



Partito Democratico

**Circolo di Vanzago**

**Via Garibaldi 12**

**20010 VANZAGO**

**pd.vanzago@ilboro.it**

16 GIU 2021  
X  
BR

**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: Progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate (C.U.P. J31J05000010001 [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.) – Osservazioni**

Il Circolo del Partito Democratico di Vanzago, con sede in Via Garibaldi 12, in qualità di soggetto interessato agli impatti del progetto di potenziamento della linea ferroviaria Rho - Parabiago sul territorio ove svolge la propria attività politica che a livello locale si caratterizza nella difesa del territorio e degli interessi dei cittadini vanzaghese ed in persona;  
della sua legale rappresentante Anna Zanaboni (segretaria del Circolo),

e di

**Giovanni Ferrario (componente del Coordinamento del Circolo).**

Preso visione della documentazione inerente al progetto in oggetto pur se non in modo completo visto l'elevato numero di documenti che lo compongono.

Rilevato che anche in questa nuova fase progettuale il territorio di Vanzago continua ad essere pesantemente e negativamente interessato dagli effetti che produrrà la realizzazione del progetto sia in fase di cantierizzazione dell'opera che al suo termine, tanto da restare per tutta la comunità vanzaghese e per il territorio di Vanzago, specie nell'ampia porzione limitrofa all'infrastruttura, un intervento altamente devastante.

In seguito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale a livello nazionale di revisione del Parere CTVA 1509/2014 di responsabilità del Ministero della transizione ecologica,

Richiamato brevemente l'iter procedurale dell'opera in oggetto che ha registrato:

- il deposito del Progetto Preliminare il 10 giugno 2003 contenente il triplicamento di tutta la ferrovia Rho-Gallarate, approvato con prescrizioni con deliberazione CIPE 65/2005,
- la presentazione del Progetto Definitivo il 31 luglio 2009 con l'inserimento del quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, approvato con prescrizioni con deliberazione CIPE 33/2010,
- la riproposizione del Progetto Definitivo Modificato il 15 giugno 2011 a seguito dell'applicazione di alcune prescrizioni CIPE con nuovo avvio di procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità,
- la cancellazione della deliberazione CIPE 33/2010 a seguito di sentenza TAR Lombardia n. 1914 del 9 luglio 2012 e sentenza del Consiglio di Stato n. 06959 del 21 dicembre 2012 che, nei fatti, ha fatto,
- la riproposizione da parte di RFI S.p.A. dello stesso Progetto Definitivo con procedura esperita ai sensi dell'art. 167 comma 5 del D.Lgs n. 163/2006 con relativo avvio di procedura finalizzata alla dichiarazione di pubblica utilità in data 25 ottobre 2013,
- l'emissione del parere CTVA 1509/2014 del 23 maggio 2014

Preso 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>

**FORMULA 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:

**Premesso che:**

- La delibera n. 33 del 13 maggio 2010 con la quale il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo è stata annullata dal Tribunale Amministrativo Regionale della Lombardia con sentenza n. 01914 del 9 luglio 2012. L'annullamento è stato confermato in secondo grado dal Consiglio di Stato con Sentenza n. 06959 del 21 dicembre 2012, annullando per l'effetto il Progetto Definitivo stesso.

L'annullamento nasceva dal fatto che la soluzione progettuale adottata nel progetto definitivo (quadruplicamento tratta Rho – Parabiago) era non solo sostanzialmente difforme da quella prevista nel progetto preliminare (triplicamento), ma era anche stata espressamente esclusa nella valutazione delle alternative progettuali dello stesso progetto preliminare in ragione dei vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico.

A nostro avviso nello Studio di Impatto Ambientale elaborato da Italferr per conto del committente RFI sottoposto alla valutazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio nel 2014, permane la grave carenza della giustificazione di come l'affermazione contenuta nella progettazione preliminare relativa all'impossibilità di prevedere un quarto binario dato il fitto contesto urbanistico possa essere superata.

Vi garantiamo che il fitto contesto urbanistico non si è modificato e quindi vi chiediamo di giustificare il superamento degli elementi ostativi contenuti nella VIA del preliminare.

- Il Circolo del Partito Democratico di Vanzago aveva già presentato osservazioni nell'agosto 2011 a seguito della pubblicazione del Progetto Definitivo per Appalto Integrato e conseguente avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità, seguite da nuove osservazioni presentate nel dicembre 2013, ove in premessa indicava che:

