

Spett. **Ministero della Transizione Ecologica**  
Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 Roma

CRESS@PEC.minambiente.it

6 Giugno 2021

**Oggetto: Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, Progetto definitivo del quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y (C.U.P. J31J05000010001):**

**Comunicazione dell'aggiornamento della Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 216, comma 27, del D.Lgs. 50/2016 per gli effetti dell'art.185 del D.Lgs. 163/2006 in esito agli approfondimenti progettuali e alle prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Pareri nn. 98/2014 e 73/2019.**

#### **OSSERVAZIONI**

Il sottoscritto **LUNGHI...MARCO**

in qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto,

presa visione degli elaborati aggiornati, e in particolare dello Studio di Impatto Ambientale aggiornato, pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero della Transizione Ecologica,

#### **FORMULA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI:**

Sin dalla sua prima pubblicazione, il progetto in questione ha presentato (e presenta tutt'ora, nonostante ripetuti aggiornamenti e integrazioni) **molteplici, rilevanti e irrisolvibili impatti ambientali sul territorio e sulla popolazione**, quali, in estrema sintesi (meglio dettagliati più oltre):

- impatti acustici e vibrazionali, con conseguenti ripercussioni sulla salute e sulla qualità della vita della popolazione;
- aggravio dei rischi per la sicurezza, in relazione al contesto urbanizzato strettamente adiacente alla ferrovia, nonché alla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante;
- impatti paesaggistici, consumo di suolo e frammentazione territoriale ed ecologica, con conseguenti ripercussioni sulla biodiversità e sul contesto territoriale;
- impatti sui beni di importanza storico-culturale, che saranno demoliti;
- impatti sociali, in relazione alla demolizione di abitazioni, ai numerosi espropri e al degrado del contesto abitativo.

Tali impatti derivano dal fatto che **l'opera è palesemente sovradimensionata rispetto al corridoio ferroviario a disposizione**, un corridoio fisicamente molto ristretto nell'ambito di un contesto fortemente urbanizzato, in cui il quadruplicamento previsto **non risulta realizzabile con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come dichiarato anche dagli stessi progettisti di Italferr e dagli Enti competenti nel corso dell'iter approvativo richiamato di seguito:**

- **Il progetto definitivo del quadruplicamento viene ulteriormente ripresentato nel 2018, sempre sostanzialmente invariato**, salvo alcuni aggiornamenti relativi a modifiche dello stato dei luoghi o mirati a superare alcune osservazioni tecniche del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sanando alcuni aspetti formali, ma non le criticità sostanziali del progetto. **Anzi, il progetto aggiornato risulta ulteriormente peggiorativo** rispetto alle precedenti versioni, in quanto prevede un numero maggiore di espropri, un aumento delle aree di cantiere e un incremento delle altezze delle barriere in alcuni punti.
- **Ciò nondimeno, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**, dopo un parere intermedio che richiede ulteriori integrazioni (Seduta del 24/05/2019, Affare n. 95/2018) e una nuova ripresentazione del progetto (sempre invariato), **esprime parere positivo** (Seduta 29/11/2019, Affare n.73/2019), **sebbene le osservazioni e prescrizioni relative agli impatti ambientali inserite nel parere n. 98/2014 non siano state ottemperate** (ma nei pareri n. 95/2018 e n.73/2019 il Consiglio omette completamente di richiamare tali prescrizioni).

**Lo Studio di Impatto Ambientale aggiornato, presentato nel Maggio 2021, e i relativi elaborati**, riguardano specificamente alcune modifiche progettuali intervenute rispetto alla configurazione del progetto definitivo pubblicato nel 2013 (e in alcuni casi anche rispetto a quello pubblicato nel 2018) e **non apportano quindi, ancora una volta, nessuna modifica o mitigazione sostanziale rispetto alla gravità degli impatti complessivi dell'opera.**

Al contrario, alcune delle modifiche introdotte comportano un ulteriore aggravio degli impatti ambientali, in particolare relativamente alle aree di cantiere e alle barriere fonoassorbenti.

**Nelle presenti osservazioni lo scriventi tornano quindi a portare all'attenzione dell'attuale Ministero della Transizione Ecologica e dell'attuale Commissione VIA gli inaccettabili impatti dell'opera**, già evidenziati nelle osservazioni trasmesse nel 2009, nel 2011, nel 2014 ed in ultimo nel Febbraio 2021, in occasione dell'avvio del procedimento espropriativo (osservazioni inviate per conoscenza anche al Ministero dell'Ambiente). Impatti che vengono di seguito descritti, evidenziando gli ulteriori aspetti peggiorativi intervenuti con l'aggiornamento 2021:

- **Impatti acustici**: derivanti dall'aumento dei livelli sonori per la maggiore vicinanza alle abitazioni e dall'**incremento spropositato della frequenza dei treni, da 206 a 304 treni/giorno**: in pratica un **aumento del 50%**, con una preoccupante media di 25 treni/ora (considerando 12 ore in una giornata, maggiormente frequentate), frequenza che verrebbe più che raddoppiata nella fase finale (434 treni/giorno previsti nel 2° lotto). A fronte di tale frequenza spropositata, le barriere fonoassorbenti costituiscono una mitigazione insufficiente e inadeguata, in quanto:
  - possono ridurre (solo parzialmente) l'intensità sonora, ma non riducono ovviamente la frequenza;
  - quanto all'abbattimento della pressione acustica, il progetto ammette esplicitamente che in alcune situazioni (tipicamente, i recettori posti ai piani alti) **le barriere non saranno comunque sufficienti ad ottenere il rispetto dei limiti acustici** dentro le abitazioni; in tali casi vengono previsti eventuali interventi diretti sugli infissi, comunque non risolutivi in quanto ovviamente non efficaci con le finestre aperte (ad esempio nei mesi estivi);
  - la tipologia di barriere prevista dal progetto è assolutamente inadeguata al contesto residenziale, e a sua volta fortemente impattante (si veda il punto successivo).
- **Impatti determinati dalla tipologia di barriere fonoassorbenti**: la tipologia di barriere prevista dal progetto è assolutamente inaccettabile, in quanto fortemente impattante sotto vari profili:

---

<sup>1</sup> In particolare, il Consiglio richiamava l'attenzione sugli impatti visivi e percettivi delle barriere antirumore, i disagi abitativi nelle zone a ridosso della linea ferroviaria, la riqualificazione urbanistica di tali ambiti e la prevenzione di situazioni di degrado e di insicurezza urbana. Il Consiglio evidenziava inoltre la genericità della Valutazione di Incidenza e sollevava perplessità circa l'attribuzione di scarso valore naturalistico al sito SIC/ZPS Bosco di Vanzago.

Ripresa e Resilienza) sembrano indirizzare verso un **utilizzo della tratta per il trasporto merci sempre più sostenuto**. Inoltre, lungo la linea ferroviaria sono presenti svariati stabilimenti pericolosi, tra cui anche **stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante (RIR)** con depositi di sostanze chimiche, esplosive e infiammabili. In un simile contesto far viaggiare treni merci e treni ad elevata velocità in così stretta vicinanza alle abitazioni è incompatibile, già nella situazione attuale, con il mantenimento di un accettabile grado di sicurezza per le abitazioni (nonché per i treni stessi): la tendenza prioritaria su questa linea dovrebbe essere, in un'ottica di prevenzione e buon senso, quella di diminuire il passaggio di treni, e non di aumentarlo come previsto nel progetto di potenziamento.

Per quanto riguarda le interferenze con gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, l'elaborato integrativo presentato nel 2018 (*Analisi e Verifica delle interferenze dell'intervento ferroviario con i limitrofi stabilimenti classificati RIR*) e le modifiche puntuali di tracciato effettuate al fine di rispettare le distanze minime ed "evitare interferenze" con gli stabilimenti RIR (tra cui l'ultima dell'aggiornamento 2021 relativa al deposito Q8 Quaser), pur riportando formalmente il progetto entro la conformità normativa, non modificano nella sostanza i gravi rischi derivanti da eventi incidentali che potrebbero verificarsi sulla linea ferroviaria (deragliamento treni, incidenti coinvolgenti sostanze esplosive/infiammabili trasportate dai treni merci ecc.) e che, data l'estrema vicinanza degli stabilimenti, potrebbero coinvolgere anche gli stabilimenti stessi, con un aumento esponenziale delle conseguenze già di per sé drammatiche (come facilmente immaginabile e purtroppo già troppe volte accaduto...).

- **Consumo di suolo:** considerando le aree eliminate con l'ampliamento della sede ferroviaria, i cantieri ed i parcheggi previsti (e senza contare le nuove opere viarie), si giunge ad un calcolo approssimativo di almeno **442'000 mq di aree verdi private, agricole o naturali, che verranno trasformate e/o cementificate**, con grave perdita per le peculiarità paesaggistiche ed ecologiche del territorio e la scomparsa pressoché totale degli spazi verdi residuali faticosamente risparmiati dall'urbanizzazione, che rivestono una fondamentale importanza per la loro funzione ecologica e per la vivibilità del contesto urbano.
- **Impatti paesaggistici:** derivanti da cementificazione di aree verdi, installazione di barriere antirumore deleterie dal punto di vista paesaggistico per tipologia e altezza, interventi infrastrutturali e viari. Tali interventi **sconvolgono totalmente l'assetto paesistico** e l'identità territoriale, storico-culturale e sociale dei centri abitati.
- **Impatti ecologici:** oltre agli impatti sopra menzionati relativi alla **frattura ecosistemica** generata dalle barriere (invalidabili per tutta la fauna terrestre), il progetto comporta ulteriori e gravissimi impatti ecologici derivanti dalla cementificazione di vaste porzioni di aree agricole e aree verdi (tutte le aree residuali arbustive e arboree attualmente presenti lungo la linea ferroviaria, zone a vegetazione igrofila lungo il canale Villorosi, estese superfici prative e coltivate, giardini e parchi urbani, filari arborei di età e dimensioni considerevoli). Questi elementi naturali rivestono un **elevato valore ecologico** in quanto rappresentano gli ultimi siti di rifugio e di alimentazione per la fauna, nonché corridoi e *stepping stones* importanti all'interno del tessuto urbanizzato, e sono indispensabili per garantire una minima continuità ecologica nell'ambito di un territorio già troppo cementificato e frammentato. Le opere a verde previste come mitigazione non sono assolutamente sufficienti a compensare la perdita delle aree sottratte. **L'eliminazione di queste aree si pone tra l'altro in contrasto con le indicazioni della pianificazione territoriale regionale e provinciale**, che indirizzano verso la valorizzazione delle reti ecologiche, la salvaguardia dei varchi ineditati fondamentali per la realizzazione dei corridoi ecologici e la realizzazione di connessioni tra le aree protette presenti sul territorio (Parco Agricolo Sud Milano, PLIS del Basso Olona, Bosco WWF di Vanzago, Parco del Roccolo).

Si allega copia del documento di identità.

In fede:

:  **Firma**