

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

6 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 Dalia Sartirana,

in qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto 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 in data 10/02/2021 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. 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 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).

Che la Commissione VIA valuti, in ogni caso, la sussistenza dei presupposti per il rigetto della istanza ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 per le ragioni di cui sopra, sostanzialmente riconducibili al mancato assolvimento delle prescrizioni e richieste di integrazioni del Ministero ovvero per la genericità ed indeterminatezza delle soluzioni proposte.

In fede:

Firma



Allegati:

1. Copia del documento di identità del firmatario.
2. Copia delle osservazioni inviate in data 10/02/2021 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

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
20010 Vanzago (MI)
comune.vanzago@pec.regione.lombardia.it

10 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 Dalia Sartirana,
proprietaria dell'immobile sito in Vanzago,
che sarà pesantemente impattata dall'ampliamento della linea ferroviaria previsto dal progetto in oggetto,

presa visione degli elaborati in oggetto,

Premesso che:

- Nel 2009 la sottoscritta aveva già presentato le proprie osservazioni al Progetto Definitivo, in cui evidenziava che le opere in progetto avrebbero comportato gravi pregiudizi alla propria abitazione e area di residenza;

- 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 nuove 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, 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;
- 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;
- Nel 2013, a seguito della ripresentazione del Progetto Definitivo dopo l'annullamento, la sottoscritta avevano presentato nuove osservazioni in cui evidenziava ancora una volta le criticità del progetto e la sua insostenibilità rispetto al contesto abitato circostante (queste osservazioni sono riportate in allegato e si considerano parte integrante delle presenti);
- 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 del fatto che il potenziamento della tratta non sia 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 come lo spazio esistente sia troppo limitato per il potenziamento previsto e quindi venga 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.

CON LE PRESENTI OSSERVAZIONI LA SOTTOSCRITTA INTENDE QUINDI RIBADIRE INNANZI TUTTO LA PROPRIA TOTALE CONTRARIETÀ AL PROGETTO.

Nello specifico:

In merito alla mia zona di residenza (Via Vittorio Veneto)

L'incompatibilità del progetto con il contesto circostante è particolarmente evidente nella zona di residenza della sottoscritta, Via Vittorio Veneto, che sarebbe una delle più danneggiate di tutta la tratta, con il totale stravolgimento dell'assetto urbanistico e la completa eliminazione di tutti gli alberi e gli spazi verdi per fare forzatamente spazio ai binari. Forzatamente, perché è evidente che qui non c'è fisicamente lo spazio per ampliare la ferrovia, e infatti per ricavarlo a tutti i costi l'unica soluzione progettuale che si è trovata (invece di fermarsi a constatare che qui il progetto non è realizzabile) è quella di spostare persino la sede stradale, con il risultato di aumentare il numero di proprietà danneggiate, di distruggere completamente la fascia a verde che attualmente ci separa dalla ferrovia, di eliminare un'ulteriore area a prato per creare una nuova strada di accesso a chi altrimenti non potrebbe nemmeno più entrare nella propria casa, e di lasciare le abitazioni strette tra cemento e barriere. Mi domando come sia possibile pensare che una simile situazione abitativa

sia vivibile e accettabile da parte dei residenti, che vedranno la propria zona completamente cementificata e degradata e si troveranno a vivere con la barriera fuori casa (senza contare la grave perdita di valore degli immobili).

A tutto questo si aggiunge la completa distruzione dell'attuale area a verde di Via Pregnana, che riveste una funzione fondamentale dal punto di vista ecologico, paesaggistico e della fruizione da parte dei cittadini, per la creazione di un parcheggio che diventerà un ulteriore elemento di degrado.

E, appena alle nostre spalle, la distruzione di un'altra superficie agricola lungo Via della Liberazione, che è inclusa nella rete ecologica e ospita specie di anfibi protette, per l'utilizzo come area di stoccaggio.

Per tutti i dettagli relativi alla mia zona di residenza rimando alle osservazioni allegate (firmate anche dalla sottoscritta, e che chiedo di considerare parte integrante delle presenti) presentate dal gruppo di cittadini residenti in Via Vittorio Veneto, Via Pregnana, Via Trento, Via Martiri Triestini e Isola Maddalena, tutti concordemente accomunati dalla forte contrarietà a quanto previsto dal progetto, e determinati a chiedere che non si proceda alla sua realizzazione, o in estremo subordine, che si opti per una soluzione radicalmente diversa che salvaguardi l'area in questione.,

In merito alla mia abitazione e situazione personale:

Premetto che sono venuta a vivere a Vanzago nel 2010 dopo lunghe ricerche, in quanto solo nella casa in cui ora abito ho trovato tutte le caratteristiche di vita che io considero importanti, e prima tra tutte l'essere in una zona assolutamente tranquilla, con un passaggio molto limitato di veicoli e persone, e in un contesto ancora verde, con un prato ed una fitta fascia arborea a separazione dalla ferrovia, e con la possibilità di sentire ancora il canto degli uccelli, di godere il silenzio notturno, di osservare la piccola fauna che frequenta numerosa il giardino. Per tali motivi, oltre che per la vicinanza alla residenza dei miei genitori, io e la mia famiglia abbiamo investito le risorse economiche di una vita di lavoro per la ristrutturazione di questa casa, che risale agli anni Venti (ovviamente, prima di conoscere la futura esistenza del progetto di ampliamento della ferrovia).

Ora tutti gli aspetti che io considero profondamente essenziali per la qualità e la serenità della mia vita verranno spazzati via da un progetto totalmente irrispettoso delle persone e dell'ambiente.

Nello specifico, evidenzio i seguenti pregiudizi che la realizzazione dell'opera comporterebbe sulla mia abitazione e sulla mia vita:

- L'aumento spropositato del numero di treni e della loro vicinanza comporterà un aumento degli impatti acustici, parzialmente mitigati in termini di pressione sonora, ma non in termini di frequenza di transito: il numero di treni previsto nella configurazione finale porta a stimare il passaggio di circa 1 treno ogni 3 minuti: è impensabile vivere in una simile condizione. Da sottolineare che la mia abitazione è anche luogo di lavoro (lavoro in smartworking a tempo pieno), che sarebbe reso impossibile dalla frequenza così ravvicinata dei treni.
- Le misurazioni effettuate indicano l'area in cui è ubicata la mia abitazione come tratto critico per l'impatto vibrazionale in relazione al disturbo alle persone. Non sono tuttavia previste al momento misure di mitigazione, ma se ne rimanda la possibile valutazione alla progettazione esecutiva, senza fornire quindi alcuna certezza sul fatto che saranno implementate.
- Generale deterioramento delle condizioni abitative in termini visivi e percettivi, derivante dalla completa eliminazione della fascia alberata che attualmente separa Via Vittorio Veneto dalla ferrovia e dalla installazione delle barriere fonoassorbenti a due metri dalla mia recinzione (ritengo a questo

proposito essenziale la scelta di una diversa tipologia di barriere, necessariamente a verde, per ridurre quantomeno gli impatti visivi e mitigare almeno visivamente l'eliminazione della fascia arborea. La prevista apposizione di rampicanti sul basamento in cemento delle barriere non è assolutamente sufficiente).