- 1) L'impatto provocato dal potenziamento della linea ferroviaria tra Rho e Parabiago è devastante e quindi inaccettabile stante il fitto contesto urbanistico così densamente abitato e da sempre soggetto ad un forte inquinamento ambientale.
- 2) In tale contesto territoriale così densamente urbanizzato è impensabile proporre di collocare altri binari oltre agli esistenti ed in particolare prevedere addirittura il quadruplicamento della tratta ferroviaria anche in conseguenza dell'affermazione contenuta nella progettazione preliminare (sviluppata su soli tre binari) che indicava l'impossibilità di procedere in tal senso a causa del fitto contesto urbanistico.
- 3) Per rimediare ad un impatto ambientale che peggiora lo stato di fatto, vengono proposte soluzioni di mitigazione del rumore (barriere fonoassorbenti di altezza complessiva fino a 7,38 metri) che peggiorano la qualità della vita di chi vive in aree attigue, in termini di vista, luce ed aria, ma anche di tutta la popolazione per l'effetto di amplificazione della separazione in due parti di Vanzago già determinata dall'attuale presenza della ferrovia in esercizio a due binari.
- 4) Vi sono questioni, certamente non secondarie, quali le vibrazioni, le polveri e più in generale la sicurezza a cui va data risposta esaustiva che non si rileva anche nella progettazione definitiva modificata.
- 5) Oltre alle considerazioni sopra evidenziate, va fatto presente che il metodo adottato per la definizione del progetto non è accettabile poiché i cittadini nonostante il loro impegno per venire a conoscenza del reale impatto dell'opera sulla propria proprietà ed in generale per la vivibilità di Vanzago, non vengono adeguatamente ed in modo certo ed esaustivo informati su quella che sarà

la loro situazione in conseguenza della realizzazione dell'opera anche in riferimento, per coloro che hanno questa problematiche, agli aspetti relativi ad indennità di esproprio e di vicinato.

Non ci pare di cogliere che l'iter nuovamente riavviato abbia in alcun modo superato queste considerazioni e quindi le abbiamo rinnovate al proponente nelle osservazioni presentate in febbraio 2021 e le rinnoviamo nell'ambito anche di questa procedura auspicando che vorrete dare esaustiva spiegazione di come siano superate le considerazioni del progetto preliminare relative al fitto contesto urbanistico del territorio dove si è deciso di localizzare il potenziamento.

L'assenza di risposte da parte del proponente rende necessario una presa di posizione delle istituzioni: sarebbe una grave mancanza se nessuno provvedesse a dare queste giustificazioni, cosa che non potrà che aumentare il livello di sfiducia in un procedimento che ad oggi è sembrato spesso calpestare le ragioni dei territori attraversati o quanto meno porre scarsa attenzione ad essi.

- L'attraversamento della linea ferroviaria a Vanzago ha da sempre rappresentato da un lato un'opportunità per il collegamento ferroviario con Milano e Varese ed oggi ben oltre a queste destinazioni, ma dall'altro lato un grave problema per i collegamenti viari, ciclabili e pedonali tra le due parti del paese così fortemente interferite.

Vanzago e la sua comunità, hanno provveduto a superare tali problematiche investendo con propri fondi ed imparando a convivere con la Ferrovia, non sempre rispettosa del territorio attraversato (solo per fare qualche esempio pensiamo alla scarsa manutenzione lungo la linea, allo stato del servizio ferroviario spesso disastroso, alle condizioni non sempre ottimali della stazione, alla richiesta di versare un importo per il rallentamento treni all'epoca della realizzazione dei sottopassi ferroviari realizzati da Vanzago per chiudere ben 3 passaggi a livello, ecc.).

Con il progetto di quadruplicamento della tratta che ostinatamente si vuole realizzare, questa difficile convivenza e sottile equilibrio rischia di rompersi per sempre con il pericolo che la ferrovia divenga solo elemento altamente penalizzante per Vanzago.

- La necessità di potenziare la linea per garantire un miglior servizio ferroviario è elemento condivisibile sotto il profilo dell'obiettivo di maggiori opportunità per il trasporto pendolare e, in linea generale, il favorire il trasporto su ferro – in alternativa a quello su gomma – è elemento di salvaguardia ambientale.
- Il contesto in cui si è sviluppato il progetto di potenziamento della linea ferroviaria è tale per cui a fronte di un preliminare a 3 binari che richiedeva a Vanzago già un grosso sacrificio in termini di impatto, si è passati ad una successiva progettazione, definitiva, definitiva modificata ed ora definitiva modificata integrata, che per la sola tratta Rho – Parabiago prevede un ulteriore 4° binario oltre al 3° previsto inizialmente, senza di fatto minimizzare, anzi aggravando, l'impatto previsto nel progetto preliminare.
- Malgrado i tentativi di opporsi al progetto da parte dell'Amministrazione Comunale e di numerosi cittadini, nonché di ben due comitati civici sorti a proposito, il risultato per Vanzago rimane, con la realizzazione del progetto definitivo modificato, esageratamente punitivo e devastante per l'intera comunità, per il territorio attraversato ed in particolare per i frontisti ed i residenti più prossimi alla ferrovia.

**Atteso che le premesse sono parte integrante e sostanziale delle nostre osservazioni, si osserva quanto segue:**

Il progetto definitivo modificato integrato oggetto della ripartenza della procedura mantenendo inalterato il raddoppio della linea non minimizza in alcun modo gli impatti.

