

**INSIEME IN CAMMINO**  
**LISTA CIVICA**  
**VIA GARIBALDI 14**  
**20010 VANZAGO**  
mail: [insiemeincammino@libero.it](mailto:insiemeincammino@libero.it)

18/06/2021  
X  
Be

Alla cortese attenzione

**Ministero della Transizione Ecologica**

Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma  
RACCOMANDATA R.R.

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS**

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma  
RACCOMANDATA R.R.

**Regione Lombardia**

Autorità Competente regionale per la VIA  
U.O. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali della  
D.G. Ambiente e Clima

Referente di progetto: Carlo PALAZZOLI  
Piazza Città di Lombardia n. 1, Palazzo Lombardia –  
20124 Milano

e per conoscenza

**Comune di Vanzago**

Guido Sangiovanni – Sindaco  
Sede

**Città Metropolitana di Milano**

Arianna Censi – Vice Sindaca Metropolitana  
Consigliera delegata a Pianificazione territoriale e  
Infrastrutture  
e-mail: [vicesindaca@cittametropolitana.milano.it](mailto:vicesindaca@cittametropolitana.milano.it)

**Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi**

Alessandro Folli Presidente  
e-mail: [presidente@etvilloresi.it](mailto:presidente@etvilloresi.it)  
Valeria Chinaglia. Direttore Generale  
e-mail: [info@etvilloresi.it](mailto:info@etvilloresi.it)

**Parco Agricolo Sud Milano**  
Michela Palestra - Presidente  
e-mail: [parcosud@cittametropolitana.milano.it](mailto:parcosud@cittametropolitana.milano.it)

**Oasi Bosco WWF di Vanzago**  
Andrea Longo - Direttore  
e-mail: [boscovanzago@wwf.it](mailto:boscovanzago@wwf.it)

Oggetto: **[ID: 6028]. Procedura di valutazione di impatto ambientale, ex d.lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi del d.lgs. 50/2016 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate (C.U.P. J31J05000010001) – Osservazioni**

La sottoscritta M'buyi Wa Kalombo

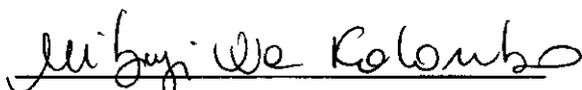
in qualità di Capogruppo della LISTA CIVICA "INSIEME IN CAMMINO", gruppo di maggioranza nel Consiglio Comunale di Vanzago, presenta a nome e per conto della stessa lista civica le allegate osservazioni alla procedura di valutazione di impatto ambientale relativa al progetto di quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo a Y.

Si ringrazia per l'attenzione riservata alla presente ed a tutte le osservazioni che vi perverranno in particolar modo dal territorio di Vanzago così pesantemente impattato dal progetto.

Si resta a disposizione per ogni necessità di approfondimento sui contenuti delle nostre allegate osservazioni e si auspica che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS approfondisca i dettagli dirimenti della progettazione che, così come elaborata, ha un effetto devastante per la nostra Comunità.

Distinti saluti.

La Capogruppo  
Lista Civica Insieme in Cammino  
Gruppo di Maggioranza  
Consiglio Comunale di Vanzago  
M'buyi Wa Kalombo



Vanzago, 11 giugno 2021

**Procedura di valutazione di impatto ambientale, ex d.lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi del d.lgs. 50/2016 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate (C.U.P. J31J05000010001) – OSSERVAZIONI Lista civica INSIEME IN CAMMINO**

