

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**

La sottoscritta ROVELLINI EZIA PIERA

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, 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.**

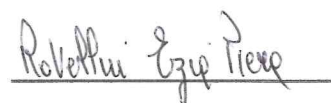
Conseguentemente, gli scriventi chiedono:

**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).**

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. **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 ROVELLINI GIAN LUIGI.

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.**

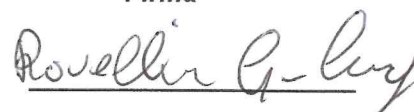
Conseguentemente, gli scriventi chiedono:

**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.



Spett.le

**ITALFERR S.p.A.**

Via Vito Giuseppe Galati 71

00155 Roma

alla c.a. Responsabile della Unità Organizzativa Gestione Costruzioni

[proc-aut-espro@legalmail.it](mailto:proc-aut-espro@legalmail.it)

\*\* \*\*

e p.c.

Spett.le

**RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**

Piazza della Croce Rossa 1

00161 Roma

[segreteriaacda@pec.rfi.it](mailto:segreteriaacda@pec.rfi.it)

Spett.le

**REGIONE LOMBARDIA**

Direzione Generale Infrastrutture e Trasporti

Piazza Città di Lombardia 1

20124 Milano

[infrastrutture\\_e\\_mobilita@pec.regione.lombardia.it](mailto:infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it)

Spett.le

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Via Nomentana 2

00161 Roma

[dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it](mailto:dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it); [dg.tf@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tf@pec.mit.gov.it)

[dgt.nordovest@pec.mit.gov.it](mailto:dgt.nordovest@pec.mit.gov.it)

Spett.le

**COMUNE DI PARABIAGO**

Piazza della Vittoria 7

20015 Parabiago (MI)

alla c.a. del Sindaco *pro tempore*

PEC [comune@cert.comune.parabiago.mi.it](mailto:comune@cert.comune.parabiago.mi.it)

Spett.le

**COMUNE DI VANZAGO**

Via Garibaldi, 6

20043 Vanzago (MI)

alla c.a. del Sindaco *pro tempore*

[comune.vanzago@pec.regione.lombardia.it](mailto:comune.vanzago@pec.regione.lombardia.it)

\*\* \*\* \*

**OSSERVAZIONI IN ORDINE ALLA PROCEDURA ESPROPRIATIVA**

**RELATIVA ALLA REALIZZAZIONE DEL POTENZIAMENTO**

**DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA, TRATTA RHO-**

**GALLARATE. PRIMO LOTTO FUNZIONALE RHO-PARABIAGO,**

**COMPENSIVO 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 ALL'ESPROPRIO**

\*\* \*\* \*

I sottoscritti ROVELLINI EZIA PIERA E ROVELLINI GIANLUIGI .

\_\_\_\_\_ in qualità di soggetti interessati dal  
\_\_\_\_\_ procedimento di espropriazione connesso alla realizzazione del potenziamento della

linea ferroviaria Rho-Arona relativamente alla tratta Rho-Gallarate e/o in qualità di  
soggetto interessato direttamente a quanto in oggetto, nell'ambito dell'esecuzione  
dell'opera stessa

### **PREMESSO**

- che gli esponenti sono comproprietari dell'immobile sito in Comune di Parabiago  
(MI), via Battisti, n. 2 meglio identificato – come segue – al Catasto del medesimo  
comune:

Fg 13; particella 144

Fg 13; particella 163 sub. diversi

Fg 13; particella 164

Fg 13; particella 589

Fg 13; particella 547

Fg 13; particella 548

Fg 13; particella 549;

- che l'immobile in questione, è interessato dalla procedura ablatoria relativa alla  
realizzazione potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Rho – Arona;

- che l'immobile in questione rappresenta, tra l'altro, un significativo valore  
affettivo per gli esponenti posto che il fabbricato è stato acquistato e realizzato dai  
genitori degli stessi;

- che gli esponenti risiedono nel succitato immobile con le rispettive famiglie;

- che, il potenziamento infrastrutturale della linea ferroviaria Rho – Arona, tratta  
Gallarate – Rho è stato inserito nell'ambito del 1° Programma delle Infrastrutture  
Strategiche di cui alla Deliberazione del 21 dicembre 2001, n. 121/2001 (Legge



Obiettivo) del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE);

che, con deliberazione del CIPE 27.5.2005, n. 65II, è stato approvato il progetto preliminare del potenziamento della succitata linea ferroviaria stante l'esigenza di incrementare la capacità ferroviaria dell'area e migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Malpensa;

- che la soluzione progettuale approvata in via preliminare dal CIPE prevedeva la realizzazione del terzo binario, in aggiunta ai due esistenti nella tratta Gallarate-Busto Arsizio e nella tratta Parabiago Vanzago, mentre nelle restanti tratte veniva previsto il rifacimento dell'intero sedime ferroviario nonché di tutti i binari e l'inserimento del terzo;

- che la decisione di realizzare solo il terzo binario piuttosto che un quadruplicamento della linea è stata imposta dai vincoli stabiliti dal contesto urbanistico fortemente antropizzato;

- che la capacità assicurata dai tre binari sembrava comunque sufficiente a soddisfare le esigenze richieste;