E' quindi evidente che gli effetti restano della medesima entità e gravità del progetto annullato, nonostante sia stato ora effettuato uno Studio di Impatto Ambientale che non dà conto delle motivazioni per cui si ritiene superata la problematica relativa alla posa di un quarto binario incompatibile con il fitto contesto urbanistico. Vogliamo ribadire nuovamente che il progetto è incompatibile con l'abitato ed il fitto contesto urbanistico attraversato dalla linea ferroviaria che si vuole raddoppiare, come del resto era stato inequivocabilmente evidenziato dagli stessi progettisti in fase di progettazione preliminare.

Le aree residenziali che si susseguono senza soluzione di continuità lungo la tratta e l'esiguità del corridoio fisicamente a disposizione della linea ferroviaria aggravano gli impatti dell'opera, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, rendendoli gravemente pregiudizievoli per la salute, la qualità abitativa e la sicurezza della popolazione, nonché per la continuità paesaggistica, ecologica e urbanistica del territorio.  
Nello specifico:

### **Considerazioni su Impatti acustici**

Rileviamo che l'impatto acustico derivante dal potenziamento in fase di esercizio possa essere sottostimato: lo studio acustico effettuato considera il passaggio di 20 treni merci al giorno, mentre già attualmente il numero di treni merci è superiore a 20 al giorno, come dichiarato nello stesso Studio di Impatto Ambientale in cui vengono indicati 29 treni merci al giorno.

Al di là della grave mancanza nel progetto definitivo ove il modello di esercizio non include dati previsionali reali del traffico merci, si ritiene che il traffico merci è destinato ad aumentare ulteriormente, fatto ora del tutto conclamato in seguito all'inserimento della Rho-Parabiago all'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza 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 indica la riduzione dei treni merci dagli attuali 30 a 20.

Questo obiettivo è, a nostro avviso, inammissibile su una linea che attraversa i centri abitati passando in stretta prossimità con le abitazioni e dovrebbe quindi essere fortemente indagato dai soggetti in indirizzo al fine dell'emissione di una nuova corretta ed esaustiva VIA.

Inoltre l'impatto acustico derivante dal potenziamento ferroviario sarebbe aggravato anche dallo smisurato aumento della frequenza del passaggio dei treni:

- Situazione attuale 206 treni / giorno di cui 30 merci, 18 alta velocità
- Con la sola realizzazione del quadruplicamento e del raccordo Y 304 treni / giorno di cui 20 merci, 54 alta velocità
- Con il completamento del progetto (3° binario Parabiago - Gallarate) 434 treni / giorno di cui 20 merci, 36 alta velocità

Da questi dati continua ad apparire non rilevante il traffico merci che, tra le molte nostre preoccupazioni, da sempre ha costituito un elemento di forte inquietudine e di richiesta di fare chiarezza su una tipologia che, soprattutto dopo i fatti di Viareggio, crediamo debba essere oggetto di massima attenzione.

Si rileva inoltre che la mitigazione prevista con barriere fonoassorbenti non garantirebbe il rispetto dei limiti legislativi in facciata per tutti i recettori.

Per quelli non conformi la sola possibilità del fonoisolamento degli infissi, che per risultare efficace comporterebbe la necessità di tenere le finestre sempre chiuse, diventa impensabile per un'accettabile condizione abitativa. Inoltre ~~gli interventi diretti su questi recettori non sono nemmeno inclusi nell'attuale progetto~~, ma vengono rimandati ad una verifica diretta del rispetto dei limiti interni alle abitazioni che sarà effettuata solo successivamente alla realizzazione delle barriere. Non c'è quindi nessuna garanzia sulle tempistiche con le quali questi interventi verranno realizzati, né sulla necessaria copertura economica, con il rischio che gli abitanti degli edifici interessati si trovino esposti ad un impatto acustico superiore ai limiti legislativi per un periodo di tempo difficile da prevedere.

A fronte di una mitigazione solo parziale, le barriere che si intendono realizzare - alte sino a 7,50 m che nello stesso Studio di Impatto Ambientale sono indicate come "interventi particolarmente onerosi" - genererebbero altri impatti inaccettabili quali peggioramento della qualità abitativa degli immobili confinanti (in termini di luminosità, condizioni di aerazione, visuale paesaggistica), nonché in termini di frattura territoriale, di deturpamento della qualità paesaggistica e visiva, di eliminazione della continuità urbanistica, di interruzione di corridoi ecologici importanti dal punto di vista faunistico e ambientale.

Pur apprezzando il tentativo di migliorare la qualità delle barriere in alcuni tratti (in parte in trasparenza) resta necessario dedicare maggiore attenzione a tutto il tratto in Vanzago per la particolare situazione di contiguità alle abitazioni privilegiando soluzioni innovative a quelle standard di progetto, evitando

pannellature in acciaio inox e prevedendo materiale trasparente e/o una tipologia che consenta anche la schermatura con vegetazione.

