

Spett. **Ministero della Transizione Ecologica**
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
VA@pec.mite.gov.it

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS
III.mo Presidente Massimiliano Atelli

4 Luglio 2022

Oggetto: 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.

Progetto definitivo del quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate (C.U.P. J31J05000010001).

Integrazioni.

OSSERVAZIONI

La sottoscritta Leccardi Claudia,

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 della documentazione integrativa predisposta da RFI in riscontro alla nota della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS prot. m_ante.CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001124.28-02-2022, pubblicata sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero della Transizione Ecologica,

sottoscrive interamente le osservazioni trasmesse dal "Comitato Civico contro il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago" in merito agli impatti complessivi dell'opera e alle integrazioni progettuali in esame;

al fine di rappresentare e documentare ulteriormente gli impatti ambientali dell'opera, allega le osservazioni inviate nel Febbraio 2021 in occasione dell'avvio del procedimento di esproprio ex art. 167, comma 5, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., chiedendo alla Commissione VIA di considerarle quali osservazioni valide anche nell'ambito della presente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, in quanto strettamente relative agli impatti che la popolazione subirà a causa dell'opera;

condivide pienamente le conclusioni delle osservazioni del "Comitato Civico contro il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago" e le conseguenti richieste alla Commissione, di seguito riportate:

CONCLUSIONI

Anche la documentazione integrativa prodotta da RFI su richiesta del MITE (così come tutta la precedente documentazione progettuale):

- conferma l'insostenibilità ambientale dell'opera, in quanto sovradimensionata rispetto alla ristrettezza del corridoio infrastrutturale e al contesto fortemente urbanizzato (e nel termine urbanizzato si parla di case, strade e prati dove vivono persone, si muovono famiglie e giocano bambini che hanno diritto alla tutela della loro salute, della loro sicurezza e dei loro diritti mentre i termine sovradimensionata intende chiaramente che quest'opera va oltre gli spazi disponibili e oltre i diritti dei cittadini coinvolti), nel quale l'opera determina gravi e molteplici impatti a fronte dei quali non

è possibile attuare mitigazioni sufficienti ed efficaci. (Insostenibilità, preme ricordarlo ancora, già inequivocabilmente dichiarata in fase di progettazione preliminare dagli stessi progettisti e dalla Commissione Speciale VIA con parere Prot. GAB/2004/7508/B05 del 06/07/2004);

- solleva nuovi impatti ambientali derivanti dagli aggiornamenti del progetto, in particolare con riferimento al rilevante aumento di consumo di suolo e aree di cantiere e alle conseguenti ripercussioni su popolazione e biodiversità, con un ulteriore aggravio degli impatti ambientali complessivi;
- lascia irrisolte problematiche ambientali di primaria importanza quali quelle relative a rumore, vibrazioni, aree di cantiere;
- rimanda alla progettazione esecutiva e alle scelte dell'appaltatore aspetti essenziali per la valutazione dell'impatto ambientale dell'opera (quali l'ubicazione e organizzazione delle aree di cantiere e il recepimento delle prescrizioni sul rumore): aspetti che dovrebbero essere invece compiutamente valutati in sede di VIA, e non posticipati alla fase esecutiva che non sarà sottoposta ad alcuna approvazione del MITE (né tantomeno di qualsiasi altro Ente, dal momento che l'opera è commissariata allo stesso proponente dell'opera, RFI).

Le suddette criticità ambientali e carenze progettuali comportano, a mio avviso, un parere di compatibilità ambientale negativo.

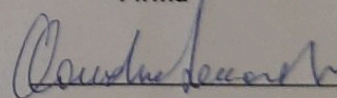
Conseguentemente, la scrivente chiede:

Che la Commissione VIA accolga le osservazioni di cui sopra relative all'impatto complessivo dell'opera e alle integrazioni progettuali (stante lo stretto collegamento delle integrazioni con l'intera opera, rispetto alla quale peraltro la Commissione Europea aveva richiesto particolare attenzione in sede di approvazione del PNRR).

Che la Commissione VIA si pronunci non solo sugli aspetti aggiornati del progetto, ma sull'intero progetto nel suo complesso, con parere di compatibilità ambientale negativo (considerando che l'atto conclusivo del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera nel suo complesso non è ancora stato adottato).

In fede:

Firma



Allegati:

1. Copia del documento di identità del firmatario.
2. Copia delle osservazioni inviate nel Febbraio 2021 in occasione dell'avvio del procedimento di esproprio ex art. 167, comma 5, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

Spett. **ITALFERR S.p.A.**
Via Vito Giuseppe Galati, 71
00155 Roma
c.a. Responsabile della Unità Organizzativa Gestione Costruzioni competente
proc-aut-espro@legalmail.it

e p.c.