Considerato che

- Il territorio del Comune di Vanzago è interessato pesantemente dal progetto di potenziamento della linea ferroviaria Rho – Gallarate ed in particolare dal quadruplicamento del tratto Rho – Parabiago che per il fitto contesto urbanistico ove è stato progettato produrrà un effetto devastante.
- L'Amministrazione Comunale di Vanzago, nei lunghi anni di iter del progetto, ha manifestato la sua contrarietà a tale realizzazione assumendo diverse iniziative ed atti in cui ha articolato le proprie considerazioni e proposte con l'obiettivo di minimizzare l'impatto sul territorio e sulla comunità tutta e di assicurare alle proprietà coinvolte un'adeguata tutela.
- E' stata confermata la volontà da parte di Regione Lombardia e di RFI di portare avanti il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Rho – Gallarate – tratta Rho – Parabiago con un quadruplicamento da realizzare con l'aggiunta di due binari a lato degli esistenti.
- Di converso, non vi è alcuna procedura attiva per la progettazione e la realizzazione del triplicamento della tratta Parabiago-Gallarate, opera che invece era presente nel progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2005.
- La nuova 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'articolo 167, comma 5 del D.lgs. 163/06 e s.m.i. è ripartita il 15 e 25 ottobre 2013 come Progettazione Definitiva Integrata, ovvero senza il Progetto Preliminare.  
I principali passaggi esperiti dal proponente sono stati i seguenti:
  - Conferenza di Servizi – 16.12.2013
  - Parere MIBACT (Ministero Belle Arti e Attività Culturali) – 30.12.2013
  - Parere Compatibilità Ambientale (VIA) – 23.5.2014
- Dal 2013 a fine 2019 il progetto è stato presentato per ben 4 volte al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per acquisirne il parere ma è stato censurato e modificato:
  - Affare 98/2013: 26 Settembre 2014: bocciatura dell'Assemblea Generale e rinvio a RFI
  - Affare 30/2018: Marzo - Maggio 2018: progetto restituito nuovamente a RFI
  - Affare 95/2018: Agosto 2018 - Maggio 2019: rinvio ancora a RFI per rielaborazione
  - Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nella seduta del 29 novembre 2019, ha dato parere favorevole all'ultima versione del progetto pur chiedendone una nuova rivisitazione e aggiornamento in questa stessa fase progettuale e prima della scelta del contraente.
- Nel contempo non è stato fornito al Comune di Vanzago, né – per quanto è dato di conoscere – agli altri enti interessati, nonostante le varie richieste, il progetto, con le relative variazioni ed integrazioni, che è stato oggetto del pronunciamento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici né altra progettazione in corso sino al 16 dicembre 2020  
E' mancata quindi completamente la possibilità di analizzare lo stato della progettazione modificata e di verificare la sostenibilità dell'opera sia da parte dell'Amministrazione Comunale, dello stesso Consiglio Comunale, della Commissione Potenziamento Rho – Parabiago con opportuno coinvolgimento della cittadinanza ed in particolare di coloro che sono proprietari e/o residenti nei fabbricati più prossimi alla ferrovia.  
La gravità di questo comportamento nel condurre le procedure risulta ancora più incomprensibile se si pensa che del potenziamento della Rho – Gallarate si tratta, prima per l'intero intervento a soli 3 binari, già dal 2003 ovvero da ben 17 anni.

Lecito domandarsi se si tratta di un intervento ancora attuale ed efficace in corrispondenza alle mutate e, fortunatamente, incrementate sensibilità relative alla sostenibilità delle opere enunciate tra l'altro anche da Regione Lombardia nel suo documento guida in tema di mobilità: il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

Ancora oggi, a nostro avviso, permangono alcuni evidenti punti di non chiarezza circa la localizzazione dell'opera che per la tratta Rho – Parabiago prevede il raddoppio dell'attuale linea da due a quattro binari ed anche sulle motivazioni per cui si intende realizzare l'intervento. Ci riferiamo in particolare all'uso promiscuo di una linea storica in un fitto contesto urbanistico che suggerirebbe di potenziarla ma solo per il trasporto pendolari rendendola di fatto una metropolitana sub-urbana di superficie.

Avendo conoscenza della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale a livello nazionale di revisione del Parere CTVA 1509/2014 di responsabilità del Ministero della transizione ecologica.

Dato atto dell'iter procedurale precedentemente richiamato e, nello specifico, dell'emissione del parere CTVA 1509/2014 del 23 maggio 2014.

Presa visione degli elaborati del Progetto Definitivo Integrato dell'opera in oggetto aggiornato al Dicembre 2020 che integra e modifica il Progetto Definitivo Integrato depositato il 25 ottobre 2013 da Italferr S.p.A. pur rimanendo all'interno della stessa fase procedurale e la ulteriore documentazione messa a disposizione sul sito <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/7853>

#### **SI FORMULANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI**

sia per il procedimento di espressione del parere regionale nella procedura di VIA statale ai sensi dell'art. 11 della l.r. 5/2010 e dell'art. 6 del r.r. 2/2020. Rif. sito web regionale "S.I.L.V.I.A.": VIA207-MA, sia per il procedimento di espressione del parere da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS.

**SI ESPRIME FORTE CONTRARIETA' IN MERITO AL PROGETTO RHO – PARABIAGO A QUATTRO BINARI** realizzato con l'aggiunta di due binari ai due attualmente in esercizio e con un'ulteriore, non sostenibile, avvicinamento agli immobili esistenti, tutti realizzati con l'assenso delle ferrovie, e sui quali nuovi binari esterni, per altro, si intende far transitare i treni ad alta velocità e merci particolarmente impattanti sotto il profilo delle vibrazioni, del rumore e della sicurezza.

Continuare in questa direzione che determina un forte e devastante impatto sull'abitato di Vanzago senza un percorso progettuale corretto, ovvero una progettazione preliminare e quindi definitiva con la verifica della sostenibilità della realizzazione dei 4 binari, non ha consentito un adeguato approfondimento tecnico ed un'ordinata raccolta dei necessari pareri oltre che la verifica di altre soluzioni corrispondenti alle necessità di mobilità e trasporto lombardo che sono stati richiesti negli anni ma purtroppo sono rimasti del tutto inascoltati da Rete Ferroviaria Italiana, Italferr e da Regione Lombardia programmatore per competenza territoriale.