- che il CIPE, con deliberazione n. 33/2010 del 13 maggio 2010, aveva approvato con prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.Lgs. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del DPR 327/2001 e s.m.i., il Progetto Definitivo del primo lotto funzionale Rho – Parabiago del Potenziamento della linea Rho – Arona, tratta Gallarate – Rho, comportando, tale approvazione, la dichiarazione di pubblica utilità delle opere limitatamente al primo lotto funzionale con conseguente

sospensione del procedimento relativo alla dichiarazione di pubblica utilità del secondo lotto funzionale;

che nel progetto definitivo dell'opera approvato dal CIPE disattendendo quanto previsto nel progetto preliminare, è stato adottato un sistema a **quattro binari** nella tratta Rho – Parabiago ed a 3 binari nella tratta Parabiago – Gallarate;

- che l'ottemperanza alle prescrizioni formulate dal CIPE ha comportato modifiche al progetto riguardanti, tra l'altro, il quadruplicamento della linea ferroviaria nella tratta Rho – Parabiago in particolare nei Comuni di Pregnana e Vanzago- nonché integrazioni per nuove previsioni relativamente agli interventi sulla viabilità, sui percorsi ciclabili, sui parcheggi, sulle opere a verde, determinando modificazioni al piano di esproprio originario;

- che, in virtù dell'aggiunta del quarto binario e delle conseguenti predette modifiche di tracciato, ai sensi dell'art. 169, comma 6 del citato decreto legislativo sarebbe stato necessario procedere nuovamente all'approvazione del progetto definitivo ai fini della dichiarazione di pubblica utilità;

- che in ragione di tali ulteriori modifiche progettuali che hanno nuovamente "stravolto" il progetto preliminare, inoltre, è sorta la necessità, ai fini dell'approvazione del nuovo progetto, di inviare nuove comunicazioni ai soggetti interessati sulla base del combinato disposto dell'art. 169, comma 6 e dell'art. 166, comma 2 del D.Lgs. 12 aprile 2006 e s.m.i.;

- che gli interventi in questione sono localizzati nel territorio dei Comuni di Rho, Pregnana M.se, Vanzago, Pogliano M.se, Nerviano, Parabiago, Canegrate, Legnano, Castellanza e Busto Arsizio;

- che, entro il termine previsto, gli odierni esponenti avevano già a suo tempo provveduto ad inviare le proprie osservazioni al progetto presentato;

che, nonostante l'opposizione manifestata da più parti, il progetto definitivo era stato comunque **illegittimamente** approvato dal CIPE per il primo lotto Rho-Parabiago (Delibera CIPE n. 33 del 13/5/2010).

- che, che nel luglio 2011 è stato presentato, da parte del Comitato Civico contro il potenziamento della ferrovia della tratta Rho - Parabiago e da privati cittadini, ricorso innanzi al TAR della Lombardia – Milano, Sez. III, con il quale è stato eccettuato un contrasto tra progetto preliminare e progetto definitivo;

- che, in accoglimento del predetto ricorso, il TAR ha annullato la delibera CIPE di approvazione del Progetto Definitivo n. 33 del 13/5/2010 (Sentenza n. 01914 del 9/7/2012), ed il Progetto Definitivo stesso;

- che il Giudice Amministrativo ha chiarito risolutivamente che la soluzione progettuale adottata nel progetto definitivo era non solo sostanzialmente difforme da quella prevista nel progetto preliminare, ma era anche stata espressamente esclusa nella valutazione delle alternative progettuali in ragione dei vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico;

che la pronuncia del TAR Lombardia è divenuta definitiva con la sentenza di conferma resa dal Consiglio di Stato, Sez. IV, n. 6667 del 21 dicembre 2012;

- che, a seguito delle sentenze, il progetto definitivo dell'opera è stato sottoposto nuovamente alla valutazione ed approvazione da parte del CIPE, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, comma 5, del D.Lgs.163/2006 e s.m.i., ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera, sua localizzazione, apposizione di vincolo preordinato all'esproprio;



- che, nonostante fosse stato effettuato uno Studio di Impatto Ambientale, gli impatti del progetto erano esattamente della medesima entità e gravità del progetto annullato;

- che, per tale ragione, gli odierni esponenti avevano presentato nuovamente le proprie osservazioni per contestare le gravissime lacune istruttorie che accompagnano dall'origine il citato progetto;

### CONSIDERATO

- che, successivamente all'annullamento del progetto definitivo, le amministrazioni interessate hanno avviato un nuovo procedimento per la realizzazione dell'opera *"Potenziamento della Linea Ferroviaria Rho – Gallarate – Arona, tratta Rho – Gallarate.*

*Quadruplicamento Rho – Parabiago e raccordo a Y, ai sensi ai sensi dell'art. 167, comma 5 del D.lgs.163/06 e ss.mm.ii."*, oggetto delle presenti osservazioni;

- che, in particolare, il soggetto proponente Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), tramite Italferr S.p.A., con l'avvallo del Ministero dell'Ambiente, ha avviato il procedimento per l'approvazione di un nuovo progetto definitivo ai sensi dell'art. 167, comma 5, del d.lgs. n. 163/2006 (applicabile *ratione temporis*), *"indipendentemente dalla redazione ed approvazione del progetto preliminare"*. Il progetto prevede, tra l'altro, la realizzazione del potenziamento ferroviario dell'attuale tratta a due binari, portandola a quattro binari (anziché a tre, come previsto dal precedente progetto preliminare), dall'uscita della stazione di Rho, in direzione Arona, fino a oltre la stazione di Parabiago;

