta connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario in quanto destinata nella fase di cantierizzazione ad area tecnica.

Si richiede di spostare l'area tecnica di via Pregnana presso la vicina area, di proprietà della Fondazione Ferrario, posta a fianco del prolungamento della via I° Maggio e di anticipare la realizzazione del parcheggio alla macrofase n.1 in modo da facilitare l'accesso al servizio ferroviario da parte dei cittadini durante la cantierizzazione dell'opera.

Realizzazione di pista ciclabile dalla Fermata di Vanzago alla Villa del Castellazzo (NRX4)

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e le opere a questo direttamente connesse.

Tale opera risulta, nella parte iniziale, in affiancamento al Collegamento diretto tra il parcheggio di via Pregnana e via I Maggio.

Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tale opera, per la parte ricadente sul Comune di Vanzago, avvenga contestualmente alla realizzazione del "Collegamento via I° Maggio con rotatoria di via Europa Unita".

Realizzazione dei tratti mancanti della pista ciclabile di collegamento della Fermata di Vanzago al pSIC Bosco di Vanzago (NRX6)

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse.

Tale opera, che dovrà essere realizzata direttamente da R.F.I. S.p.A. nell'ambito dell'appalto relativo al Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y, è stata richiesta con riferimento alle prescrizioni C.I.P.E. "dovranno essere sviluppati gli interventi finalizzati al miglioramento complessivo del pSIC «Bosco di Vanzago» proposti".

Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione entro mesi dodici dall'approvazione del progetto esecutivo.

Spostamento fuori dall'abitato del tracciato dell'elettrodotto Cesano-Tavazzano Est compreso tra i sostegni n° 12 e n° 15, sulla base del progetto di massima elaborato da Terna su incarico dell'Amministrazione di Vanzago

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse.

Tale opera è stata richiesta a compensazione dell'impatto ambientale, territoriale e sociale. L'iter di approvazione dello spostamento di tale impianto prevede una tempistica non breve.

Con riferimento a quanto sopra si richiede che per la realizzazione di tale opera entro mesi tre dall'approvazione del Progetto Definitivo sia incaricato il soggetto attuatore (Terna) che dia avvio all'iter autorizzativo, onde poter prevedere la conclusione dell'opera entro due anni dall'inizio dei lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria.

Estensione degli interventi di potenziamento arboreo in via Assisi, via Quasimodo, via Della Filanda, parcheggio di via Pregnana

Trattasi di opere di veloce e semplice esecuzione, che per caratteristiche e funzionalità devono però avere inizio successivamente ad altre lavorazioni, quali ad esempio la modifica del sedime del canale Villoresi, la realizzazione dei parcheggi e la posa delle barriere.

Con riferimento a quanto sopra si richiede la realizzazione delle stesse con tempistiche di realizzazione non superiori a mesi tre, a partire dall'ultimazione delle relative lavorazioni propedeutiche.

Modifiche alla Fermata di Vanzago (scale di accesso, prolungamento pensilina, park bici, aree a verde)

Trattasi di opere che risultano direttamente connesse alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario.

Tali opere comprendono accessi e servizi per l'utenza ferroviaria.

Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tali opere avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione contestualmente alle opere inerenti al sedime ferroviario.

Realizzazione secondo lotto della SP172

Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse.

Si tratta di un'opera fondamentale per portare all'esterno il traffico pesante con particolare riferimento al traffico indotto dalle lavorazioni di realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria. La completa realizzazione della SP172 permetterà, infatti, ai mezzi pesanti e agli autocarri di raggiungere

comodamente le aree tecniche di cantiere lungo la linea ferroviaria senza attraversare i centri abitati.

Con riferimento a quanto sopra si richiede che l'avvio dei lavori per tale opera preceda l'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e debba concludersi prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago.

Realizzazione nuova viabilità via Castelli-Via Vittorio Veneto

Trattasi di un'opera che risulta direttamente connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario.