Premesso che nell'ambito delle osservazioni al progetto presentate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel febbraio 2021 si è chiesto di attuare una puntuale verifica del progetto anche in ordine alla opportunità di far ripartire la progettazione dal preliminare, mai effettuato per i quattro binari, che consenta in primo luogo di verificare la localizzazione dell'opera.

In assenza dell'accoglimento della richiesta sopra riportata, si chiede al Ministero della Transizione Ecologica;

1. di effettuare una nuova e più accurata valutazione di impatto ambientale che tenga conto della specificità del Comune di Vanzago e del SIC dell'Oasi WWF.
2. di effettuare allo stesso tempo una procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale Vinca, resa necessaria per la presenza nel territorio di Vanzago il cui abitato è completamente attraversato dall'intervento del Sito di Interesse Comunitario Oasi WWF di Vanzago: non è

comprensibile come il proponente possa sfuggire a questo procedimento giustamente richiesto al nostro Comune ad esempio in occasione della programmazione urbanistica.

Nell'ambito delle valutazioni che verranno effettuate **SI CHIEDE:**

- A.** in via prioritaria di **riprogettare il tracciato modificando la localizzazione dell'opera al fine di dare differenti soluzioni al traffico relativo ai treni a lunga percorrenza ed al traffico merci per cui riteniamo necessario prevedere una nuova linea dedicata.**

Come descritto nello Studio di Impatto Ambientale del marzo 2013, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale persegue, per gli interventi infrastrutturali relativi alle reti ferroviarie, la specializzazione delle infrastrutture: *"Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali della rete ferroviaria, il piano, recependo anche le indicazioni ed i programmi di livello sovraordinato, persegue l'obiettivo del miglioramento della 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 27).

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 in una vera e propria metropolitana suburbana di superficie che permetta di collegare velocemente i territori dell'intera linea Rho-Gallarate a Milano e a tutti i paesi serviti dalle linee S.

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, con un indubbio miglioramento del servizio, una maggiore accessibilità dello stesso da tutti i territori attraversati e un vantaggio per i pendolari, che avrebbero una valida alternativa al raggiungere Milano con mezzi propri.

- B.** in via subordinata, di riprogettare il tracciato con una soluzione che preveda **l'interramento della linea ferroviaria** nel tratto di attraversamento in Vanzago, tale soluzione pur rilevante per il prevedibile impatto dei lavori nel nostro Comune comporterebbe però un esito finale migliorativo per il territorio in termini di minor frattura territoriale, presenza di rilevanti barriere e possibile utilizzo del sedime ferroviario per una migliore connessione pedonale, ciclabile e viaria e per riconversione a verde.

Si sottolinea che dal recente inserimento nel Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza della Rho-Parabiago nell'ambito delle "Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa – Liguria-Alpi" emerge che l'opera è finalizzata a garantire in particolare il trasporto merci, in contrasto con quanto invece dichiarato all'interno del progetto, oggetto della VIA, che dichiara la riduzione dei treni merci dagli attuali 30 a 20.

Non sfuggirà che un'errata previsione in tal senso potrebbe falsare e di molto la progettazione per affrontare adeguatamente le tematiche di vibrazioni, rumore e sicurezza altamente impattanti sulla qualità della vita dei cittadini residenti nei territori attraversati.

In via subordinata e in difetto rispetto a quanto richiesto ai punti A e B di tenere conto, nell'emissione del parere di VIA delle seguenti osservazioni e che quanto invaso con il progetto non è una semplice "interferenza" ma sono proprietà private – abitazioni, pertinenze, sedi di attività - danneggiate in tutto o in parte o deprezzate o sono proprietà pubbliche, quindi di tutti i cittadini, dedicate alla viabilità, a percorsi ciclo – pedonali, ad aree verdi e gioco, ad alberature, a parcheggio e servizi che complessivamente determinano la qualità della vita a Vanzago ed alla cui realizzazione negli anni si è provveduto con risorse della fiscalità locale che ha dovuto anche farsi carico ad esempio della realizzazione di ben tre sottopassi per la chiusura di altrettanti tre passaggi a livello non assistita da alcun contributo sovracomunale.

## **BARRIERE ANTIRUMORE**

Le barriere antirumore costituiscono un utile contrasto all'inquinamento acustico delle infrastrutture legate alla mobilità. Il progetto prevede la loro collocazione anche nel tratto abitato di Vanzago ed ipotizza due scenari: uno legato alla realizzazione del solo quadruplicamento del tratto Rho – Parabiago nell'ambito del complessivo progetto di potenziamento ed un secondo, ancora più peggiorativo sotto il profilo dell'impatto in termini di cesura del territorio ed invasività per i frontisti, nel caso di realizzazione anche del triplicamento del tratto Parabiago – Gallarate e del conseguente ulteriore incremento del transito di treni.

Non sfuggirà che la non chiarezza sulla realizzazione del secondo tratto Parabiago – Gallarate non consente di avere contezza dell'ulteriore maggior impatto con aumento dei tratti da 7,5 metri di altezza delle barriere e, nel caso di non sufficiente protezione dei ricettori, di necessità di interventi passivi sugli stessi.