- che, la Regione Lombardia, con D.G.R. n. 1264 del 24 gennaio 2014, ha espresso parere favorevole, con le prescrizioni indicate nella stessa D.G.R. Inoltre, la Regione ha espresso parere favorevole sotto il profilo ambientale, dopo

l'istruttoria dello studio di impatto ambientale (SIA), nonché sotto il profilo della localizzazione dell'opera e della verifica di compatibilità con gli atti di pianificazione e programmazione regionale, con particolare riferimento al piano territoriale (PTR);

- che, il 23 maggio 2014 la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale (Commissione VIA) presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha emesso il parere positivo con prescrizioni n. 1509 del 23 maggio 2014, pubblicato in data 10.6.2014;

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

- che, a distanza di molti anni, RFI S.p.A. e Italferr S.p.A. hanno pubblicato, in data 14 dicembre 2020, l'avviso relativo all'avvio del procedimento *ex art. 167*, comma 5, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. finalizzato alla apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;

- che, incredibilmente, nessun avviso puntuale è stato recapitato agli odierni esponenti, che sono stati nuovamente obliterati, in modo del tutto arbitrario ed illegittimo, dal procedimento, nonostante avessero a suo tempo già presentato per ben due volte le proprie motivate ragioni di contrarietà all'esecuzione del progetto;

- che, in disparte per un attimo il gravissimo vizio di difetto di contraddittorio che affligge tutto il procedimento rendendolo tout court nullo, per quanto è stato possibile evincere in questa convulsa situazione e senza la possibilità di prendere compiuta visione degli elaborati, gli interventi di cui trattasi ricadono nell'ambito della Regione Lombardia e sono localizzati nel territorio dei Comuni di Rho,

Pregnana M.se, Vanzago, Pogliano M.se, Nerviano, Parabiago, Canegrate e Legnano, in provincia di Milano e dei Comuni di Castellanza e Busto Arsizio in provincia di Varese;

- che il progetto definitivo è sostanzialmente lo stesso che era stato già oggetto di precedenti osservazioni e contestazioni per i suoi gravi impatti, nonché lo stesso che è stato annullato dal TAR e dal Consiglio di Stato: in altri termini, il Progetto Definitivo riproposto nel 2018 non ha subito alcuna concreta e sostanziale modifica rispetto alle versioni precedentemente presentate e già oggetto di annullamento da parte del G.A.. 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.

- che gli impatti restino della medesima entità e gravità del progetto annullato, è del resto inevitabile visto che si tratta di un potenziamento da realizzarsi su una tratta che attraversa un contesto urbano in maniera così prossima alle abitazioni come quella degli odierni esponenti: la realtà è 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;

che, in ragione di quanto sopra, gli esponenti, con le presenti osservazioni, si vedono costrette a ribadire che la inopinata realizzazione dei nuovi binari ferroviari e le opere connesse comporteranno un **totale deprezzamento della loro proprietà, tanto da renderla di fatto inutilizzabile**, visto che il progetto dell'opera pubblica è stato predisposto in totale spregio dei loro diritti ed interessi;

- che i signori Rovellini, difficilmente, stante l'esproprio della loro proprietà, riusciranno ad individuare una nuova soluzione edilizia che possa consentire di riproporre la coabitazione degli stessi nello stesso immobile con le rispettive famiglie;

- che, a norma delle disposizioni di cui all'art. 167, comma 5, D.Lgs. 163/2006, è possibile proporre osservazioni entro il giorno 11.02.2021;

- che, ferme le osservazioni già a suo tempo presentate, gli esponenti intendono esercitare nuovamente tale diritto, presentando nuovamente le proprie osservazioni avverso il progetto definitivo presentato, impregiudicati ogni ragione, diritto e/o azione, in ogni sede competente, ove le richieste contenute nel presente atto non venissero accolte;

- che gli impatti del progetto siano molto più gravi rispetto a quanto indicato nello Studio di Impatto Ambientale e che le mitigazioni proposte non siano assolutamente commisurate a sanare tali impatti;

- che gli importi e le metodologie di ristoro del danno arrecato, peraltro, appaiono del tutto inadeguati in quanto gli esponenti sono destinati a perdere del tutto la fruibilità dell'immobile, dovendo abbandonare una proprietà alla quale sono da

sempre legati;

- che, con le presenti osservazioni, quindi, si dimostrerà diffusamente che il progetto definitivo di potenziamento della tratta Rho Gallarate era e resta inaccettabile nella sua totalità per i pesantissimi impatti sul territorio e sulla popolazione, impatti che sussistono indipendentemente dalla presentazione dello Studio di Impatto Ambientale e che sono intrinseci nei vincoli territoriali in cui la tratta si trova immersa;