Si chiede di studiare una diversa soluzione che possa minimizzare i disagi della popolazione attraverso l'anticipazione dei lavori di demolizione dei vecchi fabbricati di stazione e la contestuale realizzazione del nuovo tratto di collegamento con via Vittorio Veneto. Nella realizzazione di questo intervento dovrà essere sempre garantita la continuità agli accessi alla stazione, alle abitazioni e alle attività commerciali presenti.

Interramento canale Villorosi in affiancamento al tracciato ferroviario

Trattasi di un'opera che risulta direttamente connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Un intervento al fine di minimizzare le condizioni di degrado che si verrebbero a creare in presenza di un canale caratterizzato, in assenza di piogge, da un basso riempimento d'acqua: condizione che lo trasformerebbe in un ricettacolo di rifiuti e sporcizie generando una "fogna a cielo aperto" in pieno centro abitato.

Si richiede che la realizzazione di tale opera sia attuata durante i lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria e all'installazione delle barriere antirumore su territorio del Comune di Vanzago e si concluda contestualmente al termine di tali interventi.

Confidando in una valutazione positiva delle nostre osservazioni rimaniamo in attesa di conoscere le vostre conseguenti determinazioni così come previsto per legge.

Con osservanza,

Il Sindaco
Roberto Nava
Comune di Vanzago

Comune di Rho



Comune di Pregnana Mil.



Comune di Vanzago



Comune di Pogliano Mil.



Comune di Nerviano



Comune di Parabiago



Prot. n.
Class. 6/7/0
Fasc. 9/2005

Spett. RFI Direzione Investimenti
Ing. Michele Marzano
Staz. Centrale, Binario 3, Scala B
P.za Duca d'Aosta, 1
20124 - Milano

Spett. Regione Lombardia
U.O. Infrastrutture Ferroviarie
Arch. Laura Burzillieri
P.za Città di Lombardia, 1
20124 - Milano

Spett. Italferr
Ing. Mario Gambaro
P.M. Nodo di Milano
Via Torcello, 2
20154 - Milano

E p.c.

Ai Sindaci dei Comuni di Rho,
Pregnana Mil., Vanzago, Pogliano
Mil., Nerviano, Parabiago

Rho, 2 luglio 2012

OGGETTO: Richieste di modifica delle "Linee Guida per il calcolo della variazione del valore immobiliare" - progetto Rho-Gallarate - Giugno 2012

Facendo riferimento al documento in oggetto, pervenuto all'attenzione dei Comuni interessati nel Giugno 2012, i Comuni di Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago richiedono congiuntamente le seguenti modifiche, in ordine di priorità:

1. Per quanto riguarda il riferimento base per la stima dei valori immobiliari dal quale desumere le compensazioni economiche dovute, si richiede che tale riferimento sia il più recente bollettino di *Rilevazione dei prezzi degli immobili* pubblicato dalla *Borsa Immobiliare della Camera di Commercio di Milano (OSMI)* utilizzando per tutti i casi i valori massimi della zona Centro e alternativamente, a seconda dei casi, i valori della categoria *Appartamenti recenti o ristrutturati* o della categoria *Appartamenti vecchi o da ristrutturare*.

Si richiede inoltre che non vengano applicati i coefficienti di riduzione citati nel capitolo *Criterio estimativo di mercato* dell'Allegato 1 e che non vengano valutati separatamente i fattori di disturbo citati nel capitolo *Criterio applicato nelle tratte AV e nodi ferroviari AV* del medesimo allegato, ma vengano utilizzati invece i valori immobiliari come sopra definiti senza coefficienti di riduzione e venga applicato per ciascun caso un unico valore percentuale di compensazione desunto dalla tabella di cui al capitolo 5 delle Linee Guida.