Si chiede comunque visto l'alto impatto determinato dalla posa di barriere in un ridotto spazio di distanza dai fabbricati determinato dall'allargamento del sedime ferroviario che:

- Si eviti il ricorso a barriere tipo simili a tutto il tratto ferroviario per dare priorità a soluzioni innovative ed anche discostanti dal tipologico del progetto con l'obiettivo di minimizzare l'impatto sulla qualità della vita dei residenti sicuramente agevolata da un minor rumore ma non a discapito di un adeguato livello di luminosità, vista ed aerazione.
- Si eviti per tutto il tratto in Vanzago la posa di barriere in acciaio inox che costituirebbero un effetto "carcere di massima sicurezza" che la comunità di Vanzago tutta non merita di patire.
- Si prevedano barriere trasparenti o mascherate da elementi verdi con la definizione, già nell'ambito della progettazione definitiva di tavole e rendering che rendano pienamente lo stato dei luoghi post realizzazione e che nel contempo prefigurino gli eventuali ulteriori interventi passivi sui ricettori così non adeguatamente protetti.
- Tale progetto di dettaglio dovrà comprendere, con oneri che in alcun modo possono essere posti a carico della comunità di Vanzago, la costante manutenzione delle barriere con particolare riferimento a:
  - In caso di barriere trasparenti prevenzione di atti di vandalismo (rottura o non autorizzate attività di writer) con la posa di telecamere di vigilanza.
  - In ogni caso con la periodica ravvicinata e costante manutenzione per effettuare riparazioni, cancellazioni di scritte o adeguata cura della vegetazione collocata.

## **ALBERATURE**

Tra i tanti negativi impatti determinati dal progetto di quadruplicamento che comporta uno sconfinamento dall'attuale sede ferroviaria vi è quello dell'abbattimento di un considerevole numero di alberature di alto fusto (63 pioppi lungo la ferrovia dal termine di via Valle Ticino al confine di Vanzago e di 11 tra platani e pini marittimi tra via Castelli e Piazza 25 aprile).

Tali alberature, in parte poste a dimora proprio per mascherare la ferrovia e rendere qualificate le aree a lei prossime, devono essere assolutamente riconsegnate alla comunità di Vanzago prioritariamente in analogo posizione nel caso non se ne possa evitare l'abbattimento o in caso di ri-piantumazione con la valorizzazione del valore ambientale attuale che deve essere reso alla comunità non in termini monetari ma di dotazione verde equivalente.

Anche in questo caso si chiede di sviluppare un dettagliato progetto che tenga conto di ogni costo non a carico della comunità di Vanzago fino a che sia garantito attecchimento e sviluppo delle alberature.

## **AREE VERDI**

Nell'equilibrio urbanistico di Vanzago le aree verdi, pubbliche – pubbliche attrezzate e private, costituiscono un elemento non rinunciabile per la qualità della vita, la qualità ambientale e la valorizzazione del territorio con impatto anche sul valore immobiliare delle proprietà.

Va quindi ridotto al massimo l'impatto del progetto sulle medesime e, ove non possibile, massimamente compensata la diminuzione sia in termini di quantità che di fruibilità delle aree.

Ci riferiamo, non in via esclusiva

- Per la parte pubblica

- Al Parco di via della Filanda, comunemente noto a Vanzago come Parco del Cerini (antico stabilimento presente nell'area in passato)
- All'area tra via Cantoniera e via Madre Teresa di Calcutta, comunemente nota a Vanzago come Prato della Garêta (denominazione locale della zona)
- Al Parco di via Quasimodo, comunemente noto a Vanzago come Parco del Casinutun (denominazione locale della zona)

Aree attrezzate dedicate al tempo libero dei residenti non solo della zona ma dell'intera Vanzago con una particolare attenzione ai più piccoli cittadini che trovano qui una qualificata e gradevole zona di gioco.

Si ricorda infatti che tali aree sono entrate nella disponibilità della comunità di Vanzago nell'ambito del Piano Integrato di Recupero ex aree Zust, intervento assentito da Regione Lombardia che ha, a suo tempo, imposto al privato proponente di prevederle nell'ambito dello standard da rendere all'interno del progetto compattando in particolare l'area di via della Filanda per costituire una grossa potenzialità per Vanzago.

