



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

EX DIREZIONE GENERALE PER LA PROTEZIONE DELLA NATURA E DEL MARE

DIVISIONE II – BIODIVERSITA', AREE PROTETTE, FLORA E FAUNA
IL DIRIGENTE

Alla Direzione Generale per le valutazioni e le
autorizzazioni ambientali

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

OGGETTO: Potenziamento della linea ferroviaria Milano Genova. Procedimento di compatibilità ambientale – osservazioni ex art. 11, comma 2, del DPR 327/2001

Si inoltra per competenza la nota dell'Avv. Giulia Molteni e dell'Ing. Claudio Fanottoli relativa all'oggetto, erroneamente trasmessa a questa Direzione.

MATURANI ANTONIO
MINISTERO DELL'AMBIENTE
DIRIGENTE DELLA DIVISIONE II
25.10.2019 08:02:37 UTC



Il presente atto è firmato digitalmente ai sensi del D.P.R. n.445/2000 e del D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate. Detta modalità sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa.

Milano, 22 ottobre 2019

Spett.Le

Italferr S.p.a.

via V. G. Galati, 71

00155 – Roma

-via pec all'indirizzo proc-aut-espro@legalmail.it, anticipata via email all'indirizzo italferr@italferr.it -

e p.c.

Spett.Le

RFI S.p.a.

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 - Roma

-via pec all'indirizzo segreteriaacda@pec.rfi.it-

Spett.Le

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Divisione 2 - Sistemi di Valutazione Ambientale della Direzione Generale per le

Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 - Roma

-via pec pnm-II@pec.minambiente.it e ctva@pec.minambiente.it, anticipata all'indirizzo digianfrancesco.carlo@minambiente.it:

Spett.Le

Comune di Locate di Triulzi

Via Roma, 9

20085 – Locate di Triulzi (MI)

-trasmessa via pec all'indirizzo comune@pec.comune.locateditriulzi.mi.it-

Alla c.a. del Dirigente della U.O. Gestione Costruzioni di Italferr S.p.a., dell'Arch. Gianluigi Nocco e Dr. Geol. Carlo Di Gianfrancesco del Ministero dell'Ambiente e degli Assessori ai Lavori pubblici e Trasporti Torriani e Rizzi e dell'Arch. Songini del Comune di Locate di Triulzi

Oggetto: “Potenziamento della linea ferroviaria Milano – Genova. Progetto Definitivo del quadruplicamento tratta Milano Rogoredo – Pavia. Avviso di avvio del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'espropriazione ex art. 11 del DPR 327/2001e s.m.i”, pubblicato sull'Albo pretorio del Comune di Locate Triulzi in data 23/09/2019 – Procedimento ministeriale di compatibilità ambientale [ID_VIP: 4826] – Osservazioni ex art. 11, comma 2 del Decreto del Presidente della Repubblica 08/06/2001, n. 327

I sottoscritti Avv. Gloria Molteni

e Ing. Claudio Fanottoli (C.F.

, all'uopo specificamente delegati (**ALLEGATO 4**) dai Sigg. Giusy Schiavone, Giorgio Papetti e Maria Emilia Papetti -proprietari, la prima dei subalterni 701-704 del foglio 6, mappale 9 del catasto fabbricati del Comune di Locate Triulzi e i secondi (proprietari a metà) dei subalterni 702-704-705-706, foglio 6 mappale 8 del catasto fabbricati del Comune di Locate Triulzi, immobili interessati dalla procedura espropriativa di cui all'oggetto- nel manifestare l'interesse di questi ultimi a prendere attivamente parte al procedimento amministrativo di specie

osservano quanto segue ai sensi dell'art. 11, comma 2 del D.P.R. 327/2001

(i) alla luce del Documento recante “Potenziamento della linea ferroviaria Milano – Genova, tratto Milano – Rogoredo – Pavia” redatto pure ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. 13 giugno 2017,

n. 120 (cfr. Documenti di procedura della valutazione di impatto ambientale), il relativo Progetto relativo alla fermata di Locate di Triulzi (Km. 8+211.38) in ambito urbano prevederebbe i seguenti interventi in loco:

- a) ampliamento della piattaforma ferroviaria per l'inserimento dei due binari di quadruplicamento;
- b) innalzamento e allungamento del primo marciapiede, con rifacimento della pavimentazione e dei percorsi tattili per i disabili visivi di tipo LVE;
- c) ampliamento, innalzamento e allungamento del marciapiede a isola, con rifacimento della pavimentazione e dei percorsi tattili per i disabili visivi di tipo LVE;
- d) inserimento del terzo marciapiede, con rifacimento della pavimentazione e dei percorsi tattili per i disabili visivi di tipo LVE;
- e) realizzazione di nuove pensiline metalliche e coperture dei marciapiedi, di lunghezza sufficiente a riparare le scale e gli ascensori, di tipologia analoga a quelle esistenti sul marciapiede a isola che saranno rimosse;

(ii) più nel dettaglio, sulla base delle Tavole recanti “*Elaborati architettonici – stralcio piano banchine*” nel Progetto Definitivo dell’Opera Pubblica, il terreno espropriato di proprietà dei predetti privati risulterebbe pari ad una striscia di circa 6.00 metri. Più precisamente, l’Esproprio condurrebbe ad una riduzione della distanza del fabbricato privato rispetto al punto più vicino al muro di confine della ferrovia:

- a) per quanto concerne la proprietà dei Sig.ri Papetti, dagli attuali 11.00 metri ai futuri 6.00 metri circa. Non solo ma, il Progetto prevederebbe pure l’esproprio di un’area cortilizia in lato Nord- Est di circa 10.00 mq (**ALLEGATO 1, Fabbricato 2**);
- b) con riferimento alla proprietà della Sig.ra Schiavone, dagli attuali 12.00 metri, ai futuri 7.50 metri circa (**ALLEGATO 1, Fabbricato 1**);

(iii) conseguentemente, a seguito dell’Esproprio:

- a) con riferimento ad entrambe le Proprietà, a seguito di un’attenta lettura dei disegni in allegato al Progetto Definitivo (cfr. tav. sezioni e prospetti 2 di 2), è possibile dedurre che, dopo la costruzione della nuova fermata di Locate di Triulzi, i due fabbricati si troveranno ad

AVVOCATO
Gloria Molteni

VIA ANTONIO CANOVA, 42 – 20145 MILANO

TEL. 3398351260

una distanza di circa 13 metri dalla zona di occupazione della più vicina rotaia. Con la conseguenza che treni ad alta velocità (i.e. 140 km/orari) transiteranno ad una distanza dai fabbricati inferiore di 12 metri rispetto agli attuali 26 metri, concretando incontrovertibili criticità sotto i seguenti profili:

SICUREZZA

La distanza prevista dal Progetto dei Fabbricati rispetto alla più vicina rotaia pregiudica palesemente la sicurezza dei privati, ponendosi in violazione della normativa in materia ed in particolare dell'art. 49 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, ai sensi del quale *“Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia”*.

In merito, la pacifica giurisprudenza statuisce che *“L'art. 49, d.P.R. n. 753 del 1980 impone il rispetto della distanza minima di trenta metri - da calcolarsi dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia - per gli "edifici e manufatti di qualsiasi specie" ... Del resto, la ratio della fascia di rispetto ferroviario si rinviene in preminenti ragioni di tutela della sicurezza e dell'incolumità pubblica ... Infatti, l'art. 60 del d.P.R. citato consente la riduzione delle distanze, tenendo conto innanzitutto della "sicurezza pubblica" oltre che di altri elementi quali la natura dei terreni e le particolari circostanze locali”* (cfr. T.a.r. Milano, sez. II, 13 ottobre 2015, n. 2157).