- Distruzione della fauna (anche protetta) presente nell'area ed eliminazione di tutte le potenziali zone di rifugio che consentono la frequentazione dell'area da parte di uccelli, micromammiferi, rettili e anfibi, con conseguente grave danno ecologico per la biodiversità e per le caratteristiche naturali della zona che saranno totalmente compromesse.
- Disturbo e pregiudizio generato dalle attività di cantiere lungo la ferrovia e nell'area di stoccaggio con emissioni di rumore e polveri e traffico di mezzi pesanti per tutta la durata dei lavori. Come già sopra sottolineato, la mia abitazione è anche luogo di lavoro, che sarebbe reso impossibile dalle attività di cantiere.
- Totale degrado dell'area generato dalla presenza dell'enorme parcheggio (totalmente inutile rispetto alle reali necessità) e dalla vicinanza della stazione, luoghi che catalizzano, come noto, vandalismi e delinquenza comune.
- Rilevante diminuzione del valore economico della mia abitazione per tutti i motivi sopra elencati.

Segnalo inoltre che in una parte del mio giardino è prevista una servitù per il passaggio di un sottoservizio: nella denegata ipotesi che il progetto venga realizzato, chiedo l'eliminazione di tale servitù in quanto si tratta di un angolo della mia proprietà che sicuramente si potrebbe evitare di interferire, data la limitata entità del passaggio.

In caso contrario, nella denegata ipotesi in cui ritenesse indispensabile abbattere la mia recinzione ed entrare nella mia proprietà, chiedo sin d'ora il risarcimento e il rifacimento integrale della recinzione e il risarcimento di tutte le piante, anche da frutto, che dovessero essere eliminate. Chiedo inoltre di essere informata quanto prima dei lavori che sarà necessario effettuare nella mia proprietà e degli obblighi a cui dovrò sottostare.

Inoltre, sempre nella denegata ipotesi in cui si procedesse alla realizzazione del progetto nonostante i suoi gravi e conclamati impatti, allego come parte integrante delle presenti osservazioni le osservazioni presentate dalla sottoscritta nel 2013 che contenevano una serie di proposte di miglioramento, che chiedo vengano prese in considerazione e implementate.

In conclusione, per quanto sopra esposto ritengo che questo progetto sia fonte di gravi pregiudizi per tutto il territorio e per la sottoscritta sotto molteplici punti di vista: economici, ambientali, psicologici e relativi in generale al benessere personale ed alla qualità di vita, di salute e di lavoro (tutti i diritti di rango Costituzionale, ben maggiori rispetto all'ampliamento di una ridotta tratta ferroviaria già esistente).

CHIEDO PERTANTO CHE IL PROGETTO VENGA ARCHIVIATO SENZA ESITAZIONE.

Nel caso in cui il progetto venga mantenuto, Vi anticipo sin d'ora che adirò le vie legali al fine di ottenere il risarcimento per tutti i danni economici, biologici e morali che la realizzazione del Progetto Definitivo in oggetto creerà alla sottoscritta.


*Dalia Sartirana
Via Vittorio Veneto 9
Vanzago*

Con l'augurio di non dover giungere a tanto, nella speranza che il rispetto della persona e della qualità della vita possano assumere maggior rilievo rispetto agli interessi meramente economici (e non rispecchianti reali esigenze della cittadinanza e della mobilità), confido che le presenti osservazioni siano tenute in debito conto.

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 venisse realizzato, né a contestazioni relative alla quantificazione di tale indennità, né tanto meno alle azioni avverso gli atti amministrativi, anche endoprocedimentali, del procedimento di approvazione dell'opera pubblica.

In fede

Dalia Sartirana



Si fornisce in allegato copia del documento di identità

Allegati (parte integrante delle presenti osservazioni):

- All.1 Osservazioni dei cittadini residenti in Via Vittorio Veneto, Via Pregnana, Via Trento, Via Martiri Triestini e Isola Maddalena
- All.2 Osservazioni presentate dalla sottoscritta nel 2013

**OSSERVAZIONI DEI RESIDENTI NELL'AREA DI VIA VITTORIO VENETO, VIA
TRENTO, VIA MARTIRI TRIESTINI, VIA PREGNANA (VANZAGO) E ISOLA
MADDALENA (PREGNANA)**

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

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
20010 Vanzago (MI)
comune.vanzago@pec.regione.lombardia.it

Spett. **Comune di Pregnana Milanese**
Piazza della Liberta', 1
20010 Pregnana Milanese (MI)
protocollo@pec.comune.pregnana.mi.it

06 Febbraio 2021

**Oggetto: Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, Progetto del
quaduplicamento 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 DEI RESIDENTI NELL'AREA DI VIA VITTORIO VENETO, VIA
TRENTO, VIA MARTIRI TRIESTINI, VIA PREGNANA (VANZAGO) E ISOLA
MADDALENA (PREGNANA)**

I sottoscritti, che firmano in calce il presente documento:

Dalia Sartirana

Maria Luisa Colombo

OSSERVAZIONI DEI RESIDENTI NELL'AREA DI VIA VITTORIO VENETO, VIA TRENTO, VIA MARTIRI TRIESTINI, VIA PREGNANA (VANZAGO) E ISOLA MADDALENA (PREGNANA)