Soprattutto nei contesti abitati, la progettazione dell'intervento deve privilegiare la compatibilità delle barriere con un'adeguata qualità di vita, del reale contenimento nei limiti di legge dell'impatto acustico, della successiva e costante manutenzione e vigilanza con video sorveglianza a carico della ferrovia per evitare situazioni di degrado (rotture, interventi di writer, ecc.) nonché della coerenza della progettazione dove prevede da un lato barriere trasparenti e dall'altro barriere opache, scelta che vanifica di fatto la trasparenza delle prime.

In relazione alla fase di cantierizzazione, riteniamo utile richiamare la vostra attenzione sulla opportunità che le opere necessarie per la realizzazione del potenziamento ferroviario, siano svolte tenendo conto del fitto contesto urbanistico in cui saranno eseguite ed avendo attenzione al massimo rispetto di tutte le norme vigenti in tema di rumore e di orari di lavoro, non solo sotto il profilo formale ma sotto quello sostanziale.

Da quanto emerge dal progetto appaiono elementi che inducono ad avere scarsa fiducia sull'attenzione al contesto in cui i lavori saranno eseguiti. Affermiamo questo in relazione:

- alla collocazione di aree tecniche in Vanzago via I Maggio, di fatto attigua alla precedente localizzazione in via della Liberazione, inserita all'interno di un corridoio ecologico regionale e in via Monterosa (suo proseguimento in Pogliano) in prossimità di zone di intensa residenza di Vanzago,
- della previsione di transito di mezzi per l'accesso al cantiere in vie centrali di Vanzago,
- della possibilità di attività oltre i due turni ed in orari notturni,
- della possibilità che la realizzazione e quindi tutte le attività di cantiere vengano modificate dal soggetto aggiudicatario dell'intervento, senza che sul progetto che lo stesso elaborerà saranno possibili osservazioni non prevedendo la norma una nuova fase di pubblicazione.

Appare pertanto necessario al fine di garantire la massima vivibilità possibile ai vanzaghese durante la fase dei lavori, che per altro non si riesce ad individuare nelle varie fasi e nei tempi esecutivi, che vi sia un ripensamento sia sulla collocazione delle aree tecniche che sull'accesso al cantiere ferroviario che non può avvenire attraverso vie centrali o di calibro ridotto e con caratteristiche non idonee a mezzi quali quelli che saranno necessari alle lavorazioni.

Allo stesso modo, risulta assolutamente indispensabile che siano escluse le lavorazioni in orario notturno al fine di assicurare ai cittadini residenti nelle zone limitrofe alla linea ferroviaria almeno il riposo notturno ed una tregua dal disturbo che inevitabilmente verrà generato dai lavori.

Sarà indispensabile far attuare un capillare monitoraggio ante, post-operam e soprattutto in fase di cantierizzazione dei livelli di rumore causati, al fine di prevenire e/o risolvere le situazioni di non rispetto dei limiti di legge. Non è pensabile prevedere deroghe in tal senso.

### **Considerazioni su Impatti vibrazionali**

Anche in questa nuova fase non vengono previste adeguate mitigazioni per le vibrazioni, nonostante il modello previsionale su base sperimentale adottato evidenzia situazioni di disturbo alle persone su alcuni tratti critici (circa 1/3 del quadruplicamento) e nonostante questo aspetto fosse stato evidenziato come carenza progettuale da integrare sia nelle prescrizioni CIPE al preliminare, sia in quelle al definitivo annullato.

Lo Studio di Impatto Ambientale indica, genericamente, la possibilità di utilizzare il sub-ballast nei tratti a velocità bassa e in ambito di stazione, non per tutte le aree critiche, e rinvia ad una futura valutazione in seguito alle sperimentazioni in corso.

Non vi è quindi alcuna garanzia non solo sulla futura realizzazione ma anche sull'esistenza di sistemi idonei a mitigare adeguatamente l'impatto vibrazionale, nonché della necessaria copertura economica di questi interventi.

Va inoltre fatto rilevare che molti degli immobili lungo la tratta sono di non recente realizzazione, fatto che aumenta la preoccupazione che le vibrazioni generate possano essere critiche non solo per il disturbo alle persone ma anche per il danneggiamento strutturale degli edifici, anche perché i modelli previsionali adottati sembrano sottostimare l'intensità e la frequenza del traffico merci nonché le caratteristiche strutturali degli edifici e le sollecitazioni cumulative nel tempo.

Non è pensabile che non si siano fatti approfondimenti e trovate idonee soluzioni tecniche in una fase progettuale quale quella definitiva inoltre modificata e che permangano le criticità citate dal CIPE senza idonee e convincenti soluzioni mitigative.

La qualità della vita dei frontisti e dei cittadini residenti in aree più prossime alla linea ferroviaria dipende da questo aspetto che non può in alcun modo essere sottovalutato, specie se si pensa che, ai sensi della normativa vigente, gli immobili prossimi alla linea ferroviaria hanno avuto l'assenso delle ferrovie per essere costruiti o ampliati.

Anche in questo caso risulta indispensabile far attuare un capillare monitoraggio ante e post-operam dei livelli di vibrazione causati dal passaggio dei convogli che già attualmente destano preoccupazione, al fine di verificare che il potenziamento attuato risulti sostenibile e non crei ulteriori danni alle proprietà, pena il loro totale risarcimento.