Tutto ciò premesso, formulano le seguenti

#### **OSSERVAZIONI**

**1) OMESSA VIA E VAS; CARENZA DI MOTIVAZIONE E DI ATTIVITÀ ISTRUTTORIA; SVIAMENTO DI POTERE; CONTRASTO CON PRECEDENTI ATTI DELLA STESSA AMMINISTRAZIONE; VIOLAZIONE DELLA DELIBERA CIPE N. 65/2005 E DEL PARERE DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE N. 7508/2004; ILLOGICITÀ E INGIUSTIZIA MANIFESTA; VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DEGLI ARTT. 164 SS. DEL D.LGS. N. 163/2006 E, IN PARTICOLARE, DEGLI ARTT. 165, 167, 184 E 185 DEL D.LGS. N. 163/2006, E DELL'ART. 41 DELLA L.R. N. 11/2009.**

Con il presente primo motivo, gli odierni esponenti contestano l'illegittimità del parere ministeriale e della delibera della Regione Lombardia n. X/1264 per le ragioni già espresse nelle sentenze di questo TAR n. 1914/2012 e del Consiglio di Stato n. 6667/2012, tenuto conto che le norme in tema di approvazione dei progetti preliminare e definitivo di cui agli art. 164 ss. del d.lgs. n. 163/2006 impediscono di apportare sostanziali variazioni rispetto alla soluzione progettuale

prescelta, specie in assenza di alcuna motivazione e di approfondimenti in tema di compatibilità ambientale; il Ministero dell'Ambiente - che, peraltro, ha copiato le proprie conclusioni dalla delibera della Regione Lombardia n. 1264/2014, la quale, a sua volta, le ha ricopiate dal progetto definitivo redatto da Italferr, come si dirà nel motivo che segue - non ha compiuto alcuna riflessione concreta sulla sopravvenuta compatibilità della soluzione progettuale un tempo esclusa, e ciò risulta per tabulas dalla lettura del parere medesimo, nella parte in cui si dichiara che l'annullamento in sede giurisdizionale del progetto a quattro binari è stato "determinato da aspetti procedurali" (così relegando a mero vizio di forma l'omissione della valutazione di impatto ambientale e la mancanza di motivazione circa le ragioni per cui un progetto dichiarato irrealizzabile per l'incidenza negativa sull'ambiente diventa improvvisamente realizzabile).

La P.A., quindi, ha illegittimamente ritenuto superabili le cennate omissioni attraverso la mera riedizione del procedimento amministrativo di approvazione, o, comunque, richiamando le prescrizioni contenute nella ormai annullata delibera CIPE n. 33/2010.

Il progetto è, come ancora si dirà, esattamente identico a quello annullato, sicché gli elementi di novità rispetto al precedente progetto, per la loro esiguità e non pertinenza rispetto agli impatti ambientali, e la descrizione dell'iter di approvazione contenuta nelle premesse del parere, confermano, sotto ulteriori profili, l'illegittimità dell'operato del Ministero dell'Ambiente.

La semplice aggiunta di un quarto binario in quel contesto urbano risulta *ex se*, a prescindere da interventi di mitigazione ambientale, in insanabile contrasto con i precedenti atti approvati: se gli interventi di mitigazione ambientale avessero



potuto ovviare al grave contrasto con il contesto urbanistico, in sede di verifica di compatibilità ambientale il primo progetto preliminare e la prima valutazione di impatto ambientale avevano già dato atto di tale incompatibilità e non vi è alcuna ragione per discostarsi da tali conclusioni; anche lo stesso parere del Ministero dell'Ambiente, del resto, in maniera confessoria, conferma che il nuovo progetto non contiene significativi elementi di novità.

**2) ECCESSO DI POTERE PER CONTRADDITTORIETA' ED ASSURDITA' MANIFESTE. INOSSERVANZA DEL PRINCIPIO DEL CONTRADDITTORIO. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DEGLI ARTT. 7 SS., L. 241/90. VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DEGLI ARTT. 166, COMMA 2, DEL D.LGS. 163/2006 E 3 E SS DELLA L.R. 15/2008.**

Gli atti della procedura in questione sono altresì illegittimi perché nel procedimento di dichiarazione di pubblica utilità è stata completamente omessa la comunicazione agli esponenti dell'avvio del procedimento mediante invio di comunicazione personale contenente gli elementi ed indicazioni tassativamente prescritti dagli artt. 7 s.s., L. 241/90 e dall'art. 166 cit..

*“Al proprietario del bene sul quale si intende apporre un vincolo preordinato all'esproprio deve essere comunicato l'avvio del procedimento (mediante avviso pubblico se i destinatari sono più di cinquanta, con informativa individuale in caso contrario). Tale avviso (tanto se collettivo, quanto se individuale), per essere legittimo, deve contenere l'indicazione delle particelle espropriande e dei nominativi dei proprietari incisi, perché solo in questo modo gli interessati sono posti nelle condizioni di poter decidere se partecipare o meno al procedimento. Di talché l'omissione della comunicazione determina l'illegittimità dell'atto che appone il vincolo, a nulla rilevando che*

*il proprietario abbia avuto in altro modo?* (T.A.R. Trieste, (Friuli-Venezia Giulia) sez. I, 03/10/2016, n.411).

L'onere di comunicare l'avvio del procedimento è stato espressamente affermato dalla giurisprudenza amministrativa con riferimento a provvedimenti che, come nella fattispecie, al di là del nomen iuris, implicano la dichiarazione di p.u. e dei termini di esproprio (ex multis C.d.S. sez.IV, 19.01.2000, n. 248).