Livio Silvestro Baronio

Nasuelli Erminio

Moroni Giuseppina

Nasuelli Silvana

Marnati Giuseppe

Brahim El Idrissi

Stocchetti Ivan

Vaghi Ivana

Pisano Alberto

Ripepi Cristina

Menoncin Monica

Fulciniti Fiorenza

Colleoni Loredana Maria

Doni Mario

Doni Emanuela

Rossi Aurora

Samorini Carla Dina

Rossoni Fabio

tutti direttamente interessati in quanto residenti o proprietari di un immobile nell'area di Via Vittorio Veneto, Via Trento, Via Martiri Triestini, Via Pregnana (Vanzago) e Isola Maddalena (Pregnana), che sarà pesantemente impattata dal progetto di potenziamento in oggetto,

fatta salva la possibilità per ciascuno di presentare singolarmente osservazioni integrative rispetto alle presenti con riferimento alla specifica situazione individuale,

presa visione degli elaborati in oggetto,

OSSERVAZIONI DEI RESIDENTI NELL'AREA DI VIA VITTORIO VENETO, VIA TRENTO, VIA MARTIRI TRIESTINI, VIA PREGNANA (VANZAGO) E ISOLA MADDALENA (PREGNANA)

evidenziando per inciso che la pubblicazione dell'avviso in data 14 dicembre e l'impossibilità di contattare Italferr nel periodo festivo (in quanto al numero telefonico indicato in avviso ha risposto un'incaricata solo a partire dal 7 gennaio) ha di fatto dimezzato i tempi a disposizione degli interessati per prendere visione del progetto e predisporre le osservazioni, non favorendo certo l'informazione e la partecipazione dei cittadini di fronte ad un progetto così invasivo,

Premesso che:

- Nel 2009 alcuni dei firmatari avevano presentato, ciascuno personalmente, le proprie osservazioni al Progetto Definitivo, in cui evidenziavano che le opere in progetto avrebbero comportato gravi pregiudizi alla propria abitazione e area di residenza, in termini di degradazione del contesto abitativo e territoriale;
- Nel 2011, a seguito della pubblicazione del Progetto Definitivo per Appalto Integrato e conseguente avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità, alcuni dei firmatari avevano presentato nuove 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, 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;
- 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;
- Nel 2013, a seguito della ripresentazione del Progetto Definitivo dopo l'annullamento, alcuni dei firmatari avevano presentato nuovamente osservazioni;
- Il Progetto Definitivo è stato integrato e aggiornato nel 2018 in recepimento delle richieste del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

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 INTENDONO QUINDI RIBADIRE INNANZI TUTTO LA PROPRIA TOTALE CONTRARIETÀ AL PROGETTO, PER I SEGUENTI MOTIVI:

OSSERVAZIONI DEI RESIDENTI NELL'AREA DI VIA VITTORIO VENETO, VIA TRENTO, VIA MARTIRI TRIESTINI, VIA PREGNANA (VANZAGO) E ISOLA MADDALENA (PREGNANA)

IMPATTI DERIVANTI DALL'AMPLIAMENTO DELLA FERROVIA:

- L'ampliamento della linea ferroviaria è assolutamente incompatibile con il territorio urbanizzato circostante, che si è sviluppato nelle immediate vicinanze della ferrovia: questo è particolarmente evidente nella nostra zona, che è una delle più danneggiate di tutta la tratta in quanto vi è previsto un totale stravolgimento. Poiché, evidentemente, non c'è posto per nuovi binari, per ricavare spazio a tutti i costi è previsto persino lo spostamento della sede stradale di Via Vittorio Veneto, con il risultato di aumentare il numero di proprietà danneggiate, oltre che per l'avvicinamento della ferrovia, anche per l'avvicinamento della sede stradale, di rendere persino necessaria la creazione di una nuova strada per garantire gli accessi alle abitazioni.
- Il raddoppio della sede ferroviaria lascerà molte famiglie in situazioni al limite della vivibilità: alle abitazioni che ad oggi dispongono di un piccolo giardino a separazione dai binari, fondamentale per garantire condizioni qualitative di vita accettabili in zone così a ridosso delle ferrovie, verrà espropriata una preziosa porzione dell'area esterna, lasciando tali abitazioni esposte al passaggio di 304 treni al giorno (434 se sarà realizzata anche la seconda fase) a pochissimi metri da casa e con una barriera davanti alle finestre, con conseguenti problematiche di luce e aerazione dei locali. Stesso destino avranno le abitazioni a ridosso di Via Vittorio Veneto, il cui giardino o persino l'ingresso verrà sacrificato per lo spostamento della strada.
- Ancor più grave e inaccettabile è la demolizione prevista per alcune abitazioni, con tutte le implicazioni logistiche, economiche e psicologiche del dover abbandonare la propria casa e con tutto ciò che essa significa a livello di vita e di affetti e di ricordi personali: un sopruso e un'ingiustizia morale che nessun indennizzo economico potrà mai adeguatamente ristorare.
- Verrà inoltre eliminata completamente la fascia verde che oggi costituisce un importante elemento di completamento naturale della zona (la cui funzione ecologica e percettiva non sarà certamente compensata dalla semplice apposizione di rampicanti alla base della barriera). La Via Vittorio Veneto diventerà in sostanza una strada chiusa e pressata tra la ferrovia e le barriere, senza più luce, spazio e senza alcun elemento naturale.
- A queste situazioni si aggiungeranno gli impatti continui di rumore e vibrazioni generati dal passaggio dei treni. Le barriere potranno abbassare l'impatto in termini di decibel, ma considerando che la frequenza dei treni raddoppierà, l'impatto acustico sarà comunque di gran lunga peggiore rispetto alla situazione attuale. Per quanto riguarda le vibrazioni, segnaliamo che tutte le abitazioni della nostra zona vicine alla ferrovia risalgono ai primi decenni del Novecento e potrebbero quindi risentire a livello strutturale delle continue sollecitazioni (aspetto che non è stato considerato nell'analisi dell'impatto vibrazionale effettuata nel progetto).
- Segnaliamo anche un preoccupante aumento dei rischi per la sicurezza, in quanto la nostra zona si trova a breve distanza dai siti RIR (Rischio di Incidente Rilevante) di Pregnana, anch'essi ubicati a pochi metri dai binari, e che un eventuale deragliamento dei treni, oltre a comportare già di per sé conseguenze gravissime in una zona residenziale così vicina alla ferrovia, potrebbe avere conseguenze catastrofiche se coinvolgesse tali stabilimenti.

Riteniamo che la fattibilità di un'opera che crea situazioni di così grave deterioramento della qualità abitativa e aumento dei rischi per la sicurezza dovrebbe essere scartata a priori e neppure ipotizzata (come infatti era stato fatto nel progetto preliminare).