Spett. **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
segreteriaacda@pec.rfi.it

Spett. **Regione Lombardia**
Infrastrutture e Trasporti
Piazza Città di Lombardia, 1
20124 Milano
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Spett. **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**
Via Nomentana, 2
00161 Roma
dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it; dg.tf@pec.mit.gov.it; dgt.nordovest@pec.mit.gov.it;

Spett. **Comune di Vanzago**
Via Garibaldi, 6
20043 Vanzago MI
comune.vanzago@pec.regione.lombardia.it

3 Febbraio 2021

**Oggetto: Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, Progetto del quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y (C.U.P. J31J05000010001):
Avviso di avvio del procedimento ex art. 167, comma 5, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. finalizzato alla apposizione del vincolo preordinato all'esproprio**

OSSERVAZIONI

La sottoscritta Leccardi Claudia, in qualità di soggetto interessato, in quanto proprietaria dell'immobile sito nelle vicinanze della tratta ferroviaria che sarà interessata dal progetto in oggetto.

presa visione degli elaborati in oggetto,

Premesso che:

- Nel 2011, a seguito della pubblicazione del Progetto Definitivo per Appalto Integrato e conseguente avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità, la sottoscritta aveva presentato le proprie osservazioni, in cui sottolineava che si tratta di un progetto altamente invasivo e devastante per Vanzago, che mette a rischio la salute degli abitanti e che per il passaggio dei treni merci occorre trovare una diversa soluzione che non preveda lo scempio lungo la via.
- La delibera CIPE di approvazione del Progetto Definitivo n. 33 del 13/5/2010 è stata annullata dal

TAR con Sentenza n. 01914 del 9/7/2012 e tale annullamento è stato confermato in secondo grado dal Consiglio di Stato con Sentenza n. 06959 del 21/12/2012, annullando per l'effetto il Progetto Definitivo stesso;

- Il Progetto Definitivo è stato integrato e aggiornato nel 2018 in recepimento delle richieste del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

FORMULA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI:

Il Progetto Definitivo aggiornato nel 2018 non ha subito modifiche sostanziali rispetto alle versioni precedentemente presentate e già oggetto di vasta e decisa opposizione da parte dei cittadini interessati. Permangono i gravi impatti ambientali sulle zone residenziali situate lungo la linea ferroviaria e in generale su tutti i paesi interessati, impatti che non sono stati assolutamente ridotti, ma anzi, a volte, peggiorati.

Questa è un'ulteriore dimostrazione che il potenziamento della tratta non è realizzabile con accettabili margini di sostenibilità e sicurezza nel corridoio infrastrutturale a disposizione, stretto tra le abitazioni immediatamente adiacenti alla ferrovia, tanto che gli impatti generati dal progetto non risultano adeguatamente mitigabili. Infatti, più si entra nel dettaglio della progettazione e più risulta evidente che lo spazio esistente è troppo limitato per il potenziamento previsto e quindi viene forzatamente occupato altro spazio, andando ad interferire pesantemente con il territorio circostante, con gravi ripercussioni lungo tutta la tratta, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio. E di questo passo una successiva fase di progettazione esecutiva potrebbe riservare ulteriori peggioramenti.

Con le presenti osservazioni la sottoscritta intende quindi ribadire innanzi tutto la propria totale contrarietà al progetto, per i seguenti motivi:

- Nel progetto stesso è già detto tutto **dove più volte si ricorda, con riferimento alla tratta di Vanzago, come sia un "territorio fortemente urbanizzato"**. Già in questa frase è sottinteso come non sia il caso di intervenire con altri due binari inserendo elementi di ulteriore rischio anziché di ulteriore sicurezza o protezione del Comune, come sia più opportuno studiare una soluzione più avveniristica per i collegamenti tra Milano - Malpensa – Varese – Chiasso, che tuteli la nostra bella Italia anziché deturparne una parte.
- Nel progetto si legge: *"Dal punto di vista della vulnerabilità e rischio idraulico - dall'analisi della carta idrogeologica e della vulnerabilità del P.G.T dei comuni interessati dal quadruplicamento della linea storica, il tracciato incontra terreni aventi grado di vulnerabilità **da molto elevato ad elevato**.... Le aree frequentemente inondabili si concentrano nelle fasce di territorio dove scorrono i corsi d'acqua principali, secondari e artificiali; in particolare si fa riferimento all'intersezione del tracciato ferroviario con il Fiume Olona in cui nei PGT dei Comuni di Rho, Pregnana Milanese e Nerviano si individuano **aree potenzialmente esondabili**"*.
- Cito ancora il progetto *"I livelli sonori appaiono piuttosto elevati rispetto ai limiti individuati" e "i superamenti maggiori si verificano nel periodo notturno"*. (e di nuovo non ci si capacita di come si voglia insistere in questa assurda opera). In risposta a questo sono state previste barriere antirumore di tipo "standard" ... in considerazione dei ridotti spazi a disposizione. Traducendo da un linguaggio burocratico ad uno più di sostanza direi che **il progetto devasta dei centri abitati e non siete in grado di garantire che le soglie di rumore non saranno eccessive nonostante le barriere**, che peraltro non sono studiate appositamente per sopperire il più possibile ai superamenti delle soglie in particolare nel periodo notturno, ma sono quelle che visto il poco spazio ci stanno. Non c'è più spazio neanche per le barriere, ma **trovare una via esterna a questa linea** non viene nemmeno preso in considerazione. Cito nuovamente il progetto *"l'efficacia schermante sarà verificata attraverso il successivo collaudo acustico delle opere" e "permangono alcune situazioni di impatto residuo che determinano situazioni di impatto interno" "verrà opportunamente verificato il rispetto dei limiti interni, ricorrendo -ove necessario- a mitigazioni dirette sugli stessi"*. Cioè alla fine di tutto qualcuno si sentirà dire di mettere i doppi vetri e l'aria condizionata e vivere senza aprire le finestre a vita (come se possa essere una soluzione accettabile). Risulta evidente e da voi stessi

ammesso che non siete in grado di garantire che i rumori non saranno eccessivi e risulta altrettanto evidente che questo è inaccettabile

Letto tutto questo non si capisce come sia un progetto reputato fattibile.

- Assurdo nel 2021 insistere nel volere realizzare un **progetto ormai vecchio** e più volte rattoppato, una linea vecchia su cui fare viaggiare treni TUTT'ALTRO CHE ECOLOGICI e DATATI **avvicinando inoltre alle case i passaggi di treni merci pesanti, rumorosi e invasivi**. Un progetto che non ha **nulla di innovativo dal punto di vista ecologico o tecnologico o architettonico o da un qualunque punto di vista**, un progetto di cui l'Italia avrà poco da vantarsi.
- È previsto un **pericoloso avvicinamento al condominio** in cui risiedo a **rischio della sicurezza della stabilità dell'immobile** per non parlare del disastro in caso di incidente ferroviario. Considerando inoltre che dal progetto risulta ancora da valutare con rilievi la necessità di intaccare/eliminare alcuni box e posti auto e non è stata data ancora alcuna garanzia relativamente al fatto che le barriere antirumore saranno o meno poi sufficienti a garantire l'abitabilità di tutti gli appartamenti del condominio anche ai piani più alti
- Uno dei **cantieri** previsto è adiacente al terreno del condominio di via Madre Teresa di Calcutta (poco importa che sia per l'80% su territorio di Pogliano Milanese quando il territorio di Pogliano Milanese è a pochi metri da un palazzo di Vanzago) quindi **eccessivamente vicino a delle abitazioni**. I cantieri con i conseguenti rumori, polveri, inquinamento e via vai di camion che danneggiano le strade su cui poi si danneggiano le auto in transito aumentando il rischio incidenti, dovrebbero essere dislocati in punti isolati non in mezzo alle case. Non ci sono garanzie nemmeno sul contenimento delle polveri *"impedire il più possibile la fuoriuscita delle polveri dalle stesse aree ovvero, ove ciò non riesca, di trattenerle al suolo impedendone il sollevamento tramite impiego di processi di lavorazione ad umido e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere"*. Forse non è ancora chiaro che siete di fronte a delle abitazioni **non potete contenere le polveri dopo che la gente le ha respirate**.
- E' impensabile poi considerare che *l'eventuale esigenza di installare un impianto mobile per la produzione di calcestruzzo* venga concretizzata piazzando l'impianto mobile **nei cantieri sotto le finestre dei cittadini**.
- In un momento in cui Milano si espande attraverso nuove fermate di metropolitana e nuove linee metropolitane per collegarsi in modo più veloce ed efficiente con Linate, con le zone di Baggio e oltre, con Monza etc. sfruttando passaggi sotterranei, prevedendo in superficie aree verdi, piste ciclabili una nuova urbanizzazione più ecologica e vivibile; l'idea per i collegamenti verso Malpensa, verso Varese, verso la Svizzera è un'idea del 2003 e un progetto del 2009 che devasta i paesi che attraversa!!! Quando Malpensa ha già un collegamento ferroviario ogni mezz'ora con Milano (stazione Centrale, Cadorna e Garibaldi) attraverso il Malpensa Express nel 2021 andiamo ad implementare questo collegamento con una soluzione che sarebbe già stata un'idea vecchia quando all'apertura del terminal di Malpensa si è realizzato un collegamento quasi metropolitano. Quando per collegare Milano a Novara si è creata una linea ad Alta Velocità esterna ai centri abitati, per collegare Malpensa si invadono forzatamente a "spallate" zone in cui lo spazio non c'è!