Ed a diverse conclusioni non conduce neppure la previsione del successivo art. 60 del D.P.R. 753/1980 per la semplice ragione che -seppur tale articolo consenta la deroga della predetta distanza di 30 metri *“su autorizzazione delle Ferrovie”*- ciò è possibile *“solo quando la concreta situazione, in relazione alla natura dei terreni ed alle particolari circostanze che caratterizzano il luogo, lo consenta, garantendo comunque la sicurezza”* (cfr. T.a.r. Firenze, sez. III, 4 ottobre 2010, n. 6430), *“configurando le deroghe stesse come ipotesi del tutto eccezionali”* (cfr. T.a.r. Reggio Calabria, sez. I, 24 settembre 2015, n. 900).

Nel caso di specie, risulta evidente come la così scarsa distanza delle rotaie rispetto ai Fabbricati di cui si tratta porrebbe in serio pericolo l'incolumità dei privati proprietari (basti, al riguardo, citarsi il tragico incidente ferroviario avvenuto a Viareggio il 19 giugno 2009).

VIBRAZIONI

AVVOCATO
Gloria Molteni

VIA ANTONIO CANOVA, 42 – 20145 MILANO

TEL. 3398351260

Il passaggio dei treni dell'alta velocità produrrà vibrazioni che si ripercuoteranno sui due Immobili situati nell'area oggetto di Esproprio, quello della Sig.ra Schiavone edificato negli anni '60 e quello dei Sig.ri Papetti nel 1930, con modalità in essere attribuibili ai due diversi periodi di costruzione.

Data l'epoca di costruzione, i due fabbricati non sono dotati di fondazioni realizzate in calcestruzzo armato né -con ogni probabilità- di cordoli armati ai piani e presentano pareti in mattoni e solette in laterocemento.

Di talché le forti vibrazioni provocate dal passaggio dei treni comporteranno:

- fessurazioni anche importanti nelle pareti murarie;
- cedimenti delle fondazioni;
- formazione di crepe nei muri e nelle solette;
- rottura delle piastrelle delle pavimentazioni.

Vieppiù, alla luce dello studio allegato U0.02, presente all'interno della relazione "*Studio di impatto ambientale – sintesi non sintetica*", emerge come i calcoli relativi alle vibrazioni siano stati effettuati -in assenza di una legge che stabilisca i limiti quantitativi per l'esposizione alle vibrazioni- solo in riferimento alla norma UNI 9614, con conseguenti risultati alquanto aleatori che non consentono di escludere futuri danni alle Strutture di cui si tratta, come evidenziato dalla pacifica letteratura in tema (si richiama a titolo esemplificativo lo studio condotto dal "*Laboratorio di acustica applicata – Mario Novo e Samantha Novo*" condotto dall'Ing. Mauro Mazzetti - **ALLEGATO 2**).

Ed i danni così perpetrati saranno ancor più ingenti con riferimento alla proprietà dei Sig.ri Papetti, considerando che tra il 2016 ed il 2017 l'immobile in questione è stato oggetto di una ingente ristrutturazione caratterizzata dalla formazione di isolamento termico alle pareti con rivestimento in mattoni, dal rifacimento dei bagni, dal rifacimento degli impianti elettrico, idraulico e di riscaldamento, e dalla sostituzione dei pavimenti.

RUMORE E DIRITTO DI VISUALE

Il Progetto di specie contiene un ampio studio di impatto ambientale.

Sotto il profilo acustico, la Relazione "*Studio di impatto ambientale – sintesi non sintetica*" prevede l'utilizzo di barriere antirumore.

AVVOCATO
Gloria Molteni

VIA ANTONIO CANOVA, 42 – 20145 MILANO

TEL. 3398351260

Nella nuova fermata di Locate di Triulzi, la barriera in adozione avrà un'altezza pari a 5.65 metri e sarà del tipo trasparente.