OSSERVAZIONI DEI RESIDENTI NELL'AREA DI VIA VITTORIO VENETO, VIA TRENTO, VIA MARTIRI TRIESTINI, VIA PREGNANA (VANZAGO) E ISOLA MADDALENA (PREGNANA)

TRASFORMAZIONE DELL'AREA AGRICOLA DI VIA PREGNANA IN PARCHEGGIO:

- **Siamo fortemente contrari alla trasformazione dell'area agricola di Via Pregnana in parcheggio, in quanto verrà eliminata una superficie verde molto importante dal punto di vista ecologico, paesaggistico e della fruizione pubblica** (l'area è molto frequentata dai cittadini della zona come zona di transito/passeggio a piedi, in bici o con i cani).
- La presenza di un parcheggio di così vaste dimensioni comprometterà ulteriormente la qualità residenziale, estetica e ambientale della zona, creando un non-luogo cementato e degradato, che si presterà oltretutto a frequentazioni dubbie data la vicinanza alla stazione.
- Facciamo presente che tale parcheggio è del tutto inutile per le esigenze degli utenti della stazione, in quanto i parcheggi già presenti in zona, e a Vanzago in generale, soddisfano ampiamente la necessità di posti auto, e il raddoppio dei binari non comporterà certo un aumento degli utenti tale da giustificare la necessità di eliminare un'area verde così preziosa.
- Dal punto di vista ecologico, evidenziamo che l'area in oggetto è strategica, data la posizione e le caratteristiche naturali, per gli spostamenti della fauna, in quanto strettamente complementare alla rete ecologica di connessione tra il PLIS del Basso Olona e il Parco Agricolo Sud Milano evidenziata nel PGT. In corrispondenza della nostra zona, la rete ecologica è purtroppo limitata ad un corridoio verde di estensione laterale estremamente ridotta, che nella parte centrale corrisponde al sottopasso di Via Europa Unita, chiaramente non utilizzabile per la fauna, che utilizza invece l'area agricola di Via Pregnana, unica area verde residua che consente agli animali un ponte per spostarsi oltre la ferrovia. L'eliminazione di tale area sarebbe pertanto un grave danno per la biodiversità, considerando anche che le barriere costituiranno un elemento di frattura ecosistemica insormontabile per la maggior parte della fauna, che quindi perderà ogni possibilità di spostamento e ogni possibilità di rifugio (dato che anche tutte le altre verdi residuali lungo la ferrovia scompariranno completamente).

A riprova dell'importanza dell'area per la biodiversità, segnaliamo la presenza delle seguenti specie faunistiche (individuate mediante avvistamenti diretti):

- specie ornitiche di piccola taglia: usignolo, capinera, fringuello, pettirosso, cinciallegra, cinciarella, verzellino, codiroso, verdone, scricciolo, codibugnolo, fiorrancino, merlo, storno, passero comune;
- specie ornitiche migratrici: rondine, rondone, balestruccio;
- rapaci diurni: gheppio, sparviere;
- rapaci notturni: civetta, allocco, assiolo;
- mammiferi: riccio, minilepre, coniglio selvatico, micromammiferi roditori.

AREA DI STOCCAGGIO DI VIA DELLA LIBERAZIONE:

- **Siamo fortemente contrari all'utilizzo dell'area agricola di Via della Liberazione come area di cantiere**, in quanto comporterà un ulteriore elemento di disturbo per la nostra zona già così profondamente martoriata: agli impatti derivanti dai lavori lungo la linea ferroviaria si aggiungeranno gli impatti del cantiere con rumore, sollevamento polveri e transito di mezzi pesanti. E' impensabile collocare un'area di cantiere all'interno dei centri abitati.

OSSERVAZIONI DEI RESIDENTI NELL'AREA DI VIA VITTORIO VENETO, VIA TRENTO, VIA MARTIRI TRIESTINI, VIA PREGNANA (VANZAGO) E ISOLA MADDALENA (PREGNANA)

- Segnaliamo inoltre che anche l'area agricola di Via della Liberazione riveste fondamentale importanza per la biodiversità, in quanto nel PGT di Vanzago (Tav. DP6 *Carta delle reti ecologiche*) quest'area è individuata come Zona destinata alla rete ecologica di connessione ed è determinante per il movimento della fauna tra il PLIS del Basso Olona e il Parco Agricolo Sud Milano per gli stessi motivi sopra spiegati per l'area di Via Pregnana.
- Inoltre, nell'area sono presenti alcuni canali di irrigazione che ospitano il **Tritone punteggiato italiano** (*Lissotriton vulgaris meridionalis*), individuato mediante avvistamenti diretti. Il *Lissotriton vulgaris* è incluso nell'elenco delle Specie di Anfibi e di Rettili da proteggere in modo rigoroso di cui all'Allegato B della D.g.r. 24 luglio 2008 - n. 8/7736 (quello italiano è una sottospecie endemica presente solo in Italia). Con riferimento al suddetto elenco, la Legge regionale 31 marzo 2008 - n. 10 *Disposizioni per la tutela e la conservazione della piccola fauna, della flora e della vegetazione spontanea*, all'art. 4 comma 5 prevede che "Gli habitat naturali indispensabili alla sussistenza delle specie di anfibi e rettili da proteggere in modo rigoroso, compresi nell'elenco di cui al comma 1, sono da considerarsi tutelati. E' vietata ogni azione dalla cui esecuzione possa derivare compromissione degli habitat necessari alla sussistenza di tali specie".

Specifichiamo che molti di noi hanno scelto di abitare in questa zona in quanto costituisce un angolo tranquillo e verde in un territorio sempre più urbanizzato; la realizzazione del progetto di potenziamento degraderà completamente l'area, compromettendo tutte le caratteristiche per cui l'abbiamo prescelta come zona di residenza e di vita.

Ci preme infine segnalare che tra i residenti in zona ci sono molte persone di età ragguardevole (tra cui alcuni firmatari), che risentiranno ancora maggiormente, a livello fisico e psicologico, delle pesanti trasformazioni dell'area, date le delicate condizioni di salute, nonché il legame affettivo con la propria abitazione e con i luoghi di un'intera vita.

Le conseguenze della realizzazione del progetto vanno quindi oltre i danni materiali alle proprietà e gli impatti fisici sulla salute, di per sé già gravissimi, coinvolgendo sfere personali, legami affettivi e scelte di vita.