È quindi necessario che vengano ridotti al massimo gli impatti:

- Contenendo al massimo la riduzione della loro superficie effettivamente fruibile
  - Verificando l'effettiva fruibilità durante il periodo dei lavori e post opera
  - Sviluppando in tal senso un'apposita e dettagliata progettazione che comprenda, in caso di diminuzione di quantità e fruibilità, un'adeguata compensazione con realizzazione a cura del progetto di potenziamento di una nuova area acquisita al patrimonio comunale e adeguatamente attrezzata.
  - Analogamente, nella malaugurata ma purtroppo abbastanza prevedibile non piena fruibilità nel lungo periodo dei lavori, dovrà essere individuata, acquisita e realizzata una adeguata soluzione alternativa.
- Per la parte privata
    - A giardini e aree di unità immobiliari singole o condomini interferiti dal progetto (di cui diremo in apposito paragrafo relativo agli espropri e limitazione dell'utilizzo)
    - All'area di via I Maggio destinata dal progetto con una totale insensibilità ambientale, ad area di cantiere anche se inserita in corridoio ecologico tutelato (diremo in seguito in apposito paragrafo)

#### **SISTEMI DI RACCOLTA DELLE ACQUE**

Oltre all'impatto negativo sulle aree verdi ed alberature, il progetto contiene un'ulteriore soluzione progettuale in tema di raccolta delle acque della sede ferroviaria assolutamente non condivisibile perché dissemina lungo tutto il tratto in Vanzago vasche, in parte a cielo aperto, realizzate per tale funzione. Si tratta di elementi poco qualificanti ed in qualche caso pure pericolosi, sicuramente che contribuiscono ad un'ulteriore sacrificio di aree al di fuori del perimetro ferroviario e quindi di ulteriore "invasione" del territorio.

Vanzago si è dotata da tempo e con un notevole dispendio economico di un sistema di rete fognaria, si chiede quindi che venga sviluppato un progetto che definisca l'utilizzo di tale rete, la fattibilità della soluzione, la definizione di un canone per l'utilizzo e l'eventuale costo di adeguamento a carico del progetto di potenziamento.

#### **PARCHEGGIO VIA PREGNANA**

Da anni Vanzago si fa carico di fornire i parcheggi per i fruitori del servizio ferroviario regionale, non tutti residenti nel nostro comune ma provenienti anche da altri, sia con la realizzazione di un'area apposita in via Assisi che con l'uso di aree di sosta in varie zone (via Pregnana parcheggi lungo il Campo sportivo, del Calderara, di via De Gasperi, di via Firenze, Como e Torino, di via Paolo Ferrario tratto chiuso). Per tutte queste aree il Comune deve provvedere con ricorso alla propria fiscalità alle manutenzioni ordinarie, pulizia compresa, e straordinarie.

Il progetto prevede la realizzazione in area attualmente a verde di un parcheggio da 200 posti, condividiamo ed anzi auspichiamo tale realizzazione ma al fine di ridurre gli impatti già gravosi dell'intero intervento in tema di consumo di suolo, chiediamo di prevedere di realizzarlo nel sottosuolo con accesso diretto al marciapiede centrale, con dotazione di idoneo sistema di illuminazione,

videosorveglianza ed eventuale sistema di chiusura nelle ore notturne in cui è assente il servizio ferroviario.

L'area per la realizzazione, inserita nel corridoio ecologico regionale, dovrà essere acquisita dalla proprietà Ospedale Maggiore di Milano ed il soprasuolo dovrà essere mantenuto quale area verde, salvo la viabilità necessaria, le rampe di accesso al parcheggio e la realizzazione di aree stop and go, dotate di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici, di un bici park che sostituirà quello attualmente presente nella stazione ferroviaria. Anche tale struttura andrà adeguatamente illuminata, video sorvegliata per garantire la sicurezza dei mezzi ivi depositati.

Si chiede anche che la successiva manutenzione resti in carico a ferrovie che si dovrà assumere anche tutte le spese inerenti e conseguenti ivi compresa pulizia, illuminazione, video sorveglianza.

#### **PARCHEGGIO VIA ASSISI (AMPLIAMENTO)**

Il progetto prevede l'ampliamento del parcheggio di via Assisi (attuali 107 stalli) in area attualmente a verde con la realizzazione di ulteriori 117 stalli, condividiamo ed anzi auspichiamo tale realizzazione ma al fine di ridurre gli impatti già gravosi dell'intero intervento in tema di consumo di suolo, chiediamo di prevedere di realizzarlo sottosuolo con accesso diretto al marciapiede centrale (attualmente assicurato solo dall'accesso esistente), con dotazione di idoneo sistema di illuminazione, videosorveglianza ed eventuale sistema di chiusura nelle ore notturne in cui è assente il servizio ferroviario.

L'area per la realizzazione dovrà essere acquisita dall'attuale proprietà ed il soprasuolo dovrà essere mantenuto quale area verde, salvo la viabilità necessaria, le rampe di accesso al parcheggio e la realizzazione di aree stop and go, dotate di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici, di un bici park. Anche tale struttura andrà adeguatamente illuminata, video sorvegliata per garantire la sicurezza dei mezzi ivi depositati.

Si chiede anche che la successiva manutenzione resti in carico a ferrovie che si dovrà assumere anche tutte le spese inerenti e conseguenti ivi compresa pulizia, illuminazione, video sorveglianza.

#### **PISTA CICLO PEDONALE DI COLLEGAMENTO VIA PAOLO FERRARIO - VIA MADRE TERESA DI CALCUTTA**

Lo sviluppo del progetto impatta fortemente, sia durante la lavorazione ed anche a fine opera, su questo percorso ciclo pedonale attualmente caratterizzato, quale qualificante elemento paesaggistico per parte dell'anno quando è nel periodo di non asciutta, dalla presenza del Canale Secondario Villoresi e delle alberature (ben 63 pioppi di alto fusto).