Secondo il giudice amministrativo sono illegittime le delibere approvative del progetto preliminare e di quello definitivo di un'opera pubblica (che comportano la dichiarazione di pubblica utilità per implicito), adottate in difetto della previa notifica al proprietario interessato dell'avviso di avvio del procedimento ex art. 7 L. n. 241 del 1990, sicché *“al privato, proprietario di un'area sottoposta a procedimento espropriativo per la realizzazione di un'opera pubblica, deve essere garantita, mediante la formale comunicazione dell'avviso di avvio del procedimento, la possibilità di interloquire con l'Amministrazione procedente sulla sua localizzazione e, quindi, sull'apposizione del vincolo, prima della dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza e, quindi, dell'approvazione del progetto definitivo; né sarebbe invocabile, come esimente dal dovere in questione, il disposto dell'art. 13 comma 1, L. 7 agosto 1990 n. 241, in quanto detta norma si riferisce ai soli atti a contenuto generale, mentre l'intesa tra lo Stato e la Regione sulla localizzazione di un'opera di interesse statale non consiste in un documento di pianificazione territoriale, ma produce l'effetto puntuale e specifico dell'individuazione dell'ubicazione dell'intervento (oltre a valere come dichiarazione di pubblica utilità) e si rivela, come tale, idonea ad incidere, in maniera immediata, sugli interessi dei soggetti proprietari del terreno interessato dalla sua realizzazione, con evidenti implicazioni sulla partecipazione di*

*questi al relativo procedimento” (Consiglio di Stato sez. IV, 21 agosto 2013, 4229, sent.za).*

*“La l. 7 agosto 1990 n. 241 ha garantito la partecipazione di tutti i soggetti interessati al processo di formazione delle determinazioni amministrative, sancendo a tale scopo il diritto degli stessi ad avere notizia della pendenza del procedimento avviato; di qui, il postulato che, prima dell'approvazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità, venga assicurato il contraddittorio con i soggetti interessati in una fase iniziale del procedimento, quando ancora non è sostanzialmente definita la determinazione comportante l'acquisizione coattiva del bene privato, con conseguente assoggettamento dei procedimenti al canone della tempestiva acquisizione di tutti gli apporti, collaborativi o difensivi, utili per garantire una compiuta ponderazione e valutazione di tutti gli interessi, pubblici e privati, coinvolti e, tra questi, anzitutto quelli del proprietario espropriando, il quale ha quindi titolo ad essere informato prima che siano assunte definitive decisioni comportanti lo spossessamento del bene; peraltro le norme sulla partecipazione non possono essere applicate meccanicamente e formalisticamente, dovendosi escludere il relativo vizio nei casi in cui lo scopo della partecipazione del privato sia stato comunque raggiunto, anche in difetto della comunicazione di avvio o vi sia comunque un atto equipollente alla formale comunicazione o, ancora, la stessa partecipazione si rivelerebbe inutile, non avendo l'interessato dimostrato, neppure ex post, gli eventuali esiti diversi, cui sarebbe potuta giungere l'azione amministrativa sulla base dei dati, notizie ed osservazioni che avrebbe potuto fornire il destinatario del futuro provvedimento” (Consiglio di Stato sez. IV, 27 gennaio 2011, 609).*

*“L'avviso di avvio del procedimento di istituzione del vincolo espropriativo di cui all'art. 11 del d.p.r. n. 327/2001 deve indicare le particelle catastali dei beni espropriandi ed i soggetti destinatari del procedimento di esproprio, sia che la comunicazione avvenga personalmente, sia*

*che avvenga in forma collettiva mediante avviso pubblico. L'art. 11 pone l'avviso individuale e l'avviso collettivo bensì in posizione alternativa tra loro, ma tuttavia assolutamente paritaria quanto al contenuto, non reperendosi nella norma elementi per affermare che la seconda opzione possa contenere un diverso livello quantitativo di informazioni al fine di realizzare le finalità partecipative; la stessa posizione di parità deve riconoscersi tra le due forme di pubblicazione dell'avviso collettivo (da effettuarsi entrambe), costituite dall'affissione all'albo pretorio e dall'avviso su uno o più quotidiani a diffusione nazionale (salvo che per la partecipazione di piani o progetti, per i quali l'avviso "deve precisare dove e con quali modalità" essi possono essere consultati). È quindi escluso che la norma preveda un "tertium genus" di avviso collettivo col quale, dopo aver tratteggiato alcuni elementi generali dell'azione amministrativa, si demanda all'avviso esposto all'albo pretorio la funzione di realizzare la partecipazione indicando le particelle catastali interessate (o quanto meno il foglio) ed i relativi intestatari" (T.A.R. Firenze, (Toscana) sez. I, 28/02/2020, n.266).*

L'art. 166 del D.Lgs. 163 cit., del resto, prevede espressamente l'invio della comunicazione personale ai proprietari oggetto di un procedimento ablatorio.