PER I SUDETTI MOTIVI, I SOTTOSCRITTI CHIEDONO 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, i sottoscritti richiedono quanto segue:

- Spostare la sede ferroviaria più a sud (ove sono presenti per lo più campi agricoli o edifici non abitati in corrispondenza della nostra zona), in modo da conservare spazio, evitare gli espropri e lo spostamento della strada ed installare le barriere ad una congrua distanza dalle abitazioni;
- Adottare delle tipologie di barriere a verde, più accettabili dal punto di vista visivo ed ecologico;
- Mantenere l'attuale utilizzo dell'area agricola di Via Pregnana senza realizzare il parcheggio;
- Spostare l'area di stoccaggio esternamente ai centri abitati e in zone ecologicamente meno importanti (ci risulta la presenza di aree industriali dismesse tra Vanzago e Pregnana che potrebbero essere utilizzate).

OSSERVAZIONI DEI RESIDENTI NELL'AREA DI VIA VITTORIO VENETO, VIA TRENTO, VIA MARTIRI TRIESTINI, VIA PREGNANA (VANZAGO) E ISOLA MADDALENA (PREGNANA)

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 avverso gli atti amministrativi, anche endoprocedimentali, del procedimento di approvazione dell'opera pubblica.

Si fornisce in allegato copia del documento di identità dei sottoscritti.

In fede:

Nome e Cognome

Firma

DALIA SATTIRANA
SATTORINI CARLA DIWA
PISANO ALBERTO
COSTINA RIFEPI
ROSSI AURORA

Dalia Sattirana
Sattorini Carla Diwa
Pisano Alberto
Costina Rifepe
Rossi Aurora

NASVELLI ERMIMIO
FIORENZO FULCINTA

Nasvelli Ermimio
Fiorenzo Fulcinta

MONICA RENONCIN
IVANA YAGHI

Monica Renoncin
Ivana Yaghi

IVAN SIOCCHETTI

Ivan Siochetti

FRIO SILVESTRO BARONIO

Frio Silvestro Baronio

MARIA LUISA COLOMBO

Maria Luisa Colombo

GIUSEPPE MARNATI

Giuseppe Marnati

COLLEONI LOREDANA MARIA

Colleoni Loredana Maria

DONI MARIO PAOLO

Doni Mario Paolo

DONI EMANUELA

Doni Emanuela

BRAHM ELIDRESSI

Brahm Elidressi

ROSSONI FABIO

Rossoni Fabio

Monica Renoncin
Ivana Yaghi
Ivan Siochetti
Frio Silvestro Baronio
Maria Luisa Colombo
Giuseppe Marnati
Colleoni Loredana Maria
Doni Mario Paolo
Doni Emanuela
Brahm Elidressi
Rossoni Fabio

Spett. **ITALFERR S.p.A.**
Via Vito Giuseppe Galati 71
00155 Roma
c.a. Responsabile della Unità Organizzativa Costruzioni – Settore Procedure Autorizzatorie e Contenzioso

p.c.

Spett. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Piazza della Croce Rossa 1
00161 Roma

Spett. Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile – Struttura VIA
Direzione Infrastrutture e Mobilità – U.O. Infrastrutture Ferroviarie e Sviluppo Urbano e Territoriale
Piazza Città di Lombardia 1
20124 Milano

15 Dicembre 2013

Oggetto: Avviso di avvio del procedimento ex art. 166, comma 2, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità
Progetto Definitivo del potenziamento della linea Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y (C.U.P. J31J05000010001):
OSSERVAZIONI al Progetto Definitivo

La sottoscritta Dalia Sartirana,

presa visione degli elaborati del progetto in oggetto, in qualità di soggetto interessato

Premesso che:

- nel Settembre 2009 la sottoscritta aveva già inviato le proprie osservazioni al Progetto Definitivo pubblicato in data 29 Agosto 2009, in cui evidenziava che le opere in progetto avrebbero comportato, benché non espropriata, gravi pregiudizi in termini di peggioramento di qualità della propria vita e di diminuzione del valore economico della propria abitazione, che ha acquistato (prima di conoscere l'esistenza del progetto di ampliamento della ferrovia) principalmente perché ubicata in un contesto tranquillo e caratterizzato dalla presenza di spazi verdi nelle immediate vicinanze, e nella quale ha peraltro investito notevoli risorse economiche;
- nell'Agosto 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 nuove 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 solo non avevano apportato alcun miglioramento ai pregiudizi evidenziati nelle precedenti osservazioni, ma anzi avevano introdotto nuovi elementi di peggioramento nella zona in cui è situata la propria abitazione;

- il Progetto Definitivo ripresentato è sostanzialmente uguale a quello oggetto delle osservazioni presentate nel mese di Agosto 2011 (nonostante tale progetto fosse stato annullato a seguito dell'annullamento della delibera CIPE n. 33 del 13/5/2010 da parte del TAR con Sentenza n. 01914 del 9/7/2012 e in secondo grado dal Consiglio di Stato con Sentenza n. 06959 del 21/12/2012). Pertanto, con le presenti osservazioni non posso che ribadire i gravi pregiudizi che il progetto apporterà alla sottoscritta, riportando quanto già precedentemente osservato e allegando le precedenti osservazioni affinché vengano considerate parte integrante delle presenti.

FORMULA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI:

Ritengo il progetto presentato inaccettabile per le pesantissime conseguenze negative che l'opera avrà, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, sconvolgendo radicalmente la zona in cui abito dal punto di vista della vivibilità fisica e paesaggistica e compromettendo quindi irreparabilmente la qualità abitativa della mia abitazione e del mio vivere quotidiano, in quanto l'attuale contesto di zona residenziale poco frequentata e caratterizzata da spazi verdi verrà tramutato in un contesto di alta frequentazione e di degrado paesaggistico con la totale eliminazione di tutti gli spazi a verde ora presenti, l'apposizione della barriera antirumore, l'incremento (raddoppio) della frequenza del passaggio dei treni e quindi dei conseguenti impatti acustici e vibrazionali e la costruzione di numerose opere infrastrutturali, tutte contemporaneamente insistenti su un'area estremamente ristretta e sensibile (ampliamento della sede ferroviaria, posa delle barriere, area di cantiere e successivo parcheggio Nord, parcheggio Sud, spostamento della sede stradale di Via Vittorio Veneto, nuovo collegamento carrabile tra Via Vittorio Veneto e Isola Maddalena, prolungamento del sottopasso di Viale Europa Unita, nuova strada provinciale di Via I° Maggio).

