

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
Ill.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

Il sottoscritto LUNGIHI MARCO,

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

presa visione della documentazione integrativa predisposta da RFI in riscontro alla nota della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS prot. m_amte.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**, nel quale l'opera determina gravi e molteplici impatti a fronte dei quali non è possibile attuare mitigazioni sufficienti ed efficaci. (Insostenibilità, ci preme ricordarlo ancora, già inequivocabilmente dichiarata in fase di progettazione preliminare dagli stessi progettisti e dalla Commissione Speciale VIA con parere Prot.

- **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 nostro avviso, un parere di compatibilità ambientale negativo.

Conseguentemente, gli scriventi chiedono:

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.

09 febbraio 2021

OGGETTO :

**POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA,
TRATTA RHO-GALLARATE. PRIMO LOTTO FUNZIONALE RHO
- PARABIAGO COMPRENSIVO DEL RACCORDO Y (C.U.P.
J31J05000010001):**

**Avviso di avvio del procedimento ex art.166, comma 2,
D.Lgs.163/2006 e s.m.i. finalizzato alla apposizione del vincolo
preordinato dell'esproprio.**

I sottoscritti MARCO LUNGHI

CHIARA BENASSI

, in qualità di
soggetti direttamente coinvolti dalle procedure espropriative
connesse alla realizzazione del terzo e quarto binario ferroviario nel
territorio di Parabiago, preordinate all'esecuzione dell'opera in
oggetto, presa visione degli elaborati del progetto definitivo e degli
atti della procedura di esproprio, formulata ogni più ampia riserva di
impugnazione e senza alcuna acquiescenza,

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 signora Boldorini Maria Rosa Giulia (madre di Lunghi Marco e nel 2011 proprietaria) aveva presentato le osservazioni, in cui sottolineava che le modifiche apportate al progetto a seguito del recepimento delle prescrizioni CIPE di cui alla Delibera n.33 del 13/5/2010 non modificavano minimamente, nella sostanza, i gravi e inaccettabili impatti negativi che il progetto avrebbe sull'ambiente, sulla qualità della vita dei cittadini e sulla vivibilità dei paesi attraversati;
- che la delibera del 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;
- che il Progetto Definitivo è stato integrato e aggiornato nel 2018 in recepimento delle richieste del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici:
- che, anche in questa sede, occorre tornare a rimarcare che l'impatto provocato dal terzo e quarto binario ferroviario realizzando nel territorio di Parabiago e Rho, così come previsto nel Progetto Definitivo di ITALFERR s.p.a., in un contesto urbanistico densamente abitato – valutato secondo un corretto e accreditato approccio metodologico
- (sintetizzabile nell'acronimo D-P-S-I-R determinante-pressione-stato-impatto-risposta) – non è ambientalmente e

socialmente sostenibile e che la realizzazione dell'opera, considerati i costi ambientali e di indennizzo, non si conforma al principio di economicità della spesa pubblica

- che, in un contesto territoriale densamente (e storicamente) urbanizzato, è infatti impossibile preconizzare la collocazione di altri binari, il cui impatto andrebbe ad aggiungersi a quello generato dalle strutture esistenti, con effetti perturbativi esponenziali ed intollerabili;
- che, al fine di mitigare un tale impatto fortemente peggiorativo dell'attuale stato di fatto, vengono proposte dal soggetto realizzatore unicamente soluzioni di mitigazione del rumore (quali barriere fono assorbenti di altezza tale da pregiudicare la vista, luce ed aria),peraltro atte ad arrecare un *vulnus* gravissimo ed irreversibile al contesto paesaggistico entro cui si collocano gli immobili attigui ad alla qualità di vita della popolazione residente nelle immediate vicinanze del sito: nei fatti il centro abitato di Parabiago verrebbe cesurato, con dissoluzione della propria riconoscibile identità, e di fronte alle abitazioni degli osservanti verrebbe eretta una "barriera" destinata a segnare negativamente con la propria consistenza massiva lo statuto morfologico e la vivibilità dell'intero comparto, tanto da far recedere l'intero comparto entro il novero dei paesaggi degradati (art. 131, D. lgs 22 gennaio 2004, n.42 : PTR Regione Lombardia);
- che, in via preliminare, si deve eccepire che il progetto dell'opera ferroviaria denuncia l'impossibilità di inserimento dell'infrastruttura entro un tessuto urbano consolidato e densamente popolato e mette in evidenza la sottovalutazione degli effetti dell'opera e dei pregiudizi che la realizzazione

infrastrutturale determinerà in capo ai proprietari delle aree circostanti;

