

Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

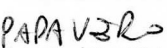
CRESS@PEC.minambiente.it

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 
G. VANNI,

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:**

Nell'iniziale progetto preliminare del 2003 (che prevedeva l'inserimento di un solo binario entro il sedime ferroviario, in aggiunta ai due esistenti), la stessa Italferr, nell'esame delle possibili alternative progettuali, aveva espressamente escluso la fattibilità di un potenziale quadruplicamento della linea: *"La scelta di realizzare un terzo binario piuttosto che un quadruplicamento della linea è dettata dai vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico. Tale contesto non permette, infatti, l'inserimento di un ulteriore quarto binario nella sede esistente"* (Progetto preliminare, Relazione Tecnica, Cap. 5.1).

Il parere della Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente che si era espressa sul progetto preliminare (Prot. GAB/2004/7508/B05 del 06/07/2004) dava atto che *"Nel SIA si sostiene che la soluzione scelta è l'unica soluzione perseguibile dato il contesto fortemente urbanizzato"* (pg.7) e, pur approvando il progetto preliminare, sottolineava le criticità della linea già nelle condizioni attuali e la conseguente problematicità del potenziamento: *"...situazione limite in cui si trova la linea esistente per molti tratti chiusa e compressa dalle due parti da una cortina di edifici a destinazione produttiva e residenziale. Questa circostanza pone in criticità l'ampliamento, pur di pochi metri, del fascio ferroviario: il potenziamento della linea esistente solleva i problemi del rumore, delle vibrazioni e dell'impatto sul paesaggio (...) La ristrettezza del corridoio a disposizione esaspera il semplice tema dell'inserimento del terzo binario"* (pg.22).

Nel 2009 Regione Lombardia e RFI presentano il progetto definitivo che prevede l'aggiunta di due binari (terzo-quarto binario) tra Rho e Parabiago, esterni al sedime ferroviario, con un conseguente raddoppio del sedime e ulteriori rilevanti impatti rispetto al progetto preliminare. Nonostante la palese contraddittorietà rispetto al preliminare, il progetto definitivo viene approvato per il primo lotto-*"quadruplicamento Rho-Parabiago"* (Delibera CIPE n. 33 del 13/5/2010). Il progetto definitivo non viene sottoposto a VIA.

Il Comitato Rho-Parabiago e alcuni privati cittadini presentano ricorso al TAR Lombardia. Con **Sentenza del TAR n. 01914 del 9/7/2012** viene sancita *l'illegittimità dell'operato della pubblica amministrazione* e viene annullata la Delibera CIPE n. 33/2010, **annullando per l'effetto il progetto definitivo stesso**. L'annullamento è confermato dal Consiglio di Stato con Sentenza n. 06959 del 21/12/2012.

Nel 2013 Regione Lombardia e RFI **ripresentano il progetto definitivo a quattro binari, sostanzialmente uguale a quello annullato e conseguentemente caratterizzato dai medesimi impatti ambientali**, sebbene corredato dallo Studio di Impatto Ambientale. Il Comitato Rho-Parabiago e alcuni privati cittadini presentano osservazioni nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ribadendo che il progetto comporta gravi e inaccettabili impatti negativi, largamente sottostimati nello Studio di Impatto Ambientale e che non vengono mitigati in maniera accettabile, a riprova che la realizzazione dell'opera non è compatibile con il fitto tessuto urbano presente lungo la tratta e con la estrema vicinanza delle abitazioni alla ferrovia;

Ciò nondimeno, la precedente Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, con Parere n. 1509 del 23 maggio 2014 dichiarava la compatibilità ambientale del progetto definitivo ripresentato, con un parere ad avviso degli scriventi totalmente carente di motivazione e fortemente viziato, in quanto riportante valutazioni e conclusioni interamente copiate dal parere di Regione Lombardia, proponente del progetto (Deliberazione della Giunta Regionale n. X/1264 del 24/01/2014), non effettuando quindi alcuna valutazione indipendente degli impatti ambientali del progetto, e omettendo inoltre di citare alcuni fattori (pure citati da Regione Lombardia) che determinano impatti ambientali non adeguatamente mitigabili e pertanto implicano evidentemente l'incompatibilità ambientale del progetto (in particolare, impatti vibrazionali e acustici).