Nella relazione sopra citata, al punto “Co.01 – Modifica del clima acustico”, si delinea l'effetto delle emissioni acustiche prodotte dai convogli ferroviari tramite l'ausilio di una scala che consta la presenza di un effetto assente, trascurabile, mitigato, oggetto di monitoraggio e, di un effetto residuo. In proposito, tuttavia, si evidenzia -con preoccupazione- quanto rilevato dalla stessa Relazione di Progetto, secondo cui si garantirà “*quasi ovunque il rispetto dei limiti imposti dalla normative vigente*”.

La così limitata distanza tra rotaie e Fabbricati siti in Locate di Triulzi comporta il più che fondato sospetto che proprio in questa tratta non sia dato rispettare i limiti acustici previsti dalla regolamentazione in materia.

Infine si precisa che, a fronte della costruzione della barriera antirumore a confine dei due Immobili oggetto di Esproprio, i Fabbricati avranno a delimitazione del cortile un muro di altezza pari a 10.35 metri (ALLEGATO 3), ad una distanza di soli 6 metri, con un conseguente effetto “prigione” (cfr. T.a.r. Venezia, sez. III, 8 marzo 2012, n. 333: “L'art. 49 d.P.R. 11 luglio 1980 n. 753 ... è applicabile non solo all'erezione di un manufatto nuovo, ma anche alle modifiche a manufatti esistenti che limitano la visuale”).

b) con riferimento alla proprietà dei Sig.ri Papetti:

- sarà preclusa l'entrata nel garage situata in lato Est dell'abitazione. Questo comporterà la costruzione di un nuovo accesso al garage in lato Nord, con le conseguenti opere nell'area cortilizia: taglio della siepe ubicata in lato ovest; taglio del cedro secolare presente nel cortile (sono in corso le necessarie verifiche con le competenti autorità pubbliche per accertarsi della sussistenza di vincoli di natura paesaggistica a tutela del medesimo) al fine di garantire il corretto accesso con l'automobile al nuovo ingresso del garage; spostamento e costruzione di un nuovo cancello di accesso al cortile.

- sarà necessario il taglio delle piante poste attualmente a confine con la ferrovia;

c) quanto alla proprietà della Sig.ra Schiavone:

AVVOCATO
Gloria Molteni

VIA ANTONIO CANOVA, 42 – 20145 MILANO

TEL. 3398351260

- sarà necessario il taglio del cedro secolare posto al centro del cortile e delle piante attualmente poste a confine con la ferrovia. Quanto al cedro, sono in corso le necessarie verifiche con le competenti autorità pubbliche per accertarsi della sussistenza di vincoli di natura paesaggistica a tutela del medesimo;
- sarà reso impossibile accedere al garage posto in lato Est.

(iv) tutto ciò rilevato, come noto, "secondo una giurisprudenza costante, il principio di proporzionalità, che costituisce uno dei principi generali del diritto dell'Unione, esige che gli atti amministrativi non eccedano i limiti di ciò che è idoneo e necessario per il conseguimento degli scopi pubblici legittimi perseguiti, fermo restando che, qualora sia possibile una scelta tra più misure appropriate, si deve ricorrere alla meno restrittiva e che gli inconvenienti causati non devono essere sproporzionati rispetto agli scopi perseguiti (vedi sentenza dell'8 luglio 2010, Afton Chemical, C-343/09, Racc., EUC:2010:419, punto 45 e la giurisprudenza ivi citata)"(Tribunale dell'Unione Europea, Quinta Sezione, 26 settembre 2014, in causa C-causa T-614/13, Romonta GmbH/Commissione, punto 62; Corte di Giustizia UE, Prima Sezione, 21 luglio 2011, in causa C-2/10, Azienda Agro-Zootecnica Franchini/Regione Puglia, punto 73) (ex multis, T.a.r. Roma, sez. I, 22 gennaio 2016, n.779).