- che va infatti considerato che l'intervento infrastrutturativo determinerà il sovvertimento dell'assetto morfologico e funzionale di un ampio comparto territoriale, entro il quale si colloca anche l'immobile degli scriventi: la ferrovia e le connesse opere di mitigazione- schermatura (un autentico detrattore precettivo, atto a mutare l'orizzonte percettivo ed a privare gli edifici attigui dell'insolazione diretta) sono destinate a divenire il marcatore dominante e l'elemento funzionale più significativo di tale comparto (oggi a consolidata vocazione residenziale di pregio), con la conseguenza che gli immobili residenziali residualmente ivi collocati – al di là delle ablazioni di superfici più o meno significative dei correlativi giardini pertinenziali – subiranno un drastico deprezzamento (pienamente indennizzabile: Cass, sez. I, 20 giugno 2011, n. 13455);
- che il deprezzamento dell'area residua si determinerà a cagione della perdita di ogni concreta possibilità di circolazione sul mercato immobiliare locale e del totale azzeramento del valore di scambio considerando anche il fatto che il mercato locale contempla un ampio ventaglio di possibilità alternative maggiormente appetibili per dei potenziali compratori): detto altrimenti, l'infrastruttura – a causa della propria natura gravemente impattante e della propria totale inattitudine ad inserirsi nel contesto circostante (in conseguenza della mancata ricerca e sperimentazione di soluzioni alternative: tracciati alternativi, interramento ,etc) – renderà i beni posti a ridosso del tracciato ferroviario privi di ogni appetibilità commerciale;
- che tale circostanza costringerà nei fatti i proprietari a rimanere prigionieri entro i rispettivi immobili, privati della

possibilità di assumere autonome determinazioni circa il trasferimento in altro loco: essi, infatti, non verranno espropriati dell'immobile nella sua interezza (e non verranno dunque indennizzati del pregiudizio subito), ma i loro immobili subiranno un pregiudizio tale da svuotare il diritto di proprietà sugli stessi di ogni valore economico di scambio;

- che i proprietari subiranno dunque una espropriazione 'di valore' (aggiuntiva e ben maggiore rispetto a quella relativa alla superficie ablata) che – anche alla luce della protezione accordata al diritto di proprietà dal Protocollo Aggiuntivo alla Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo – non può rimanere priva di adeguato indennizzo;
- che tale prima componente dell'indennizzo – computato secondo l'ordinario criterio differenziale – non può che corrispondere al valore venale del bene precedente alla determinazione di realizzazione dell'opera infrastrutturativa, ossia nella condizione di mercato non alterata dalla iniziativa realizzativa pubblica o, se superiore rispetto al primo, al costo di un immobile di tali caratteristiche collocato in un contesto comparabile con quello precedente all'intervento perturbatore;
- che a tale indennizzo andrà naturalmente sommato quello direttamente riferito alle superfici oggetto di esproprio diretto, da quantificarsi secondo gli ordinari parametri di legge, muovendo dalla qualificazione in guisa di aree legalmente edificabili delle porzioni di suolo ablate;
- che le opere programmate avranno altresì attitudine diffusiva di externalità e anche per tali regioni incideranno negativamente anche sul valore d'uso degli immobili, con necessità di indennizzare anche tale privazione di valore;