### **Considerazioni sulla Sicurezza della Infrastruttura**

Nello Studio di Impatto Ambientale ed in generale nella progettazione non si affronta il tema della sicurezza della linea e le conseguenze del suo raddoppio.

La situazione, senza voler fare allarmismo, è già critica per il fitto contesto urbanistico attraversato ed anche per la presenza di numerosi stabilimenti industriali alcuni dei quali (Rhodengas, stabilimento chimico Arkema, depositi di benzine e gasoli ENI Div. Refining e Q8-Kuwait Petroleum) classificati a rischio di incidente rilevante e soggetti alla normativa Seveso (D.Lgs. 334/99).

I rischi per la sicurezza risulterebbero ulteriormente aggravati:

- dal raddoppio del numero di treni, con aumento in particolare di quelli a lunga percorrenza e quindi a maggiore velocità;
- dall'aumento della velocità dei treni stessi;
- dalla ancora maggiore vicinanza dei binari alle abitazioni e agli stabilimenti a seguito dell'ampliamento della sede ferroviaria;
- dal transito sui binari esterni e quindi massimamente prossimi agli edifici dei treni veloci (lunga percorrenza e merci).

Aumenteranno quindi le probabilità di deragliamento e di collisioni, con conseguenze di portata distruttiva facilmente immaginabili se fossero coinvolti treni merci che trasportano sostanze pericolose e/o se fossero coinvolti i depositi di sostanze chimiche, esplosive e infiammabili degli stabilimenti suddetti.

Le statistiche ferroviarie e gli episodi di cronaca purtroppo tristemente noti dimostrano che questa possibilità non è poi così remota.

Per questo riteniamo che far viaggiare treni merci e treni ad elevata velocità sulla tratta oggetto dell'ampliamento in così stretta vicinanza alle abitazioni sia già attualmente incompatibile con il mantenimento di un accettabile grado di sicurezza per gli abitati limitrofi, nonché per i treni stessi, e che la tendenza prioritaria su questa linea dovrebbe essere quella di diminuire e ancora meglio escludere il passaggio di tali tipologie di treni, e non di aumentarlo come previsto dallo scopo dell'opera oggetto di osservazioni.

### **Considerazioni su Impatti atmosferici**

Per le rilevanti attività di cantiere per la produzione di emissioni atmosferiche sia in termini temporali, sia in termini spaziali (ben 25 aree di cantiere oltre ai mezzi pesanti lungo la viabilità di attraversamento degli abitati), sia per la tipologia (operazioni che generano emissioni di polveri sottili e di altri inquinanti), la trattazione degli impatti atmosferici nello Studio pare insufficiente, in quanto basata su generiche considerazioni qualitative.

Una trattazione adeguata avrebbe dovuto essere supportata da un modello previsionale di diffusione degli inquinanti, che tenesse conto degli impatti cumulativi per la presenza di più cantieri: le ridotte informazioni riguardo agli impatti atmosferici non consentono la valutazione di un problema che non è per nulla trascurabile.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, nello Studio di Impatto Ambientale si dichiara che non sono rilevabili impatti atmosferici data la trazione elettrica della linea ferroviaria. Ritenendo che l'esercizio ferroviario non è del tutto esente da impatti atmosferici, in quanto il passaggio dei treni, in particolare dei treni merci, provoca frequentemente emissioni di sostanze potenzialmente tossiche, distintamente rilevabili a livello olfattivo, presumibilmente derivanti da perdite delle sostanze trasportate o dalla frizione del materiale rotabile in fase di frenata. Anche questi impatti dovrebbero essere pertanto indagati e mitigati.

### **Considerazioni su Impatti su suolo e sottosuolo, su vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi**

Nello Studio di Impatto Ambientale si minimizzano le caratteristiche ecologiche del territorio parlando di un territorio frammentato, di aree a scarso pregio naturalistico, di ecosistemi degradati o compromessi, arrivando pertanto a giudicare nullo o trascurabile l'impatto dell'opera su queste componenti.

Riteniamo assolutamente infondate queste affermazioni, probabilmente redatte da chi non conosce in modo approfondito il territorio di cui sta trattando o considera solo le tematiche relative al proprio progetto a prescindere dal contesto in cui si vuole raddoppiarlo.

Il nostro territorio, per quanto densamente urbanizzato, conserva ancora all'interno del tessuto urbano una serie di aree naturali o agricole residuali che, seppur frammentate, rivestono un elevato valore ecologico come siti di rifugio e di alimentazione nonché corridoi importanti per i movimenti della fauna, costituendo una indispensabile continuità naturalistica che garantisce la presenza diversificata di componenti faunistiche caratterizzanti.