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici respinge invece il progetto (Seduta del 26/02/2014, Affare n. 98/2014), **esprimendo tra l'altro disaccordo in merito al parere della Commissione VIA n.1509/2014** e richiamando l'attenzione su alcuni impatti rilevanti che non erano stati affrontati nello

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:

- o possono ridurre (solo parzialmente) l'intensità sonora, ma non riducono ovviamente la frequenza;
- o 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);
- o 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:

¹ 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.

- o dal punto di vista della qualità abitativa, in termini di deterioramento delle condizioni di visuale, luminosità, aerazione e raffrescamento naturale delle abitazioni adiacenti alle barriere;
- o dal punto di vista paesaggistico, in termini di deturpamento paesaggistico, frattura territoriale, interruzione della continuità urbanistica e visiva;
- o dal punto di vista ecologico, in quanto costituiscono una drastica frattura della continuità ecologica con interruzione di corridoi utilizzati per il passaggio della fauna.

Inoltre, nel progetto definitivo del 2013 erano previste barriere fonoassorbenti sia verticali che inclinate, mentre nell'attuale progetto aggiornato vengono previste solo barriere verticali, "in considerazione dei ridotti spazi a disposizione" (SIA 2021), con **conseguente ulteriore aggravio degli impatti determinati dall'altezza delle barriere (sino a 7,5 m) e dalla loro estrema vicinanza alle abitazioni**. Si noti che Italferr specifica che tale scelta è dovuta ai *ridotti spazi a disposizione*, il che evidenzia ancora una volta il dato di fatto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale non consente l'adozione di mitigazioni adeguate.

Il fatto, poi, che la soluzione prescelta si avvicini agli standard tipologici usati su altre linee, come evidenzia Italferr, è del tutto irrilevante e non dovrebbe costituire un parametro di scelta, in quanto l'identificazione delle misure di mitigazione dovrebbe essere guidata unicamente dalla scelta della soluzione più efficace per l'abbattimento degli impatti acustici, nonché migliore dal punto di vista visivo e dell'inserimento nel territorio, in funzione della situazione specifica. Da questo punto di vista risulterebbe imprescindibile l'adozione di barriere a verde (la previsione di rampicanti nei primi due metri di barriera non è certo sufficiente a mitigare l'impatto visivo di una barriera alta 7,5 m).

Impatti associati alle vibrazioni: pur individuando una serie di **tratti critici per impatto vibrazionale** che assommano a un totale di **7,3 km su 9 km** (pertanto quasi l'intera lunghezza della tratta oggetto di intervento), non è prevista, né è garantita dal punto di vista tecnico, nessuna mitigazione certa. Ciò è preoccupante non solo per l'insorgere di situazioni di disturbo alle persone, ma anche per il potenziale danneggiamento strutturale delle abitazioni, anche in considerazione del fatto che i modelli previsionali adottati sottostimano l'intensità e la frequenza del traffico merci, nonché le caratteristiche strutturali degli edifici (molti di essi risalgono agli anni 30-60) e le sollecitazioni cumulative nel tempo.

Impatti generati dalle attività di cantiere: impatti atmosferici, acustici e vibrazionali, determinati dalle attività di cantiere, sia nelle aree di cantiere fisse all'interno dei centri abitati, sia sui cantieri mobili lungo la linea ferroviaria e dal conseguente traffico di mezzi pesanti lungo la viabilità di attraversamento dei centri abitati. Tali impatti si protrarranno per ben **4 anni**. Nell'attuale progetto aggiornato **vengono inoltre previste nuove aree di cantiere**, da 25 (Progetto definitivo 2018) a **31** (SIA 2021), **ed ampliate altre aree di cantiere già previste**, con un aumento della superficie utilizzata da 182'000 mq (Progetto definitivo 2013) a 223'250 mq (Progetto definitivo 2018), ed ulteriormente a **307'100 mq** (Aggiornamento 2021), per un incremento complessivo di quasi 84'000 mq, **con conseguente ulteriore aggravio degli impatti relativi a consumo di suolo, paesaggio, vegetazione e fauna**. Anche in questo caso i numeri, impressionanti su una tratta di soli 9 km, evidenziano con chiarezza che l'opera è sovradimensionata ed eccessivamente impattante per il territorio interessato.