Anche se non è del tutto e coerentemente chiaro nel progetto entrambi questi elementi qualificanti non dovrebbero essere più presenti con grave depotenziamento della gradevolezza del percorso. Si chiede:

- il mantenimento della pista ciclo pedonale da attuare con un'accurata e adeguata progettazione che preveda elementi arborei, illuminazione e in alcuni punti video sorveglianza;
- nel caso nella fase di cantiere non sia possibile la fruizione, che si preveda una valida alternativa anche se temporanea.

#### **PISTA CICLO PEDONALE ACCESSIBILITA' A OASI BOSCO WWF DI VANZAGO (COMPLETAMENTO)**

Il progetto prevede il completamento della pista ciclopedonale di collegamento all'Oasi Bosco WWF. Condividiamo fortemente questo intervento che prevede la realizzazione del tratto mancante da via Del Sasso a via delle Tre Campane. La soluzione progettuale al momento elaborata non è condivisibile.

Si chiede quindi che venga elaborato un progetto dettagliato - da condividere come per ogni progettualità richiesta con l'Amministrazione Comunale - in questo caso anche con il coinvolgimento di Città Metropolitana, ai fini della puntuale identificazione del tracciato e degli eventuali impatti sulla strada provinciale a lato della quale, in totale continuità con i due tratti di ciclopedonale esistenti, si dovrà realizzare l'intervento.

Si chiede inoltre che l'opera indipendentemente dai lavori di potenziamento venga realizzata in tempi celeri e non rinviata a fine opera principale.

#### **PISTA CICLO PEDONALE ACCESSIBILITA' PARCO LOCALE INTERESSE SOVRACOMUNALE PLIS BASSO OLONA**

L'intervento prevede la realizzazione di diverse piste ciclabili, in particolare vorremo che per il tratto interessato dal nostro Comune queste comprendessero anche la connessione con il Parco Locale di

Interesse Sovracomunale PLIS Basso Olona con realizzazione di un percorso da Castellazzo di Rho anche attraverso via Garibaldi prevenendo dalla dismessa ex strada provinciale, nota come strada del Mulino Sant'Elena o dei Rossi in Pregnana Milanese.

Si chiede prima un apposito tavolo tecnico per la definizione di questa progettualità sovracomunale da tenersi anche con i Comuni di Rho e Pregnana ai fini dello sviluppo delle progettazioni e di una realizzazione non al termine dell'intervento principale.

#### **FABBRICATI, PERTINENZE OGGETTO DI ABBATTIMENTO ED ESPROPRIO**

Si tratta di un tema di forte impatto a Vanzago, unico dei comuni attraversati dall'intervento di quadruplicamento ad avere in modo pressoché continuativo abitato sia a nord che a sud della ferrovia. Corre l'obbligo prima di tutto, anche se può risultare ad abbondanza, di ricordare che tutti questi edifici, da quelli più di vecchia edificazione e sistemazione a quelli più recenti (solo ad esempio condomini di via Castelli, via Valle Ticino, via Grazia Deledda, via Cantoniera e via Madre Teresa di Calcutta) sono stati tutti oggetto di richiesta di permessi a ferrovie e da loro assentiti perché realizzati nella fascia di rispetto ferroviario.

Corre parimenti l'obbligo di ricordare che si tratta di proprietà private spesso acquisite con il duro lavoro di anni e accensione di relativi mutui.

È utile quindi che il progetto preveda

- Per gli espropri con abbattimento  
Si chiede il riconoscimento non del valore di mercato dell'abitazione oggetto di abbattimento ma del valore di mercato in Vanzago per un'analogha sistemazione abitativa che comprenda ogni spesa conseguente ed inerente compresi traslochi, pratiche e quant'altro. Crediamo che anche la miglior soluzione proposta comporterà per le proprietà toccate comunque mai una sufficiente adeguata compensazione e quindi chiediamo fortemente che almeno questo venga fatto. Il riconoscimento deve essere dato anche ad affittuari di abitazioni o attività che devono essere aiutati a trovare una nuova sistemazione e nel contempo ristorati per le spese sopportate.
- Per gli espropri per parti di giardino o pertinenze  
Si chiede che coloro che rientrano in questa fattispecie, possano decidere liberamente e senza alcuna coercizione di restare nelle loro abitazioni oppure di ricevere una proposta adeguata, pari a quella da noi indicata per i proprietari di immobili abbattuti e espropriati.
- Per coloro che sono maggiormente impattati dalla posa di barriere la cui altezza è incrementata a causa del potenziamento a 4 binari  
Si chiede che possano anche loro decidere liberamente e senza alcuna coercizione di restare nelle loro abitazioni oppure di ricevere una proposta adeguata, pari a quella da noi indicata per i proprietari di immobili abbattuti e espropriati.
- Per coloro che pur vedendosi installare le barriere in prossimità dell'abitazione non vedranno sufficientemente mitigato l'abbattimento del rumore entro i limiti di legge e saranno quindi oggetto di interventi passivi sulle abitazioni, salva la possibilità di lasciare l'immobile con ristoro, che i medesimi interventi siano ovviamente completamente a carico del progetto, che venga riconosciuta la eventuale spesa ripetuta per la manutenzione e l'eventuale costo energetico.
- Per tutti i frontisti un adeguato ristoro per la inevitabile perdita di valore dell'immobile anche a fine intervento e per il maggior livello di disagio sopportato.