In sostanza, in forza del principio di proporzionalità da osservarsi pure in senso ai procedimenti espropriativi, *"l'Amministrazione è tenuta a perseguire lo scopo prefissato con la soluzione che comporti il minor sacrificio possibile per il destinatario del provvedimento, principio applicabile ai provvedimenti espropriativi caratterizzati da spiccata discrezionalità amministrativa e per di più destinati ad incidere negativamente su di un diritto fondamentale della persona"* (ex multis, Consiglio di Stato, sez. V, 23 dicembre 2016, n. 5443; T.a.r. Perugia, sez. I, 24 ottobre 2018, n. 565; in termini, T.a.r. Pescara, sez. I, 1 giugno 2016, n. 206)

e fanno contestuale istanza a codesti Enti

(v) di tenere in considerazione tutto quanto finora osservato nel corso delle prossime fasi del procedimento di esproprio (e così pure nella determinazione della relativa indennità di

AVVOCATO
Gloria Molteni

VIA ANTONIO CANOVA, 42 – 20145 MILANO

TEL. 3398351260

esproprio), introducendo tutte le modifiche progettuali necessarie a concretare il minor pregiudizio possibile in capo ai Sig.ri Papetti e Schiavone;

(vi) di accesso -a fronte del proprio incontrovertibile interesse, in qualità di proprietari di immobili oggetto di esproprio (cfr. *ex multis*, T.A.R. Napoli, sez. VI, 19 maggio 2017, n. 2678: “La giurisprudenza ha più volte chiarito che interessato, ai fini dell'accesso, è qualunque soggetto nella cui sfera giuridica il provvedimento, direttamente o indirettamente, produce effetti e tale deve ritenersi l'odierno ricorrente in quanto trattasi di atti riferiti all'attività espropriativa che investe il suo terreno. Ed, invero il proprietario d'immobile soggetto ad espropriazione finalizzata alla realizzazione di opere pubbliche, ha diritto ad accedere alla documentazione in possesso dell'amministrazione procedente, inerente alla relativa procedura espropriativa”; in termini, T.A.R. Milano, sez. III, 3 marzo 2010, n. 530; Consiglio di Stato 7 settembre 2004, n. 5873)- a tutta la documentazione del presente procedimento amministrativo, indicando i seguenti riferimenti per qualsiasi comunicazione e/o chiarimento eventualmente necessario:

Pec: gloria.molteni@milano.pecavvocati.it;

Email: glomlt@hotmail.com;

Cel: 3398351260;

Indirizzo: Via Antonio Canova, n. 42, 20145, Milano.

Riservandosi di presentare ulteriori osservazioni -come previsto *ex lege*- nel corso della presente procedura espropriativa e tutelare i propri legittimi interessi in tutte le sedi più appropriate.