Aggravio dei rischi per la sicurezza: fattori come l'aumento spropositato del numero di treni, l'incremento della loro velocità, **l'estrema prossimità dei binari ad abitazioni e stabilimenti industriali**, nonché il transito dei treni veloci (lunga percorrenza e merci) sui binari esterni adiacenti al contesto edificato, comporterebbero un **allarmante aumento della probabilità di deragliamento e di collisioni**, con conseguenze di portata distruttiva facilmente immaginabili. Si evidenzia che sulla tratta viaggiano anche treni merci che trasportano sostanze pericolose (peraltro in numero sempre maggiore) e che, sebbene il progetto non ne preveda esplicitamente l'aumento, le previsioni dei documenti programmatici che includono questo progetto (da ultimo anche il Piano Nazionale di

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 (invalicabili 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 Villoresi, 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 inedificati 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).

Impatti sui beni di importanza storico-culturale: il progetto prevede la **demolizione di edifici di rilievo architettonico o storico-tradizionale**, rappresentativi del patrimonio culturale e dell'identità storica dei luoghi. Citiamo ad esempio:

- o Pregnana: Isola Maddalena, edificio di pregio architettonico con tipici caratteri ottocenteschi, classificato come "immobile meritevole di conservazione" nel PGT comunale (Norme Tecniche di Attuazione, art 27.2);
- o Vanzago: il fabbricato ottocentesco della stazione e la corte di Via P. Ferrario, nucleo storico centrale del paese;
- o Parabiago: l'abitato di Via C. Battisti, rappresentativo dell'architettura tradizionale storica del paese.

Impatti sociali: i suddetti edifici, così come molti altri che saranno demoliti, sono anche abitazioni private: il progetto prevede la **demolizione di ben 35 abitazioni**, richiedendo il sacrificio di famiglie costrette ad abbandonare la propria casa, in cui risiedono da una vita o in cui hanno investito le loro risorse economiche, con tutte le implicazioni personali che questo comporta a livello di organizzazione familiare, affetti, scelte di vita: un vero e proprio sopruso e un'ingiustizia morale che nessun indennizzo economico potrà mai adeguatamente ristorare. A questo si aggiunga **l'altissimo numero di espropri parziali (354 in base ai tabulati di progetto)**, che troncheranno giardini e pertinenze delle abitazioni confinanti con la ferrovia, creando **situazioni oggettivamente al limite della vivibilità**, con finestre vista barriera e il continuo passaggio di treni a pochissimi metri dalla facciata. Si evidenzia ancora una volta come i numeri in gioco siano totalmente spropositati per un ampliamento di soli 9 km di linea, ad indicazione dell'incompatibilità del progetto con il contesto abitato.

Tutto quanto sopra evidenziato costituisce **ulteriore riprova dal dato di fatto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.**

PERTANTO, CONSIDERANDO:

i gravi e irrisolti impatti del progetto, non adeguatamente mitigabili a causa della ristrettezza del corridoio infrastrutturale e del contesto fortemente urbanizzato;

l'infattibilità dell'opera, inequivocabilmente dichiarata dai progettisti ed evidenziata dalla Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente con parere Prot. GAB/2004/7508/B05 del 06/07/2004;

la contraddittorietà e i vizi del successivo Parere di compatibilità ambientale della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS n. 1509 del 23/05/2014;

osservando inoltre che la Commissione VIA-VAS è stata interamente sostituita nel 2019, e che pertanto l'attuale Commissione si trova per la prima volta a valutare il progetto in questione, e rilevando peraltro che la precedente Commissione, che si era pronunciata positivamente con parere n. 1509/2014, era stata oggetto di un esposto che evidenziava ipotesi di conflitti di interessi;

Lo scrivente chiede che la Commissione VIA si pronunci non solo sugli aspetti aggiornati del progetto, ma si ripronunci sull'intero progetto nel suo complesso con parere di compatibilità ambientale negativo.

Si allega copia del documento di identità.

In fede:

: **Firma**
A handwritten signature in black ink, written over a horizontal line. The signature is stylized and appears to be 'P. P. P.' or similar. The word 'Firma' is printed in bold black text above the signature.