Diversamente opinando, del resto, si finirebbe per contraddire il costante orientamento secondo il quale i soggetti direttamente pregiudicati dall'attività amministrativa devono indeltecabilmente essere destinatari di notificazione personale degli avvisi e degli atti del procedimento, non potendo naturalmente ritenersi che i diritti soggettivi possano essere soppressi o diminuiti in difetto di contraddittorio, onerando il cittadino dell'obbligo di prendere visione di tutti i mezzi di informazione, ogni giorno della propria vita, onde non subire diminuzioni della propria sfera giuridica.

L'obbligo di informazione diretta da parte della p.a. costituisce in effetti uno dei



capisaldi del nostro ordinamento, oltre che elementare principio di civiltà giuridica.

**3) VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 184, COMMA 1 DEL D.LGS. 263/2006. ECCESSO DI POTERE PER CARENZA DI ISTRUTTORIA ED INSUFFICIENTE MOTIVAZIONE.**

Nella fattispecie, il procedimento ha dato corso ad una “non – valutazione di impatto ambientale” ovvero ad una “valutazione di impatto ambientale privata o copiata”: il Ministero dell'Ambiente, in quest'ottica, non solo non ha compiuto alcuna autonoma ed effettiva valutazione ambientale che, previa analisi di tutti gli impatti, legittimasse la realizzazione di un'opera che, nel proprio precedente parere, reso nel 2004, lo stesso Ministero aveva giudicato irrimediabilmente impattante - ma ha in sostanza copiato la documentazione trasmessa da Italferr e dalla Regione Lombardia, recependole acriticamente e del tutto apoditticamente, ritenendo di poter affermare la compatibilità ambientale dell'opera solo perché “serve”, salvo qualche modesto accorgimento costituente l'unico motivo per disattendere il parere in precedenza reso.

Nel procedimento di valutazione di impatto ambientale sono state completamente violate le prescrizioni delle norme riportate in epigrafe.

La normativa in questione, prescrive espressamente la verifica di soluzioni progettuali alternative, ed in tal senso si è fermamente espressa anche la giurisprudenza del Giudice Amministrativo (si veda tra le molte, la recentissima Consiglio di Stato sez. VI , 31 ottobre 2013, 5268, sent.za, ud. 08/03/2013 , dep. 31/10/2013).

E' però pacifico, anche per l'organo che ha svolto l'istruttoria, che dovevano

come minimo essere espressamente valutate la c.d. "alternativa zero", soprattutto, in ordine alla possibilità, pur procedendo alla realizzazione dell'infrastruttura, di cercare di evitare il procedimento ablatorio sulla proprietà l'esponente.

Il previsto potenziamento, ritenuto strategico ed irrinunciabile dal punto di vista dello sviluppo infrastrutturale del paese, potrebbe e dovrebbe utilizzare una linea esterna ai centri abitati dove deviare il flusso dei treni merci e dei treni veloci a lunga percorrenza, preservando la presente linea nella attuale condizione, senza ampliamenti.

Tali valutazioni sono invece del tutto assenti e non v'è traccia di motivazione al riguardo.

Il progetto in esame sembra aver sottostimato l'impatto acustico derivante dal potenziamento della linea ferroviaria.

Lo studio acustico effettuato considera il passaggio di 20 treni merci al giorno, mentre già attualmente il numero di treni merci è superiore a 20 per ogni giorno, come dichiarato nello stesso Studio di Impatto Ambientale in cui vengono indicati 29 treni merci per giorno.

Peraltro, si è ommesso di considerare che l'impatto acustico derivante dal potenziamento ferroviario sarebbe dovuto non solo all'aumento dei livelli sonori, ma anche allo smisurato aumento della frequenza del passaggio dei treni, che si prevede passeranno dagli attuali 219 a 424 al giorno, cui si dovranno aggiungere i treni merci.

Non vi è traccia, nel progetto, di una istruttoria, che invece appare assolutamente necessaria e urgentissima, rispetto alle gravi ripercussioni in termini di aumento dell'inquinamento acustico in relazione ai seguenti aspetti:

- 1) Raddoppio dei treni (uno ogni 3 minuti circa);
- 2) Triplicamento dei treni merci;
- 3) Tre scambi ferroviari in prossimità dell'abitazione in luogo della rotaia continua;
- 4) Un treno veloce che va a Gallarate deve attraversare due scambi perché da Parabiago i binari diventano due, questo aumenta notevolmente il rumore;
- 5) I treni più veloci che non effettuano fermate in stazione viaggiano sui binari più esterni, i più vicini alla casa;
- 6) Treni in manovra che si fermano e cambiano binario per ritornare a Milano;

\*\*

Le barriere fonoassorbenti previste come mitigazioni sembrano un semplice palliativo, non certamente idoneo a contenere adeguatamente l'impatto sonoro. Inoltre, non garantirebbero comunque il rispetto dei limiti legislativi in facciata per tutti i recettori. Per i recettori che non risulteranno conformi (tra cui moltissimi recettori residenziali e anche alcuni recettori sensibili quali asili e strutture sanitarie) non si prevede un'adeguata mitigazione, se non la possibilità del fonoisolamento degli infissi.

A fronte di una mitigazione solo parziale dell'impatto acustico, le barriere previste (Altezza barriera a 7,60 metri dal piano del binario, che corrisponde a 8,8 metri da piano stradale), costituirebbero elementi di incredibile impatto sull'ambiente. Le ripercussioni deleterie sulla luminosità, sulle condizioni di aerazione, sul surriscaldamento, sulla visuale paesaggistica sarebbero catastrofiche.