Distinti saluti

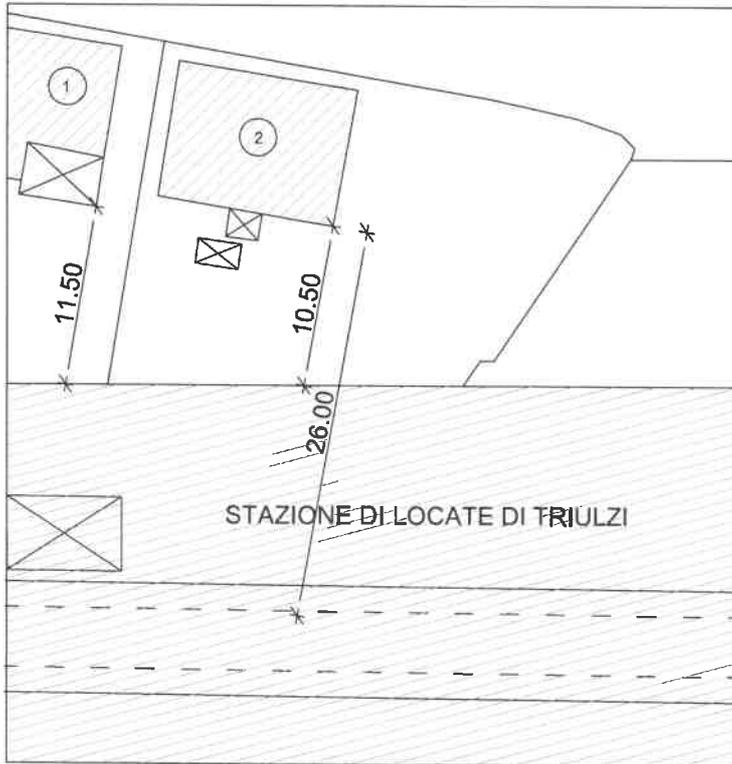
Avv. Gloria Molteni



Ing. Claudio Fanottoli

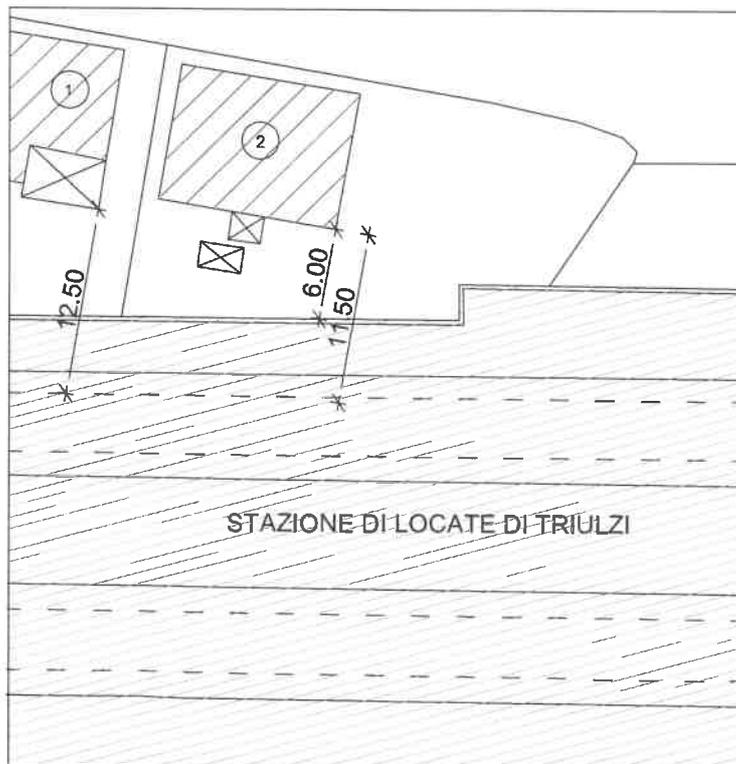


STATO DI FATTO: Stazione di Locate di Triulzi
scala:1:500



- LEGENDA:
-  Fabbricati d'interesse
Identificati con ① ②
 -  Area stazione di Locate di Triulzi

STATO DI PROGETTO: Stazione di Locate di Triulzi
scala:1:500



- LEGENDA:
-  Fabbricati d'interesse
Identificati con ① ②
 -  Area fermata di Locate di Triulzi