Sarebbe più sensato e produttivo elaborare un progetto moderno e che dia prestigio alla provincia di Milano e alla regione Lombardia, un progetto per gli anni a venire e non per gli anni passati.

- Il progetto a regime prevede che passeranno per Vanzago 214 treni in più al giorno in totale 378 treni al giorno considerando che ora su due binari ne passano 164 al giorno, raddoppiando i binari passeranno **più del doppio dei treni (al netto di quelli a lunga percorrenza e merci)** considerando che passano in mezzo ad un centro abitato "fortemente urbanizzato" appare un numero eccessivo – invasivo, **inquinante e rischioso** nonostante le barriere. E tutti questi treni dovranno poi arrivare su Rho e Milano passando nelle attuali stazioni che già faticano a gestire gli attuali passaggi: almeno a giudicare dai disagi, i ritardi, i fermi in stazione. Inoltre mi chiedo **quali sono previsioni poi per il passaggio di treni a lunga percorrenza e di treni merci** in prima fase ed a regime, che vengono solo vagamente citati e quasi a far credere che verranno addirittura ridotti. Perché se i treni in più che prevedete di fare circolare sono solo passeggeri e a non lunga percorrenza sui due binari già

esistenti dobbiamo credere che vengono fatti altri due binari per far passare 20 treni merci al giorno oppure che non sapete bene perché fare altri due binari, ma sperate potranno servire .

- Tra l'altro considerando i continui e frequenti ritardi ferroviari e l'intasamento delle fermate di Milano Certosa e Rho non è chiaro come due binari in più tra Parabiago e Rho possano fare svoltare la situazione trasporti pendolari. Viene indicato il passante ferroviario S11 come quello che raddoppierà il trasporto passeggeri verso Milano, ma allora perché ad oggi questo S11 non arriva alla stazione di Rho ad ogni sua corsa, ma solo due volte al giorno ?
- Un progetto che impatta in modo così pesante all'interno di un centro abitato prevede **lavori 24 ore su 24 per cinque anni** come viene indicato dal progetto e confermato dal personale incaricato Italferr e in questi lavori 24 ore su 24 **verranno rispettati i limiti di rumore e le ore di riposo** nonché i giorni di festa Verranno, in questi 5 anni, rispettati il diritto a vivere, dormire e circolare dei cittadini !?!?
- Anche in questo caso trovo già accenno di risposta nel progetto *“Per particolari fasi di lavoro e nel caso di eventuale sopraggiungere di necessità che comportino periodi di lavorazione notturna, qualora si riscontrasse l'insorgenza di livelli sonori eccedenti i limiti di norma, si dovrà richiedere ai comuni interessati una **deroga temporanea dai limiti normativi, come previsto dalla Legge Quadro, per la durata della fase lavorativa in questione**”* cioè si dovrà chiedere, e i Comuni immagino non potranno dire di no, di poter superare le soglie oltre la norma... e quindi la tutela del nostro sonno e del nostro udito va all'aria, non importa se ci sentirete meno o se non dormirete qualche notte, il cantiere lo richiede e **noi non siamo in grado di stabilire che saremo sempre nei limiti di legge e allora non ci interesseranno i vostri diritti ma cambieremo la legge per qualche ora o qualche giorno.**
- Riassumendo in questo progetto non si trova nulla di buono, nulla di sicuro, nulla di accettabile alla luce del rispetto dei diritti di TUTTI i cittadini. **I disagi e i rischi**, sia in fase di cantiere che a progetto realizzato, non sono compensabili con nessun riconoscimento economico. Per Vanzago in particolare gli svantaggi sono palesi, mentre i vantaggi sembrano un ipotetico miraggio. Anche tutto il verde che andrete a distruggere non verrà ripristinato (a parte qualche siepe e qualche alberello lungo le barriere tanto per accontentare le “linee guida”) i sottovia verranno rifatti certo con una nuova pavimentazione, e per una nuova pavimentazione di qualche metro un'intera comunità verrà devastata.