Quanto poi alla presenza diffusa della robinia, segnalata nello Studio di Impatto Ambientale come indicazione di scarsa qualità vegetazionale in quanto "infestante", si deve far rilevare che si tratta di una specie diffusa ormai da qualche secolo nel nostro territorio, che ha colonizzato tutti gli ecosistemi di pianura ed è considerata naturalizzata, e, in assenza di altre specie più caratteristiche, riveste una precisa funzione ecologica sostitutiva. Inoltre, se lo strato arboreo è occupato per lo più (ma non solo) da robinie, lo strato arbustivo delle aree incolte o residuali presenta invece una maggiore varietà e tipicità vegetazionale, con specie caratteristiche degli ecosistemi di pianura tra cui biancospino, sambuco, melo selvatico, diverse varietà del genere prunus ecc..

Le aree impattate dall'opera rivestono quindi, contrariamente a quanto affermato nello Studio di Impatto Ambientale, un'importante funzione naturalistica, funzione che dovrebbe essere valorizzata e salvaguardata a maggior ragione proprio per la frammentarietà ecosistemica del territorio, cercando di mantenere quella continuità ancora esistente ed efficace.

L'opera in progetto si pone tra l'altro in contrasto con le indicazioni della pianificazione territoriale regionale (PTR) e provinciale (PTCP) nonché con quella comunale (PGT vigente), 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 ecologiche tra le aree protette presenti sul territorio (Parco Agricolo Sud Milano, PLIS del Basso Olona, Bosco WWF di Vanzago, Parco del Roccolo).

### **Considerazioni su impatti sul servizio irriguo del secondario canale Villoresi**

Per buona parte la linea ferroviaria in Vanzago è affiancata dal secondario del Canale Villoresi che costituisce 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. La 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 a creare danni economici per le aziende agricole locali, di fatto potrebbe arrecare irreparabili danni a tutto il sistema agricolo e ambientale della campagna circostante.

### **Considerazioni su Impatti sul paesaggio**

Nello Studio di Impatto Ambientale si dà una descrizione delle caratteristiche paesaggistiche del territorio come di un paesaggio edilizio di scarsa identità, dove "il blocco edilizio residenziale ha sostituito forme, materiali e colori della tradizione con strutture in cemento spesso banali e monocordi".

Non condividiamo minimamente la descrizione.

A nostro avviso, il paesaggio urbano dei piccoli centri abitati attraversati dalla tratta ferroviaria e sicuramente Vanzago mantiene ancora viva una propria identità territoriale, storico - culturale e sociale, un assetto paesistico a misura d'uomo che ne costituisce l'elemento distintivo rispetto a molte altre realtà più spersonalizzate della Provincia di Milano.

Moltissimi edifici residenziali a uno o due piani mantengono ancora esattamente i colori e le forme della tradizione, in quanto risalgono ad un'epoca compresa tra gli anni 30 e 60.

Ad arricchire il paesaggio urbano e la qualità visuale concorre inoltre la presenza delle residue aree naturali e agricole di cui si è detto sopra.

Il progetto sconvolgerebbe totalmente l'assetto paesistico, l'identità e la continuità territoriale dei centri abitati come del resto l'installazione di barriere antirumore sarebbe deleterio dal punto di vista paesaggistico per tipologia e altezza.

Gli impatti sul paesaggio e sulla vivibilità del territorio generati dal potenziamento sarebbero quindi devastanti e lungi dal poter essere adeguatamente mitigati.

## **Conclusioni**

Da quanto affermato nei punti precedenti emerge come gli impatti del progetto siano molto più gravi rispetto a quanto indicato nella progettazione e nello Studio di Impatto Ambientale e che le mitigazioni proposte non siano adeguate:

- perché si tratta di mitigazioni inadeguate (es. barriere fonoassorbenti)
- perché inesistenti (es. vibrazioni)
- perché molti degli impatti del progetto (es. rischi per la sicurezza, impatti ecologici e paesaggistici) sono talmente invasivi da non poter essere adeguatamente mitigati.

Questo porta a sottolineare ancora una volta l'evidenza che una tratta ferroviaria così profondamente immersa nel tessuto urbano e in così stretta vicinanza alle abitazioni è incompatibile con un allargamento dell'attuale sedime ferroviario.

Non ci stanchiamo di ripetere che proprio per i vincoli territoriali derivanti dal fitto contesto urbanistico la possibilità di ampliare la sede ferroviaria era stata esplicitamente esclusa in fase di progettazione preliminare (evidenziando peraltro che già l'aggiunta di un terzo binario entro la sede esistente era al limite delle possibilità della linea, in quanto già poneva condizioni critiche in ragione della ristrettezza del corridoio esistente).

Ribadiamo che il progetto definitivo di potenziamento che prevede il quadruplicamento nella tratta Rho-Parabiago resta inaccettabile per i pesantissimi impatti sul territorio e sulla popolazione, impatti che sussistono indipendentemente dalla presentazione dello Studio di Impatto Ambientale e che sono intrinseci nei vincoli territoriali in cui la tratta si trova immersa.

Riteniamo inaccettabile l'atteggiamento dei progettisti che sembrano non conoscere il territorio in cui si realizzerà un imponente progetto; se non l'hanno personalmente visitato e se non l'avete fatto anche voi, basterà cliccare con mouse le tavole di Google Earth, ingrandendo quanto basta, per farvene la dovuta e giusta conoscenza.