Si arriva dunque alla paradossale conclusione che le barriere fonoassorbenti, anziché risolvere efficacemente il problema dell'impatto acustico,

comporterebbero tutta una serie di gravissimi problemi ulteriori che non sono stati considerati in fase di progettazione.

Non solo.

Nessuna mitigazione è stata invece prevista per l'impatto derivante dalle vibrazioni, benché circa un terzo della linea oggetto di quadruplicamento risulti dagli stessi elaborati progettuali in situazione di criticità sotto tale profilo.

Nella Valutazione di Impatto ambientale non è indicata alcuna concreta soluzione in proposito, col rischio che, stante la vetustà degli immobili presenti lungo il percorso della linea ferroviaria potrebbero addirittura verificarsi danneggiamenti strutturali agli edifici stessi.

Oltretutto, un treno veloce che da Milano va a Gallarate deve attraversare due scambi perché da Parabiago i binari diventano due, questo aumenta notevolmente le vibrazioni.

È assolutamente inaccettabile che il progetto non abbia contemplato alcuna misura di mitigazione al riguardo.

Altro aspetto completamente ignorato nello Studio di Impatto Ambientale è quello della sicurezza.

Si è omesso di considerare la presenza di numerosi stabilimenti industriali (Rhodengas, Arkema, ENI Div. Refining, Bitolea Divisione Giuseppe Cambiagli, Q8-Kuwait Petroleum), classificati a rischio di incidente rilevante e soggetti alla normativa Seveso (D.Lgs. 334/99).

Il raddoppio dei treni, in particolare di quelli a lunga percorrenza e quindi a maggiore velocità costituisce elemento di grave allarme, visto l'incremento di rischio probabilità di deragliamento e di collisioni.



Non vi è traccia di quella adeguata istruttoria che *ex lege* era richiesta sui seguenti chiarissimi elementi di pericolo conseguenti alla realizzazione del progetto:

- 1) Maggiore velocità dei treni sui binari esterni utilizzati per i treni veloci e che non effettuano fermate a Parabiago.
- 2) Treni veloci che attraversano gli scambi perché da 4 si passa a 2 binari e viceversa.
- 3) Treni in manovra che si fermano a Parabiago e cambiano binario per ritornare a Milano.
- 4) Aumento notevole dei convogli trasporto merci che sono quelli con i maggiori effetti impattanti.

\*\*

Analogamente nello Studio di Impatto Ambientale gli impatti relativi a suolo e sottosuolo derivanti da fenomeni di inquinamento accidentali sono largamente minimizzati e considerati poco significativi. Non si tiene però conto degli impatti sul suolo in termini di consumo di suolo, che sono invece di massima rilevanza e ben rappresentativi della portata devastante dell'opera sul territorio.

Ci riferiamo al raddoppio della sede ferroviaria attuale; all'enorme superficie occupata dalle aree di cantiere; ai parcheggi previsti presso le stazioni di Vanzago, Nerviano e Parabiago; nonché alla deviazione del Canale Secondario Villoresi e a tutte le nuove opere di viabilità previste.

Tutte queste opere comporterebbero la sottrazione di decine e decine di ettari di suolo pubblico e privato che ora è in massima parte occupato da aree residenziali, come quella dell'esponente, agricole o naturali.

Infine, nello Studio di Impatto Ambientale si trascura colpevolmente la

valutazione dell'opera su vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi e sul paesaggio.

All'esatto opposto di quanto si legge nel documento, non è vero che il territorio sia costituito da aree a scarso pregio naturalistico e da ecosistemi degradati o compromessi.

Il territorio presenta diverse aree naturali o agricole ad elevato valore ecologico (tutte le aree residuali arbustive e arboree attualmente presenti lungo la linea ferroviaria, le aree a vegetazione igrofila lungo il canale Villoresi, importanti estensioni di aree prative e coltivate, filari arborei di rilevante età e dimensioni).

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

Sotto il profilo paesaggistico, inoltre, al contrario di quanto si legge nello Studio di Impatto Ambientale, il paesaggio urbano dei piccoli centri abitati attraversati dalla tratta ferroviaria mantiene ancora viva una propria identità territoriale, storico-culturale e sociale.

**4) VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE ARTT. 3, L. 241/90, E 19 E SS. D.LGS 152/06. DIFETTO ASSOLUTO DI ISTRUTTORIA E MOTIVAZIONE SOTTO ULTERIORI PROFILI. ECCESSO DI POTERE PER ILLOGICITA' ED ERRONEITA' MANIFESTA.**

Ferme restando le gravi carenze analitiche e di elaborazione dedotte nei motivi precedenti, ciò che appare veramente incomprensibile è la motivazione che ha condotto la p.a. a giudicare ambientalmente compatibile il progetto, nonostante le

numerossissime perplessità e prescrizioni le quali “snaturano” completamente il progetto originario che era sprovvisto, si ricorda, del quarto binario.