Chiedo quindi in primis che il progetto non venga realizzato, in quanto il contesto residenziale in cui abito, e in generale quello in cui la linea ferroviaria è collocata, essendo strettamente sviluppato nelle immediate adiacenze della ferrovia non è assolutamente adeguato a sopportare un raddoppio della sede ferroviaria, né tantomeno un relativo raddoppio del traffico ferroviario con tutti gli impatti che ne conseguono.

Se, come si desume dalla documentazione progettuale, il principale motivo dell'opera è favorire ed incrementare i collegamenti con la Svizzera, è indispensabile pensare ad un'altra soluzione, esterna ai centri abitati, ove deviare il grosso del traffico a lunga percorrenza e merci, poiché **non è pensabile che tale traffico passi lungo la linea ferroviaria in oggetto, in quanto caratterizzato da proporzioni, tipologia e frequenza evidentemente non compatibili con un passaggio così ravvicinato alle abitazioni**, nonché a stabilimenti con stoccaggio di sostanze chimiche, infiammabili ed esplosive. Poiché i due terzi dei treni previsti dal modello di esercizio non effettueranno fermate nella tratta Rho-Parabiago, non vedo la necessità che tale traffico debba passare proprio lungo questa tratta così sensibile: potrebbe essere tranquillamente deviato su altra tratta senza pregiudicare le funzioni suburbane e senza bisogno di ampliamenti della tratta in oggetto.

Nella denegata ipotesi che si persegua nella volontà di realizzare il progetto, evidenzio di seguito le conseguenze specifiche che l'opera avrà sulla mia condizione abitativa e sulla zona circostante e formulo le relative richieste di miglioramento che chiedo fortemente di prendere in considerazione al fine di migliorare, per quanto possibile, gli impatti che ne deriveranno.

	Problematica	Proposta di miglioramento
1	<u>Impatto acustico e da traffico cumulativo in fase di cantiere</u> derivante dalle numerose lavorazioni previste nelle strette vicinanze della mia abitazione per 5 anni di lavori continuativi, sia in orari diurni che notturni.	Non essendo più necessario terminare il progetto in tempi brevi (in quanto rimandato a dopo l'Expo), <u>chiedo che le lavorazioni vengano strettamente limitate ad orari diurni (8-17) e a giorni feriali (lunedì-venerdì)</u> , al fine di consentire la tranquillità della zona quantomeno nei momenti in cui gli abitanti sono più frequentemente presenti e necessitano di ritempersi adeguatamente dalle attività lavorative.
2	<u>Impatto acustico in fase di esercizio</u> , derivante non solo dall'intensità ma anche dal raddoppio della <u>frequenza dei treni</u> , a fronte della quale le barriere non possono fornire alcuna mitigazione.	<u>Chiedo di limitare la velocità e la lunghezza dei treni merci e lunga percorrenza e di intervenire sul materiale rotabile al fine di limitare l'impatto acustico.</u> Il rumore generato da alcuni treni di queste tipologie è già attualmente spaventoso, assordante e troppo prolungato: <u>un aumento della frequenza di treni siffatti sarebbe davvero insostenibile per l'equilibrio psico-fisico personale.</u>
3	<u>Impatto vibrazionale in fase di esercizio</u> , derivante non solo dall'intensità ma anche dal raddoppio della frequenza dei treni, a fronte del quale non sono previste al momento adeguate mitigazioni. A questo proposito <u>evidenzio che la mia abitazione risale agli anni 30 ed è priva di fondamenta approfondite, e che già attualmente al passaggio dei treni merci le vibrazioni si percepiscono in maniera preoccupante sul pavimento del primo piano.</u> Mi permetto quindi di dubitare dell'esito delle simulazioni modellistiche effettuate da Italferr che identificano la criticità degli impatti vibrazionali solo come disturbo alle persone e non anche come pregiudizi strutturali alle abitazioni.	<u>Chiedo di identificare e prevedere sin d'ora adeguati ed efficaci sistemi antivibrazionali lungo tutti i tratti critici</u> (non solo in ambito di stazione, come previsto nel progetto) <u>e su tutta la sede ferroviaria</u> (non solo nelle parti di nuova realizzazione come previsto nel progetto, ma anche in quelle esistenti che verranno mantenute). Nel progetto inoltre si rimanda genericamente a futuri studi, ma in tal modo non si forniscono garanzie né sull'attuazione di tali sistemi, né sulla loro copertura finanziaria.
4	<u>Deterioramento del contesto abitativo e ambientale in termini paesaggistici, di vivibilità e di perdita ecologica dovuto alla distruzione di tutte le aree verdi</u> che attualmente caratterizzano la mia zona di residenza in modo peculiare e che le conferiscono un'importanza naturalistica di rilievo all'interno del territorio urbanizzato. In particolare, <u>nella zona compresa tra Via Pregnana a nord della ferrovia e la corrispondente area a sud della ferrovia è attualmente presente un mosaico di aree agricole e naturali di grande valore ecologico, di</u>	<u>Chiedo che siano salvaguardate le aree verdi presenti nella zona di Via Vittorio Veneto e nelle aree circostanti,</u> in particolare: - <u>che l'area di stoccaggio prevista nell'attuale zona agricola di Via Pregnana sia spostata in un'area meno vicina alle abitazioni e meno strategica dal punto di vista ecologico;</u> - <u>che non venga realizzato il parcheggio</u>

cui è prevista la totale cancellazione: l'area agricola a nord della ferrovia confinante con Via Pregnana (ove è previsto un cantiere di stoccaggio e successivamente un parcheggio) e l'area a verde adiacente all'attuale parcheggio a sud della ferrovia (ove è previsto un ulteriore ampliamento di tale parcheggio). costituiscono importanti zone aperte di alimentazione per piccoli rettili, mammiferi e uccelli, che trovano inoltre aree di rifugio diversificate nelle zone arboreo/arbustive adiacenti (fascia boscata presente lungo il lato Sud dell'area agricola di Via Pregnana, filare arboreo lungo il lato nord della medesima area, fascia igrofila lungo canale Villorosi, formazione boschiva dell'area ex-Cuoital, nonché altre fasce arbustive presenti nelle vicinanze, come ad esempio quella in Via Vittorio Veneto).