2. Per quanto riguarda i tempi di liquidazione delle compensazioni economiche ai proprietari di cui al cap. 6 delle Linee Guida, si richiede che la determinazione della compensazione e la comunicazione ai proprietari avvengano entro 90 giorni dalla presentazione della documentazione probatoria e catastale da parte dei proprietari stessi, e che la liquidazione delle compensazioni avvenga entro 90 giorni dall'accettazione formale da parte dei medesimi proprietari.
3. Per quanto riguarda la tabella di cui al capitolo 5 delle linee guida, si richiedono le seguenti modifiche:
 - Alla casistica di cui alla lettera a) sia aggiunto il seguente riferimento: "A coloro che non hanno aderito alla proposta di cessione dell'U.I. e a coloro che non hanno potuto aderire in quanto l'U.I. ricade per meno del 50% nella fascia di distanza ≤ 10 metri".
 - La percentuale di cui alla lettera a) sia incrementata dal 50% al 65%.
 - Le percentuali di cui alla lettera b) siano incrementate rispettivamente: dal 34% al 50%, dal 19% al 35%, dal 10% al 25%.
 - Al paragrafo finale sia aggiunto il seguente contenuto: "Qualora la quota di superficie di ciascuna unità immobiliare ricadente all'interno di una delle casistiche sopra definite alle lettere a) e b) superi il 30% della superficie totale della stessa unità immobiliare, all'intera superficie dell'unità immobiliare sarà applicato il valore percentuale massimo previsto".
4. Per quanto riguarda la determinazione delle percentuali di compensazione economica di cui al cap. 5 delle Linee Guida si richiede che gli ostacoli fissi presenti tra gli edifici e le barriere fonoassorbenti non siano considerati al fine di ridurre le percentuali di indennizzo e ciò in quanto tali ostacoli non attenuano i disagi per i quali vengono erogate le compensazioni.
5. Per quanto riguarda la determinazione delle compensazioni più volte citata nelle Linee Guida, si richiede che il valore immobiliare iniziale dei beni

interferiti non sia calcolato con riferimento alle sole unità immobiliari residenziali ma anche alle pertinenze delle stesse compresi i terreni edificabili e alle unità commerciali e produttive (funzioni compatibili: negozi, uffici, laboratori) se inserite all'interno di edifici con tipologia e destinazione urbanistica residenziali, utilizzando come riferimento base per la determinazione del valore immobiliare la medesima pubblicazione di cui al punto 1 della presente.

6. Per quanto riguarda il calcolo della distanza nella definizione delle fasce di 10, 20 e 30 metri più volte citato nelle Linee Guida, si richiede che tale distanza sia calcolata non dalla rotaia più esterna ma dalla barriera fonoassorbente, poiché è quest'ultima, in molti casi, a determinare alcuni dei disagi più rilevanti.
7. Per quanto riguarda le proprietà interessate anche da esproprio, si chiede che queste vengano escluse dall'applicazione delle Linee Guida. Tali situazioni verranno trattate separatamente senza vincolo del rispetto delle Linee Guida stesse per la parte non interessata dall'esproprio, in modo tale da poter compensare integralmente l'effettivo pregiudizio subito.

In attesa di un vostro formale riscontro e confidando nel fatto che questo rechi l'accoglimento integrale delle richieste sopra esposte, rimaniamo a disposizione per ulteriori approfondimenti, integrazioni, chiarimenti e informazioni.
Distinti saluti.

Il Sindaco di Rho
Pietro Romano

Il Sindaco di Pregnana Milanese
Sergio Romeo Maestroni

Il Sindaco di Vanzago
Roberto Nava

Il Sindaco di Pogliano Milanese
Vincenzo Magistrelli

Il Sindaco di Nerviano
Enrico Cozzi

Il Sindaco di Parabiago
X Franco Borghi

Il VICE SINDACO
Raffaello Cozzi

PER RICEVUTA:

[Handwritten signature]



G.C.
R4 7-12-2013

Comune di Rho



Comune di Pregnana Mil.