L'unica soluzione saggia è evitare questo scempio studiando una soluzione diversa.

Per i suddetti motivi, la sottoscritta chiede fermamente che il progetto non venga realizzato, in quanto eccessivamente invasivo e impattante.

In via subordinata, nella denegata ipotesi che si persista nella volontà di realizzare il progetto nonostante le sue criticità e le sue gravi ripercussioni, la sottoscritta richiede quanto segue:

- **Garanzie sulla sicurezza della stabilità dell'immobile** di via Madre Teresa di Calcutta in cui risiedo **e di tutti gli immobili di Vanzago** cui questo progetto si porterà a ridosso.
- **Cantieri spostati rispetto ai centri abitati e sottoposti a regole che garantiscano e non tentino un'attenta gestione** dei materiali (che non siano tossici e non fuoriescano o svolazzino fuori dai cantieri) e dei mezzi, degli orari di accesso e di tutto quanto io non mi intendo perché non è il mio mestiere.
- **Garanzie di rispetto** della vita cittadina per quando riguarda i rumori dei lavori nel rispetto delle nostre capacità uditive, del nostro sonno, del nostro sistema nervoso e dei nostri polmoni. Rispetto delle norme di convivenza che dobbiamo rispettare noi cittadini, ma anche i lavori pubblici.
- **Garanzie che le barriere realizzate consentiranno il rispetto dei limiti di rumore di giorno e di notte**, che tengano conto di essere a pochi metri da delle case e a dividere in due parti un Comune

e non solo calcestruzzo e un pannello che taglia (speriamo) i rumori ma anche tutta la luce e l'aria naturali.

- **Garanzie sullo spostamento del canale** che ovviamente non deve avere poi infiltrazioni o perdite che sfocino nei box o nelle cantine adiacenti il percorso.
- **Garanzie** sul mantenimento **negli anni dei lavori** di una **viabilità sostenibile** dal punto di vista **ferroviario e automobilistico** in modo che gli abitanti di Vanzago non restino isolati o obbligati a infiniti giri e ritardi per spostarsi.
- **Chiedo attenzione e considerazione** per la sicurezza legata ai sottopassaggi per arrivare ai binari. Non ho trovato indicazione di **quanto saranno lunghi i sottopassaggi** (solo pedonali) **per l'accesso alle linee passeggeri**. Pensando appunto alla **sicurezza ed incolumità, soprattutto in orari di traffico meno intenso, dei passeggeri** che devono prendere il treno o ne scendono. Tenendo conto della non presenza di personale, visto che si tratterà di fermata e non più di stazione, **ritengo dovranno essere sottopassaggi brevi pensati anche per la sicurezza di chi li utilizza**, dato che i sottopassaggi sono sempre posti che attirano malintenzionati o personaggi poco rispettosi degli altri e dei beni comuni.
- Chiedo inoltre che la fermata (non più stazione) preveda prima di tutto **dei bagni** e delle **tettoie, delle protezioni** visto che ogni spesso i treni sono in ritardo o cancellati e visto che non tutti i treni sostano a Vanzago ed **in particolare i treni merci e a lunga percorrenza** portano chi aspetta sulle banchine centrali in balia del turbine d'aria creato dal loro passaggio.
- Per i sottopassaggi viari di Vanzago, **chiedo indubbiamente** che le prevedano **tutti l'affiancamento di una corsia ciclo-pedonale protetta dalla strada**.
- Chiedo che ovviamente i materiali da scavo o di risulta in esubero non vengano abbandonati in Vanzago per tempi infiniti anche ben oltre la fine dei lavori.
- Chiedo che l'eventuale esigenza di installare un **impianto mobile per la produzione di calcestruzzo** venga sottoposta alle norme antinquinamento e alle limitazioni acustiche, **che spetterebbero ad un'azienda di produzione di calcestruzzo**; specialmente se vengono piazzati nei cantieri **sotto casa delle persone**.

Si precisa che con le presenti osservazioni non si intende rinunciare alla indennità eventualmente spettante ed alla sua corretta quantificazione nel caso in cui il progetto venga realizzato, né a contestazioni relative alla quantificazione di tale indennità, né tanto meno alle azioni avverse gli atti amministrativi, anche endoprocedimentali, del procedimento di approvazione dell'opera pubblica.

Si fornisce in allegato copia del documento di identità del sottoscritto.

In fede:

Firma