#### **AREA DI CANTIERE DI VIA VANZAGO IN POGLIANO (IN FONDO A VIA MONTE ROSA)**

Il progetto prevede inspiegabilmente la collocazione di una delle due aree di cantiere in Vanzago al termine di via Monte Rosa in piena aderenza al considerevole condominio di via Madre Teresa di Calcutta, comunemente noto come Filanda 7, che si troverà pertanto il cantiere dalla ferrovia a nord, se non si modifica come già chiesto la previsione, il transito mezzi ad est e un'area di cantiere (in via Vanzago a Pogliano) ad ovest.

Si chiede l'allontanamento del cantiere dal condominio Filanda 7 il più possibile verso ovest nell'area che risulta per altro della medesima proprietà con idonea schermatura per la parte verso lo stesso condominio e le altre abitazioni.

#### **AREA DI CANTIERE DI VIA I MAGGIO**

Ancora inspiegabilmente il progetto prevede che la collocazione di una delle due aree di cantiere sia spostata da via della Liberazione a via I Maggio a pochi metri di distanza e permanendo all'interno del corridoio ecologico regionale.

Si chiede la cancellazione di questa sciagurata previsione e la collocazione del cantiere in area da individuare fuori dal corridoio ecologico e nell'ambito della limitrofa zona industriale in Pregnana dove è possibile a nostro avviso reperire un'area non verde lontana dalle abitazioni.

#### **ACCESSO ALLA SEDE FERROVIARIA PER LAVORI E VIABILITA' MEZZI**

Il progetto pare non affrontare con sufficiente approfondimento e sicuramente senza alcuna interlocuzione con il territorio a partire dall'Amministrazione Comunale questo delicato tema.

Si ritiene necessario che si provveda, prima dell'approvazione del progetto definitivo, alla definizione di una puntuale programmazione di viabilità e accesso al cantiere ferroviario vincolante con l'appaltatore e da definire in apposito tavolo tecnico amministrativo con l'Amministrazione Comunale, i proponenti, i progettisti ed altri soggetti coinvolti.

Tale programmazione dovrà prevedere in dettaglio a carico del progetto l'onere di manutenzione, la responsabilità per mancata manutenzione e, al termine degli interventi o anche durante se necessario, il completo o parziale rifacimento di asfaltatura e di relativa segnaletica.

#### **CONTENIMENTO DISAGI NEL PERIODO DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE**

Il progetto prevede un generale tempo di realizzazione dell'intervento stimato in 5 complessivi anni, ma esperienze analoghe di potenziamenti di reti ferroviarie (citiamo solo ad esempio Arcisate e Vignate) ci inducono a temere tempi anche molto più lunghi.

Si chiede quindi che siano meglio specificati in un cronoprogramma le tempistiche e che in caso di ritardi sia previsto il riconoscimento di un ristoro per un ulteriore "rallentamento di Vanzago" con ampi disagi alla sua popolazione ed alle attività commerciali che è pari al contributo per rallentamento treni che ferrovie in passato ha chiesto anche al nostro Comune per assentire alla realizzazione dei sottovia interferenti con il servizio ferroviario.

Si chiede parimenti che gli orari di cantiere e di transito dei mezzi sia contenuto e comunque articolato così da assicurare il riposo dei cittadini di Vanzago.

#### **CANALE SECONDARIO VILLORESI**

Per buona parte la linea ferroviaria in Vanzago è affiancata dal secondario del Canale Villoresi che costituisce, come già detto, nella sua fase di non asciutta un elemento paesaggistico di pregio.

Il progetto in modo non chiaro e non sufficientemente spiegato ne prevede in parte l'interramento o lo spostamento per recuperare spazio per il sedime ferroviario. Inoltre, nonostante le richieste fatte dal CIPE, Regione Lombardia e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, non risulta esserci stato alcun confronto tecnico tra Italferr e il Consorzio Villoresi dal 2014 ad oggi, per cui il progetto ferroviario in questione presenta gravi interferenze non risolte in particolare con il canale secondario "Derivatore Valle Olona".

In primo luogo per le modifiche sostanziali introdotte al secondario non è stata fornita alcuna evidenza circa la compatibilità degli impatti con il funzionamento del canale post-operam e con la reale possibilità di garantire la manutenzione e la gestione del canale nel corso degli anni a venire. Ad esempio, in diversi punti, sono previste opere di fondazioni a ridosso delle fasce di rispetto del canale che non solo non è ammissibile ma rischia anche di comprometterne la funzionalità. Gli altri interventi, specialmente quelli in Vanzago, comprendono tombature, muri di sostegno, palancole, e passaggi a ridosso delle pareti o box interrati, devono essere oggetto di analisi da parte del Consorzio Villoresi per poterne analizzare la fattibilità.