Comune di Vanzago



Comune di Pogliano Mil.



Comune di Nerviano



Comune di Parabiago



Prot. n.
Class. 6/7/0
Fasc. 9/2005

Spett. RFI Direzione Investimenti
Ing. Michele Marzano
Staz. Centrale, Binario 3, Scala B
P.za Duca d'Aosta, 1
20124 - Milano

Spett. Regione Lombardia
U.O. Infrastrutture Ferroviarie
Arch. Laura Burzilleri
P.za Citta di Lombardia, 1
20124 - Milano

Spett. Italferr
Ing. Mario Gambaro
P.M. Nodo di Milano
Via Torcello, 2
20154 - Milano

E p.c. Ai Sindaci dei Comuni di Rho,
Pregnana Mil., Vanzago, Pogliano
Mil., Nerviano, Parabiago

Rho, 27 luglio 2012

OGGETTO: Integrazione alle richieste di modifica delle "Linee Guida per il calcolo della variazione del valore immobiliare" - progetto Rho-Gallarate - Giugno 2012

Facendo seguito alla precedente comunicazione inviata dai Comuni di Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago in data 04/07/2012, con riferimento alla vostra richiesta di integrazione argomentativa del punto 3 della medesima comunicazione, avanzata nel corso della conferenza

di servizi svoltasi presso la sede di Regione Lombardia lo scorso 03/07/2012, si inviano le seguenti precisazioni.

Le Linee Guida stabiliscono percentuali di indennizzo fissate ai punti a) e b) del capitolo 5, determinate a partire dalla misura del 34%, valore derivante dai parametri di cui all'Allegato 1 (Criterio applicato nelle tratte AV e Nodi Ferroviari AV). Per gli edifici ricadenti nella fascia $\leq 10m$ tale valore di riferimento risulta incrementato al 50%, mentre negli altri casi esso risulta ridotto sulla base dell'incidenza dei medesimi parametri. In proposito si ritiene che i parametri di cui all'Allegato 1 debbano essere così rideterminati:

- a) 10% per la diminuita luminosità o ridotto soleggiamento
- b) 10% per l'accessibilità più difficoltosa
- c) 10% per la veduta
- d) 10% per le vibrazioni
- e) 10% per il rumore

portando così la misura di riferimento da 34% a 50%.

Di conseguenza, valutando i singoli parametri con riferimento ai casi previsti, le percentuali di indennizzo di cui al Capitolo 5 risultano così ricalcolate:

Caso	Valore attuale	Luce	Accesso	Veduta	Vibrazioni	Rumore	Valore proposto
$\leq 10m$	50%	15%	12,5%	12,5%	12,5%	12,5%	65%
$> 10m$ e $\leq 20m$ libero con affacci	34%	10%	10%	10%	10%	10%	50%
$> 20m$ e $\leq 30m$ libero con affacci	19%	7,5%	5%	7,5%	7,5%	7,5%	35%
$> 10m$ e $\leq 20m$ coperto no affacci	19%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	5%	35%
$> 20m$ e $\leq 30m$ coperto no affacci	10%	5%	5%	5%	5%	5%	25%

Si rimane in attesa di un vostro formale riscontro relativo a tutti i punti evidenziati nella presente e nella precedente comunicazione, sempre confidando nel fatto che questo rechi l'accoglimento integrale delle richieste sopra esposte. Rimaniamo a disposizione per ulteriori approfondimenti, integrazioni, chiarimenti e informazioni.
Distinti saluti.

Il Sindaco di Rho
Pietro Romano

Il Sindaco di Pregnana Milanese
Sergio Romeo Maestroni

Il Sindaco di Vanzago
Roberto Nava

Il Sindaco di Pogliano Milanese
Vincenzo Magistrelli

Il Sindaco di Nerviano
Enrico Cozzi

Il Sindaco di Parabiago
Franco Borghi