Tale mosaico di habitat costituisce attualmente un continuum ecologico prezioso e ormai unico all'interno del tessuto urbano del territorio di Vanzago e consente la presenza di specie non sempre comuni nelle aree urbane e attualmente in diminuzione nel nostro territorio per la perdita di ambienti idonei. Menziono tra l'altro solo a titolo indicativo, per osservazioni dirette, la presenza di rapaci diurni (poiana, gheppio, sparviere), rapaci notturni (civetta, allocco), picchi (picchio rosso e picchio verde), numerose altre specie ornitiche di piccole dimensioni (usignolo, capinera, fringuello, pettirosso, verzellino, codiroso, rondine, balestruccio), piccoli mammiferi (riccio) e rettili legati alle zone umide.

Il progetto comporta la completa distruzione di questi habitat, ulteriormente aggravata da altre eliminazioni di aree verdi e agricole nelle vicinanze a causa del ripristino del collegamento carrabile tra Via Vittorio Veneto e Isola Maddalena, che verrà realizzato al posto dell'attuale prato presente al termine di Via Vittorio Veneto, e della creazione della strada provinciale di Via I° Maggio, che eliminerà una vasta area agricola e le relative fasce boscate di bordura che attualmente ospitano, tra l'altro, una numerosa comunità di anfibi del genere anuri. Si evidenzia peraltro che entrambe queste opere sono totalmente inutili, in quanto:

- già attualmente la strada in corrispondenza dell'Isola Maddalena è stata chiusa e pertanto le auto non possono utilizzare il collegamento esistente tra

Nord previsto nell'area di cui sopra, e in generale che venga rivalutata la reale necessità di realizzare due aree parcheggio (Nord e Sud) così estese in un piccolo paese come Vanzago. I parcheggi previsti risultano infatti ampiamente sovrastimati rispetto alle reali necessità, considerando che i posti disponibili nei due parcheggi già esistenti risultano adeguati all'attuale e futuro afflusso di pendolari (prendo il treno regolarmente e non ho mai notato evidenti situazioni di sovraccarico dei parcheggi nemmeno negli orari di punta; inoltre, ci sono numerosi posti aggiuntivi disponibili e mai completamente occupati lungo Via Pregnana, proprio nelle immediate vicinanze del parcheggio che si vorrebbe realizzare). Inoltre, non credo che il modello di esercizio, istituendo corse aggiuntive per lo più in fasce orarie non utilizzate dai pendolari e lasciando pressoché invariato il numero di corse negli orari di punta, possa determinare un rilevante aumento del flusso di pendolari tale da giustificare la creazione di ulteriori 600 posti auto circa e la cementificazione di circa 20'000 mq di aree verdi.

- che non venga ripristinato il collegamento tra Via Vittorio Veneto e Isola Maddalena, stante la totale inutilità precedentemente evidenziata;

- che non venga realizzata la strada provinciale di Via I° Maggio, stante l'inutilità precedentemente evidenziata;

Nella denegata ipotesi che si decida di mantenere le attuali previsioni di utilizzo delle aree in oggetto, chiedo comunque che vengano potenziate le opere a verde rispetto a quelle previste e che ne venga assicurata l'esecuzione, in ciascuna delle aree sopra menzionate (incluse Via Vittorio Veneto-Isola Maddalena e Via I° Maggio, dove al momento non è prevista nessuna opera a verde).

In particolare, per l'area a parcheggio Nord confinante con Via Pregnana chiedo:

Via Vittorio Veneto e Isola Maddalena e fanno quindi il giro dell'isolato, cosa che non comporta nessun genere di disagio; non si vede pertanto la necessità di ripristinare un collegamento che non potrà essere utilizzato;

- già ora esiste una strada parallela alla futura strada di Via 1° Maggio che conduce esattamente nella stessa direzione e si imbecca solo 200-300 m più avanti; non si vede pertanto la necessità di realizzare un'ulteriore strada così vicina nella stessa direzione.

Dal punto di vista ecologico, il danno derivante dalla distruzione delle aree verdi si aggiunge al fatto che le numerose specie faunistiche presenti nella zona saranno già penalizzate dall'installazione delle barriere che impediranno il trasferimento della fauna in altre zone. Con l'eliminazione delle aree verdi si arrecherà quindi un danno irreparabile alla biodiversità della zona, che è attualmente molto ricca e meritevole di tutela proprio perché all'interno di un contesto abitato.

Dal punto di vista personale, evidenzio che la presenza di aree verdi è l'elemento essenziale che ha determinato la mia scelta abitativa in questa zona e che ritengo imprescindibile per la qualità del vivere e la serenità psicofisica.

In merito all'importanza delle aree suddette si può leggere anche le Osservazioni inviate dalla sottoscritta al PGT del Comune di Vanzago, qui allegate come parte integrante delle presenti Osservazioni.

- che venga mantenuto il filare arboreo attualmente esistente sul lato nord, costituito da circa 20 esemplari di rilevanti età e dimensioni, la cui funzione ecologica e paesaggistica non potrebbe comunque essere sostituita da una nuova piantumazione di alberi giovani;

- che venga mantenuto il filare arbustivo attualmente esistente sul lato est, costituito da essenze preziose per l'alimentazione dell'avifauna;

- che venga mantenuta la fitta fascia boscata attualmente presente sul lato sud a separazione dell'area con la sede ferroviaria, in quanto avente importanti funzioni ecotonali e di rifugio faunistico, nonché paesaggistiche e di mascheramento (la funzione di mascheramento risulterebbe ancor più fondamentale a valle della realizzazione della strada lungo il lato sud del futuro parcheggio, nonché delle barriere).

Inoltre, **per entrambe le aree di parcheggio Nord e Sud chiedo:**

- di prevedere una pavimentazione che non comporti la completa cementificazione delle aree, ma consenta la crescita di uno strato erbaceo (es. mediante autobloccanti);

- di prevedere la piantumazione di filari arborei completati alla base da essenze arbustive autoctone all'interno del parcheggio, ad intercalazione di ciascuna fila di posteggi (soluzione che assicurerebbe peraltro un gradito ombreggiamento);

- di prevedere la piantumazione di filari arborei completati alla base da essenze arbustive autoctone lungo tutto il perimetro delle aree, anche a funzione paesaggistica di mascheramento dei parcheggi.

In via primaria mi preme comunque rinnovare fermamente la richiesta di ripensare alle reali necessità di utilizzo di tali aree e alla possibilità di mantenerle nell'assetto attuale conservandone la funzione ecologica e paesaggistica.