Tale mancata interlocuzione con il Consorzio Villoresi, è aggravata dalla mancanza all'interno della documentazione di progetto di un cronoprogramma della cantierizzazione dell'opera ferroviaria, delle opere civili correlate e che chiarisca le modalità di intervento tecnico-programmatico, che ne consentano la realizzazione salvaguardando la funzionalità del Canale Villoresi.

Dal progetto si evince che non sia stata minimamente considerata tale problematica e i relativi impatti collegati al funzionamento ordinario del canale Villoresi: il rischio è che tali interventi non si possano inoltre realizzare tutti contemporaneamente nei periodi delle asciutte, di fatto andando a minare la

capacità del canale di distribuire l'acqua ai consorziati in tutto il territorio che parte da Pogliano Milanese e termina a Settimo Milanese.

Si chiede che all'interno della procedura di VIA, si valutino con particolare attenzione gli impatti dello spostamento e dell'adeguamento del Canale Villoresi sul sistema delle acque di superficie per le ricadute sul comparto agricolo e ecologico dell'area, con particolare riguardo per la fattibilità tecnica di tali opere, la cantierabilità, la manutenibilità e il rispetto delle normative regionali sulla polizia idraulica. Si chiede inoltre che venga coinvolto il Consorzio Villoresi nel valutare attentamente il progetto definitivo presentato da Italferr prima della conclusione della procedura di VIA mediante un apposito tavolo di confronto dedicato.

In conclusione e in via prioritaria si chiede di utilizzare la rete locale dei canali terziari già presenti in Vanzago opportunamente allargati per diventare un nuovo secondario e costituendo una alternativa a quello attualmente in affiancamento alla ferrovia, che potrà essere dismesso. Tale soluzione consentirebbe di garantire un maggiore spazio, di avere un'opera successivamente manutenibile e, non da ultimo, se l'intervento venisse realizzato prima dei lavori di potenziamento della linea, di non interrompere il funzionamento del servizio idrico. Tale eventualità, infatti, oltre creare danni economici per le aziende agricole locali, di fatto potrebbe arrecare irreparabili danni a tutto il sistema agricolo e ambientale della campagna circostante.

#### **ELETTRODOTTO CESANO – TAVAZZANO EST (TRATTO IN VANZAGO)**

Lo spostamento dell'elettrodotto Cesano-Tavazzano Est è inserito come opera di compensazione nell'ambito della realizzazione del potenziamento della Rho-Gallarate secondo le indicazioni dello studio di fattibilità realizzato da Terna in anni passati su richiesta del Comune di Vanzago.

Per una maggiore efficacia dell'intervento e per evitare la presenza di questa infrastruttura nel corridoio ecologico regionale, si chiede di prevederne l'interramento con realizzazione della necessaria cabina di trasformazione. Anche in questo caso si chiede l'attivazione di un tavolo per la definizione del progetto nel quale coinvolgere oltre all'Amministrazione Comunale il soggetto proprietario e gestore dell'elettrodotto.

#### **INTERRAMENTO STRADA PROVINCIALE 229 PER UN TRATTO DALLA ROTONDA DI CONNESSIONE ALLA VARIANTE ALLA SP 172**

La stazione in Vanzago è denominata Stazione Vanzago – Pogliano Milanese ed è molto utilizzata anche dai cittadini lì residenti. I territori dei due Comuni del resto si sviluppano urbanisticamente quasi come un unico abitato diviso dalla Strada Provinciale 229, parecchio trafficata e costituente nel punto di maggior contatto tra i due abitati una forte cesura per le connessioni da e verso la stazione per i residenti a Pogliano ed anche da e verso la locale Scuola Secondaria di Primo Grado Anselmo Ronchetti, convenzionata tra i due comuni, per i residenti a Vanzago oltre che per ogni altra funzione commerciale o privata.

Nel 2003 nell'ambito dell'espressione di un parere per la realizzazione del progetto di variante alla S.S. 33, si era sviluppata l'ipotesi di interrimento di questo asse viario per il tratto necessario a connettere con maggiore sicurezza i due abitati sviluppando anche uno studio di fattibilità della riconnessione delle viabilità comunali.

Riteniamo l'ipotesi ancora attuale ed utile anche al territorio di Pogliano Milanese e ne chiediamo la realizzazione quale opera compensativa che garantisca anche un miglior accesso al servizio ferroviario dalla fermata di Vanzago.

Si chiede pertanto di inserire tale realizzazione nel progetto di potenziamento, di sviluppare la progettazione anche con il coinvolgimento dei due Comuni e di Città Metropolitana e di ogni altro soggetto utile a perseguire questo importante obiettivo.

\_\_\_\_\_