Se avrete il tempo e la disponibilità a fare questa verifica, siamo certi che converrete con noi che il contesto urbanistico è veramente fitto e che quanto scritto dagli estensori del progetto preliminare circa l'impossibilità di collocare un quarto binario è fatto concreto che nessuno, in seguito assumendo tale decisione, ha saputo confutare.

Si tratta di vincoli fisici reali strettamente connessi alla vita dei cittadini e alla tutela del territorio e che non possono essere ignorati nemmeno a fronte delle più giustificate e necessarie esigenze di sviluppo infrastrutturale che non possono mai essere disgiunte dall'attenta analisi del contesto in cui si vogliono sviluppare.

Per lo sviluppo infrastrutturale del paese, si cerchi una linea esterna ai centri abitati dove deviare i treni merci e quelli veloci a lunga percorrenza e dove gli impatti siano limitati ed effettivamente mitigabili, e si dedichi la linea Rho – Gallarate ai treni suburbani per i pendolari, aventi velocità e caratteristiche certamente più consone al contesto abitativo circostante ed impatti più contenuti.

La Chiasso – Monza – Seregno, la Luino – Gallarate - Novara – Genova e la Domodossola – Novara – Genova atte a realizzare in modo appropriato una rete ferroviaria sono state accantonate e RFI con Regione Lombardia ha scelto di potenziare la Rho – Gallarate (di fatto Rho – Parabiago quadruplicamento di 9 km) e la Rogoredo – Pavia due "corsie di sorpasso" per treni merci e treni ad alta capacità, ricavate su linee per traffico pendolare.

Se l'affermazione che lo sviluppo infrastrutturale deve tener conto della sostenibilità ambientale non deve restare pura filosofia, è compito degli organismi decisionali ricercare le soluzioni migliori che consentano di tutelare entrambi gli interessi e che garantiscano la possibilità di una progettazione intelligente, razionale e

davvero sostenibile non la soluzione che sacrifichi un territorio e che, probabilmente, non risolverà la necessità di un reale potenziamento per un uso sempre maggiore del sistema ferroviario. Dicevamo è compito degli organismi decisionali ricercare la soluzione ma oltre modo è compito delle funzioni tecniche fare valutazioni approfondite e rispettose dei territori, cosa che in questo caso non ci è parso sia accaduta.

**Pensiamo di aver articolato è motivato le ragioni per cui si chiede di rivedere la scelta di potenziamento della linea Rho – Gallarate individuando una linea esterna agli abitati dedicata a merci e alta velocità e riqualificando la linea storica per il solo traffico pendolare grazie al quale cittadini e territori attraversati potrebbero fruire di fatto di una metropolitana di superficie estesa fino a Gallarate.** Per altro sarebbe anche opportuno, una volta per tutte, chiarire se si intende e in quali tempi realizzare, oltre al tratto da Rho a Parabiago – che per semplicità definiamo la corsia di sorpasso della linea -.. anche la Parabiago – Gallarate a tre binari e il raccordo Y.

Qualora ancora una volta si intenda non effettuare una verifica, sia da parte dei proponenti RFI e Italferr che di Regione Lombardia nell'ambito del generale quadro della mobilità regionale, dell'attualità dell'opera – dopo oltre 18 anni dalla sua iniziale definizione – ci corre l'obbligo di formulare alcune richieste in **subordine**.

1. **Interramento della linea ferroviaria in corrispondenza all'abitato di Vanzago** (di fatto per tutto il tratto nel nostro territorio)  
Pur non essendo tecnici possiamo comprendere la rilevanza della richiesta ed intuire anche la difficoltà realizzativa nonché l'entità delle lavorazioni. Abbiamo però traccia di precedenti che hanno visto realizzare questo tipo di intervento e chiediamo quindi di valutarlo in alternativa alla principale proposta che resta, a nostro avviso, la linea alternativa dedicata.

**In ulteriore subordine**, ecco le richieste da considerare tutte non alternative tra loro

2. **Elementi migliorativi del progetto in Vanzago con particolare attenzione a temi di carattere ambientale** (chiediamo cura del dettaglio progettuale e realizzativo per il forte impatto sull'abitato)
  - a) Barriere antirumore, definire soluzioni innovative e non utilizzare il tipologico del progetto, evitare pannellature in acciaio inox, prevedere materiale trasparente o schermato con essenze vegetali, assicurare manutenzione ordinaria e straordinaria puntuale, contrastare gli atti vandalici (es writer o rotture) con sistema di video sorveglianza
  - b) Eliminare la previsione di tutte le vasche di raccolta delle acque, alcune delle quali aperte, presenti nel progetto, studiando un sistema meno invasivo e squalificante delle aree centrali in cui tali manufatti sono previsti.
  - c) Parcheggi (sia per quello nuovo di via Pregnana che per l'ampliamento di via Assisi) prevederli interrati per ridurre consumo di suolo ed impatto, dotati di video sorveglianza e modalità di chiusura negli orari di non servizio dei treni pendolari.
  - d) Sottopasso Madre Teresa di Calcutta assolutamente necessario approfondire l'intervento di modifica che deve mantenere le caratteristiche delle attuali pendenze e della qualità di sottopasso di quartiere.
3. **Elementi compensativi del progetto in Vanzago** (chiediamo venga valorizzato ogni elemento che il progetto toglierà a Vanzago non con una monetizzazione ma con la resa del medesimo servizio)
  - a) Aree verdi e spazi pubblici eventualmente sottratti in tutto o in parte devono essere valorizzati e realizzati nuovamente individuando modalità ed aree con l'Amministrazione Comunale; analogamente andrà valutata e ristorata anche la minori fruizione determinata dall'avvicinamento del sedime ferroviario e dalla presenza delle barriere antirumore.