- che l'indennizzo – risarcimento richiesto deve quindi incorporare anche il ristoro delle esternalità che i proprietari, costretti – senza plausibili e concrete alternative – a rimanere 'confinati' nelle proprie abitazioni (ormai invendibili), verranno a subire in futuro, per effetto a, delle attività di cantiere; b. della diffusione di rumori, polveri, rumori e vibrazioni legate all'esercizio ferroviario; c. della condizione di degrado percettivo che terrà luogo dell'attuale condizione di pregio che connota gli edifici ed i giardini; d. del mutamento del microclima locale;
- che a ciò va aggiunto che proprio i giardini – direttamente toccati da ' amputazioni di superficie' a cui corrisponderanno abbattimenti di alberi di grande massa e resa iconica – fungono da riserva di ubertosità e da efficace schermo rispetto all'attuale ferrovia , garantendo una piacevolezza dell'abitare ed una complessiva qualità della vita in loco di cui in futuro i proprietari saranno bruscamente privati: è quindi facile prevedere che i proprietari, subita la sottrazione dei giardini (o lasciati con giardini tristemente spogli e di ridotte dimensioni , a mo' di parossistica memoria della precedente presenza verde), accuseranno, già nel breve periodo, un danno (di natura psico-fisica) da inaccettabile diminuzione della qualità del luogo di vita;
- che i residenti negli immobili investiti dal fattore perturbativo, rappresentato dall'iniziativa infrastrutturativa ex se e dalla successiva opera con il caratteristico modello intensivo e incrementale di traffico ferroviario, accuseranno un danno la cui eziologia si lega alla messa in correlazione della oggettiva grave diminuzione dei parametri qualitativi del contesto, della condizione di passiva subordinazione a cui essi sono costretti di fronte ad una iniziativa autoritativa e unilaterale dell'ente espropriante, della mancanza di alternative abitative a cagione della sostanziale incommerciabilità dei fabbricati e del continuo

e frustrante confronto con la condizione precedente, dell'innalzamento della percezione di rischio da incidente ferroviario, con conseguenze che si proietterebbero direttamente sulle abitazioni dei residenti: da ciò è facile prevedere che potrà derivare un'autentica patologia psicosomatica severamente valutabile sotto il profilo medico-legale:

Tutto ciò premesso, gli scriventi formulano 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 riserbare ulteriori peggioramenti.

Con le presenti osservazioni i sottoscritti firmatari della presente intendono quindi ribadire innanzi tutto la TOTALE contrarietà al progetto, per i seguenti motivi:

1. Il progetto di cui trattasi va qualificato come profondamente inadeguato, in quanto non tiene in considerazione l'impatto ambientale sull'intorno e ignora le condizioni dei primi *stakeholders* investiti dalle esternalità dirette della realizzazione
2. In ragione di quanto sopra, si rende necessario richiedere prioritariamente un progetto alternativo a quello proposto, che postuli un impatto meno invasivo sull'agglomerato urbano e sui cittadini residenti ed esercenti attività lungo il tracciato e consenta un notevole risparmio in termini di costi sociali ed economici correlati agli espropri
3. Si rivela che il progetto definitivo comporterebbe, oltre a quanto già detto, lo stravolgimento dell'assetto urbano dell'intera città di Parabiago, con una cesura tra due zone mediante la costruzione di una vera e propria "muraglia".
4. Al fine di fornire un primo dato, gli scriventi comunicano che il valore di mercato nel 2011 dell'immobile attualmente di loro proprietà era pari a Euro 370.000. A ciò va aggiunto che la stima del valore dei pini e delle palme poste lungo la recinzione di via Torricelli, destinate all'espianto in ragione dell'intervento infrastrutturativo, era pari sempre nel 2011 ad Euro 2.012,00. I sottoscritti si riservano la possibilità di aggiornare il valore dell'immobile avendo nel frattempo effettuato molte opere di ammodernamento dell'abitazione.

5. Si ribadisce che le tipologie di danni conseguenti al raddoppio della linea ferroviaria, con avvicinamento delle linee ferroviarie all'immobile di nostra proprietà, saranno indicativamente:

- Di tipo materiale permanente, determinati dalla riduzione della luminosità e del soleggiamento rispetto alla situazione *ante operam* (in ragione della messa in opera di barriere di altezza considerevole), dalla modifica delle condizioni ambientali, con particolare riferimento alla veduta, al paesaggio (in ragione dell'abbattimento delle essenze vegetali esistenti e della messa in opera di barriere di altezza considerevole) e alla modifica del microclima locale , dalla riduzione dell'accessibilità pedonale e viaria (a causa dell'inevitabile predisposizione di nuovi accessi, recinzioni e vie di transito pedonali e carraie), con riflesso diretto sulla sfera psico- fisica dei proprietari.
- In merito all'innalzamento delle barriere in prossimità della nostra abitazione abbiamo potuto verificare che il progetto ripropone ancora la stessa tipologia di barriere antirumore, assolutamente inaccettabili in quanto fortemente impattanti dal punto di vista abitativo. Non è accettabile dal nostro punto di vista la motivazione fornita dai progettisti, per cui *"in considerazione dei ridotti spazi a disposizione è stato necessario optare per una soluzione verticale che comunque richiamasse come variante il tipologico standard "*: Il fatto che la scelta si avvicini agli standard tipologici usati su altre linee è del tutto irrilevante e non dovrebbe costituire un parametro di scelta, in quanto l'identificazione di tali misure di mitigazione dovrebbe essere guidata unicamente dalla scelta della soluzione più efficace per l'abbattimento degli impatti acustici, nonché migliore dal punto di vista visivo e dell'inserimento nel territorio. Chiediamo pertanto che vengano adottate in prossimità della nostra abitazione barriere a verde oppure elementi fonoisolanti e

fonoassorbenti in materiale cristallo, o vetro stratificato o comunque in un materiale trasparente in modo da permettere alla luce di penetrare maggiormente. Diversamente le barriere oscuranti di ben di 7/9 metri come mi è stato indicato avrebbero decisamente un impatto DEVASTANTE sulle persone che risiedono nell'abitazione.

- Di natura economica ed a carattere permanente, determinati dalla totale perdita di appetibilità degli immobili nel mercato immobiliare locale;
- A carattere permanente, conseguenti all'esercizio della linea ferroviaria e prodotti dal prevedibile aumento delle emissioni di rumore, rispetto al clima acustico *ante operam*, con conseguenti disturbi prodotti sull'uomo durante le sue attività, dal prevedibile aumento delle emissioni di vibrazioni, che aumenteranno sensibilmente rispetto al vibrazionale *ante operam*, con ricadute sull'uomo e sugli edifici;
- In conseguenza dell'aumento spropositato del numero dei treni e dell'aumento della velocità degli stessi si avrebbe un notevole aggravio dei rischi per la sicurezza con evidente aumento della possibilità di deragliamento e collisioni su tutta la linea e in particolar modo in prossimità delle abitazioni. Sulla tratta viaggiano anche treni merci che trasportano merci pericolose che in un contesto così fitto di binari adiacenti le nostre abitazioni potrebbero aumentare i rischi per le persone e le case.
- A carattere temporaneo e conseguenti alla cantierizzazione, prodotti dalla prevedibile riduzione dell'accessibilità pedonale e viaria, dal prevedibile aumento delle emissioni di rumore e di vibrazioni rispetto al clima acustico *ante operam*,_Va rimarcato che, per la determinazione dell'eventuale indennizzo , si dovrà tenere conto anche delle spese tecniche (variazioni catastali, pratiche edilizie) e di piantumazione di nuove

essenze arboree (atte a mitigare l'impatto visivo delle barriere) che le proprietà limitrofe all'intervento dovranno sostenere. Eventuali dissesti dovute a vibrazioni nella mia abitazione durante la cantierizzazione verranno sottoposte al risarcimento da parte della società che effettuerà i lavori

- In considerazione di tutto quanto esposto, si sottolinea che l'indennizzo- risarcimento da attribuire agli scriventi al di là del valore venale delle aree acquisende, relativamente ai pregiudizi riflessi, diretti e indiretti, non potrà essere inferiore al valore di mercato dell'immobile di proprietà o di altro immobile di pari caratteristiche e dovrà altresì incorporare il pieno ristoro di tutte le voci di danno sopra indicate (e di ogni altra suscettibile di manifestarsi).
- Nella denegata ipotesi in cui la società ITALFERR ed i soggetti interessati non dovessero giungere ad una radicale modifica tesa ad una mitigazione degli effetti lesivi del progetto definitivo, gli scriventi si riservano di adire le vie legali per la tutela dei propri diritti ed interessi legittimi. Fatto salvo tutto quanto sopra esposto e ribadita la richiesta di CANCELLAZIONE DEL PROGETTO si rimane disponibili per una sessione di approfondimento delle tematiche sopra tratteggiate

Con la massima osservanza

Parabiago

Marco Lunghi



Chiara Benassi