SUONO
RUMORE
VIBRAZIONE

LABORATORIO DI ACUSTICA APPLICATA

***DANNI NEGLI EDIFICI
CONSEQUENTI A VIBRAZIONI***

Ing. Mauro Mezzetti

*Piazza Risorgimento 2 – Gallarate (VA) Tel 0331 795526
mauromezzetti@libero.it*

Laboratorio di Acustica Applicata – Mario Novo e Samantha Novo

*Via 2 Giugno 13 – Limbiate (MI) Tel 02 99054495
acustica@acustica.it*

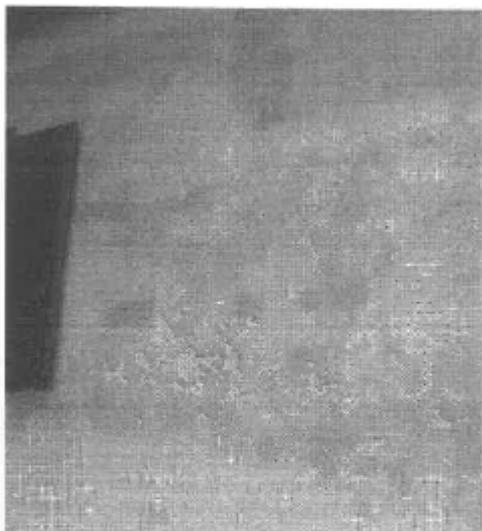
Ed. Maggio 2005



Scheda n. 6 – Classificazione dei danni

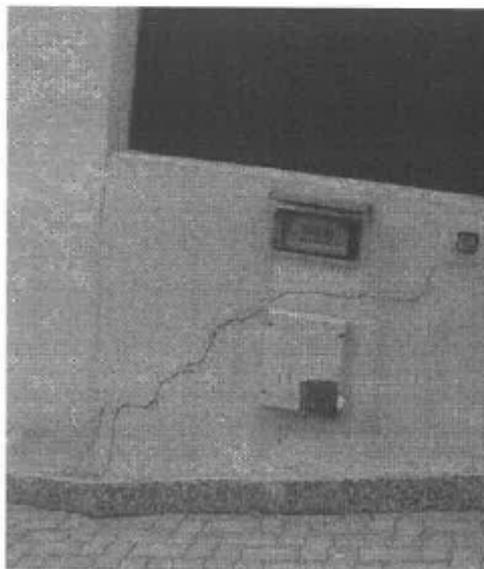
I danni possono essere di entità estremamente variabili: da leggere cavillature nei rivestimenti, a fessure passanti attraverso gli elementi portanti.

In funzione delle ampiezze, e del livello di pericolosità, i danni sono classificati in diversi livelli:



- a) **danni di soglia**, se coinvolgono solo elementi con funzione architettonica ed estetica. Danni di questo tipo sono: fessure più o meno marcate negli intonaci, nelle piastrelle, fessure in corrispondenza dei giunti di separazione tra un laterizio e l'altro...

- b) **Danni minori**. Come i precedenti, ma di entità maggiore: distacco di pezzi di intonaco, fessure nei laterizi...





c) **Danni maggiori,**

se coinvolgono e compromettono elementi con funzione strutturale, o comunque se compromettono la fruibilità dell'edificio. Danni di questo tipo sono: lesioni (manifestazioni di eccessiva sollecitazione all'interno dell'elemento) nelle travi e/o nei pilastri in c.a., evidenti separazioni tra due porzioni di fabbricato...

Scheda n. 7 – Quali danni sono imputabili a vibrazioni?

Non esiste una risposta univoca a questa domanda, in quanto le cause dei danni possono essere le più disparate. Tra le più frequenti:

- > cedimenti di fondazione o, comunque, strutturali (ivi inclusi i movimenti per insufficiente rigidità degli elementi portanti, rispetto a quella degli elementi portati)
- > corrosione delle barre d'armatura per insufficienza del copriferro, con distacco, per esplosione, del medesimo,
- > fessurazioni per ritiro del calcestruzzo, o per dilatazioni termiche (particolarmente frequente la presenza di fessure nell'intonaco tra due elementi – per esempio pilastro in cls e muratura in laterizio – di materiali differenti),
- > eccessive concentrazioni di sforzo (in rapporto alle caratteristiche meccaniche del materiale danneggiato),
- > insufficiente traspirabilità dell'intonaco, con conseguente aumento della pressione di vapore, ed apertura di fessure per le vie di fuga,
- > vibrazioni (per traffico, esplosioni, infissioni di pali o paratie, demolizioni, attività industriali interne od esterne, attività umane di varia natura etc.)
- > infiltrazioni di umidità (o umidità di risalita)
- >

L'eziologia del danno è, quindi, estremamente difficile ed incerta. Lo è ancora di più se si considera il fatto che, in generale, possono sovrapporsi più cause.