- b) Aree gioco, devono essere rese come le attuali e se ne verrà diminuita la superficie, si dovrà prevedere una nuova analoga realizzazione; dovrà essere garantita la fruizione di giochi anche nel periodo di realizzazione dell'intervento con aree alternative.
- c) Alberature, va evitato con ogni attenzione l'abbattimento e, in caso di effettiva impossibilità, va definito la loro piantumazione con ogni onere a carico del progetto e valorizzazione con qualità e numero equivalente delle alberature messe a dimora.
- d) Ciclopedonale ex aree Zust (Filanda) va mantenuta, assicurata una soluzione alternativa nella fase di cantiere ed al termine dei lavori assicurata la sua nuova funzionalità con dotazione di illuminazione pubblica.
- e) Sottopasso Gattinoni – Ferrario interessato purtroppo dalla chiusura dell'accesso diretto al binario, intervento da mettere a completo carico di ferrovie che dovranno anche effettuare un'accurata verifica statica.
- f) Canale Villoresi definire un progetto complessivo di intervento che eviti la frammentazione ed un risultato costoso e poco funzionale o addirittura pregiudizievole all'erogazione del servizio e della possibilità manutentiva. Deve quindi essere verificata e progettata la variante del secondario nel tratto di Vanzago con riuso dei terziari potenziati e valorizzati.

**4. Mitigazione effetti in fase di realizzazione (per rendere vivibile la convivenza con il cantiere)**

- a) Aree di cantiere di Via Monte Rosa e via I Maggio, prevedere lo spostamento della prima in area non così vicina al condominio Filanda 7 e della seconda fuori dal corridoio ecologico.
- b) Definire in accordo con l'Amministrazione Comunale già in questa fase di progettazione la viabilità di cantiere che deve prevedere ogni onere a carico del progetto, compreso il rifacimento finale delle strade utilizzate.
- c) Esclusione di lavorazioni notturne per assicurare una adeguata fascia di riposo.

**5. Ristori alle proprietà (difficile trovare un adeguato ristoro per chi è colpito, ma si deve assolutamente dare eque risposte)**

- a) Per gli espropri riconoscere ristori che consentano una analoga soluzione abitativa con i prezzi di mercato attuali e comprendano ogni onere, da erogare in tempo utile per poter affrontare la ricerca e scelta del nuovo immobile.
- b) Per chi è maggiormente impattato o parzialmente espropriato assicurare la possibilità di scegliere se lasciare l'immobile con analogo ristoro dei totalmente espropriati.
- c) Riconoscere un ristoro per il deprezzamento degli immobili.
- d) Assistere e ristorare adeguatamente le famiglie e attività in locazione che perderanno gli immobili.

**6. Compensazioni alla comunità (Vanzago, ancora più degli altri comuni interessati deve avere qualche opportunità di migliorarsi perché il progetto comunque la peggiora mettendola a dura prova)**

- a) Inserire, come da tempo richiesto dall'Amministrazione Comunale di Vanzago, l'interramento della SP 229 dalla rotonda di innesto della variante SP 172, per riconnettere gli abitati di Vanzago e Pogliano che condividono servizi tra i quali la Stazione di Vanzago e la Scuola Media convenzionata.
- b) Modificare l'intervento sull'elettrodotto passante in Vanzago da via S. Giuseppe e S. Carlo da spostamento a interrimento con elaborazione di un adeguato progetto che definisca anche la posizione della cabina di trasformazione.
- c) Completamento Pista Ciclabile Vanzago – Mantegazza
- d) Realizzazione ciclabili per la fruizione del PLIS (su via I Maggio e su via Garibaldi) Interventi da realizzare contestualmente all'opera e non al suo termine.

Si chiede inoltre 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.

Ringraziando per l'attenzione che vorrete riservare alle presenti osservazioni, auspichiamo un cenno di riscontro che riteniamo debba doverosamente essere fornito a tutti coloro che presenteranno osservazioni a molto parziale risarcimento di un iter procedurale che non è poco definire lacunoso e omissivo

Distinti saluti.

Per il Circolo di Vanzago del Partito Democratico

Anna Zanaboni – Segretaria



Giovanni Ferrario – Componente Coordinamento



Vanzago, 10 giugno 2021