<p><u>Impatti in termini di sicurezza e tranquillità del contesto abitativo:</u> la realizzazione di tutte le opere in progetto nell'area di Via Vittorio Veneto e aree adiacenti peggiorerà nettamente la vivibilità della zona, oltre che in termini di disturbo derivante direttamente dalla ferrovia (rumore/vibrazioni) e in termini paesaggistici (eliminazione di tutte le aree verdi), anche in relazione alla perdita della tranquillità che attualmente caratterizza tale contesto, poco soggetto al passaggio di veicoli e persone. La creazione del parcheggio e della strada di collegamento con la fermata costituirà una fonte continuativa di traffico e passanti in entrata e in uscita dal parcheggio e dalla ferrovia e quindi una fonte continua di disturbo che peggiorerà nettamente la qualità della vita della sottoscritta. Inoltre, la presenza di un parcheggio lungo la stazione e di aree ferroviarie incustodite rischia di diventare nelle ore notturne un facile punto di aggregazione per persone dedite ad attività devianti, che attualmente frequentano già i sottopassi della stazione (si consideri anche il fatto che le barriere forniscono una facile opportunità a chi desidera effettuare attività poco lecite senza essere notato). Questo trasformerà definitivamente l'area di Via Vittorio Veneto e adiacenti da pacifico e piacevole contesto residenziale in periferia degradata e pericolosa, come già avviene nelle aree adiacenti alle stazioni in molti altri paesi.</p>	<p><u>Chiedo di non realizzare il parcheggio e la strada di collegamento con la fermata</u> (si veda il punto precedente per maggiori dettagli)</p>
<p><u>Impatto paesaggistico ed ecologico determinato dalle barriere fonoassorbenti,</u> che sono di una <u>tipologia decisamente antiestetica e per niente compatibile con il contesto ambientale circostante.</u> Inoltre, in corrispondenza della mia abitazione sono trasparenti solo sul lato nord della ferrovia, mentre lungo il lato sud sono state previste barriere opache: questo vanifica chiaramente il potenziale beneficio in termini di visuale e luminosità che potrebbe derivare dalla barriera trasparente, in quanto non sarà possibile comunque vedere al di là dei treni. In aggiunta, l'apposizione di rampicanti a mascheramento della base in cemento della barriera è stata prevista solo in alcuni punti e solo in corrispondenza delle barriere opache: tale scelta non ha una motivazione logica, in quanto anche le barriere trasparenti hanno il medesimo basamento in cemento per un'altezza di</p>	<p><u>Chiedo innanzi tutto di adottare (previa verifica dell'efficacia fonoassorbente e della fattibilità tecnica) una diversa tipologia di barriere che consentano un totale inverdimento</u> su tutta l'altezza della barriera e non solo sul suo basamento, quantomeno come palliativo in sostituzione della fascia arborea ed arbustiva che sarà completamente eliminata lungo gran parte della tratta ferroviaria ed in particolare in Via Vittorio Veneto. Ad esempio barriere in cemento alternato a spazi in terra per semina essenze erbacee, come presenti in molti tratti autostradali (non mi sembra che queste barriere occupino uno spazio maggiore di quelle attualmente previste e quindi potrebbero essere realizzate anche in spazi</p>

2m. I brevi tratti interessati dai rampicanti attualmente previsti nel territorio di Vanzago sono peraltro insufficienti a mitigare adeguatamente l'impatto visivo e l'impatto ecologico derivante dalla totale perdita delle fasce arbustive attualmente presenti lungo la linea ferroviaria, tra cui quella presente lungo tutta la Via Vittorio Veneto, che rivestono una rilevante funzione ecologica come area di rifugio e corridoio ecologico per la fauna presente nell'area, nonché una funzione paesaggistica importante per i residenti.

A questo proposito inoltre le barriere determinano un grave impatto ecologico in quanto costituiscono una frattura ecosistemica invalicabile per la maggior parte delle specie faunistiche presenti sul nostro territorio (piccoli mammiferi e avifauna di piccole dimensioni), che si troverebbero così confinate in un territorio insufficiente alle loro esigenze ecologiche.

Dal punto di vista della funzione fonoassorbente, evidenzio inoltre che l'altezza attuale delle barriere è inferiore a quella prevista nell'originario progetto definitivo e questo, se da un lato può rendere la barriera leggermente meno impattante, dall'altro non è giustificato in termini di medesima efficienza nella mitigazione del rumore. Infine, non è chiaro se le barriere in vetro trasparenti abbiano la stessa efficienza fonoassorbente di quelle in acciaio, dato che i calcoli previsionali sono stati effettuati solo su questa seconda tipologia.

ristretti).

In subordine:

- Chiedo che sia prevista l'apposizione di rampicanti a completa copertura delle barriere, sia per quelle opache che per quelle trasparenti, per tutta la loro lunghezza e altezza, in quanto un mascheramento a verde di soli 2 m su un'altezza totale per lo più inclusa tra 5 e 7,38m fornisce una mitigazione irrisoria dell'impatto visivo delle barriere (impatto comunque presente anche nel caso di barriere trasparenti).

- Chiedo che sia fornita chiara evidenza in termini di calcoli previsionali a garanzia che la differente altezza delle barriere, nonché la differente tipologia dei materiali utilizzati per le barriere trasparenti, assicurino un'efficace mitigazione del rumore inferiore ai limiti di legge;

Aggiungo che dalla documentazione di progetto non si desume un coinvolgimento diretto delle aree di mia proprietà. In base a ciò, assumo che le aree di mia proprietà non verranno interessate né in alcun modo coinvolte o danneggiate da qualsiasi operazione di progetto o attività di cantiere. Se così non fosse, Vi riterrò responsabili e agirò per ottenere il risarcimento dei danni.

In conclusione, ribadisco ancora quanto esposto nelle precedenti osservazioni: ritengo che questo progetto sia fonte di gravi pregiudizi per tutto il territorio e la popolazione e per la sottoscritta sotto molteplici punti di vista: economici, ambientali, psicologici e relativi in generale al benessere personale.

Ribadisco pertanto con forza l'esortazione ad abbandonare l'idea di ampliare una tratta così profondamente immersa nel tessuto urbano e rinunciare a realizzare un progetto che comporterebbe impatti troppo elevati.

La presente vale anche quale messa in mora per le future richieste risarcitorie per i danni materiali, morali ed esistenziali che deriveranno a me ed alla mia proprietà dalla Vostra inosservanza alle presenti osservazioni e da qualsiasi attività legata alla realizzazione dell'opera in oggetto.

Distinti saluti

Dalia Sartirana