Il progetto presentato è incompatibile con il contesto abitato dal momento che la presenza di aree residenziali che si susseguono senza soluzione di continuità lungo la tratta e l'esiguità del corridoio fisicamente a disposizione della linea ferroviaria aggravano gli impatti dell'opera, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, rendendoli gravemente pregiudizievoli per la salute, la qualità abitativa e la sicurezza della popolazione, nonché per la continuità paesaggistica, ecologica e urbanistica del territorio.

E' patentemente illegittima la deliberazione della Giunta Regionale n. X/1264/2014, nella parte in cui ritiene sussistente la compatibilità ambientale di una soluzione progettuale a quattro binari che era stata radicalmente esclusa dalla precedente valutazione di impatto ambientale, affermando oggi la compatibilità ambientale di un progetto che la delibera n. 65/2005 aveva espressamente escluso e, con ciò, disattendendo le conclusioni cui la stessa Giunta era pervenuta, con riferimento al precedente progetto preliminare, nella precedente deliberazione, in violazione peraltro dell'art. 165, comma 4, del d.lgs. n. 163/2006.

Con riguardo al contenuto del progetto definitivo qui in discussione, emerge che gli impatti del progetto, nel complesso, sono molto più gravi rispetto a quanto indicato nello Studio di Impatto Ambientale, e che le mitigazioni proposte non sono assolutamente commisurate all'entità di tali impatti (acustici, vibrazionali, sulla sicurezza), in parte perché si tratta di mitigazioni inadeguate (per es., le barriere fonoassorbenti) o inesistenti (per es., le vibrazioni), in parte perché molti degli impatti del progetto (per es., il consumo di suolo, i rischi per la sicurezza, gli

impatti ecologici e paesaggistici) sono talmente invasivi da non poter essere in alcun modo mitigati, e le diverse conclusioni cui le amministrazioni resistenti sono giunte rappresentano esclusivamente il frutto di una errata rappresentazione dei fatti.

Il progetto, come detto, presenta lacune anche con riferimento agli impatti atmosferici, specialmente con riferimento alle attività di cantiere, agli impatti sul suolo e sul sottosuolo, all'enorme superficie occupata dalle aree di cantiere, ai parcheggi previsti presso le stazioni di Vanzago, Nerviano e Parabiago, nonché alla deviazione del Canale Secondario Villoresi e a tutte le nuove opere di viabilità previste per far spazio all'ampliamento della sede ferroviaria o per facilitare l'accesso ai cantieri, agli impatti sulla vegetazione, sulla flora, sulla fauna e sugli ecosistemi (al riguardo, le conclusioni del SIA si pongono in contrasto, tra l'altro, con le indicazioni della pianificazione territoriale regionale - PTR e provinciale - PTCP, che indirizzano verso la valorizzazione delle reti ecologiche, la salvaguardia dei varchi inedificati, fondamentali per la realizzazione dei corridoi ecologici e la realizzazione di connessioni ecologiche tra le aree protette presenti sul territorio, come il Parco Agricolo Sud Milano, il PLIS del Basso Olona, il Bosco WWF di Vanzago, il Parco del Roccolo) e agli impatti sul paesaggio.

Infine, ma non meno grave sotto il profilo della violazione dell'interesse pubblico, con riguardo all'impatto sull'ambiente, si segnala che non sono mai stati presi in considerazione - o comunque non sono stati tenuti in considerazione con riferimento alla soluzione progettuale prospettata dal progetto definitivo - gli impatti sinergici (già prevedibili in fase preliminare e che non possono essere considerati quali eventi sopravvenuti) con i quali l'intervento in parola è destinato



a connettersi, come per es. la nuova linea suburbana di Parabiago - Rogoredo in aggiunta alla linea Varese - Pioltello.

Anche sotto tale profilo le presenti osservazioni meritano accoglimento.

**5) VIOLAZIONE DELL'ART. 3, L. 241/90: DIFETTO ASSOLUTO DI ISTRUTTORIA E MOTIVAZIONE. OMESSA CONSIDERAZIONE DI TUTTI GLI INTERESSI PUBBLICI COINVOLTI.**

Secondo la giurisprudenza, *“l'obbligo di motivazione di cui all'art. 3 della l. n. 241 del 1990 ha una portata generale, essendo escluso solo per gli atti normativi e per quelli a contenuto generale,”* (TAR Lombardia, sez. Brescia, 23 aprile 2002, n. 800).

Nella specie, quindi, essendo circoscritta alla modifica di limitate aree per la realizzazione dell'opera viabilistica ed incidendo singolarmente su specifiche, consolidate realtà sostanziali, la decisione (ove confermata in sede di approvazione del progetto) di insediare l'opera pubblica proprio sulla proprietà l'esponente dovrà contenere una motivazione particolarmente congrua ed approfondita.

Diversamente opinando, sarebbe consentito alla p.a –ciò che non è e non può essere- di stravolgere l'assetto consolidato di singole proprietà senza nemmeno che sia preventivamente esperita la percorribilità di soluzioni alternative meno “traumatiche”.

Per tale ragione è altresì applicabile l'insegnamento giurisprudenziale secondo il quale *“se nell'esercizio del potere discrezionale, il Comune ben può imporre una destinazione urbanistica che vada ad incidere su posizioni giuridiche soggettive dei singoli, in nome del perseguimento dell'interesse pubblico, per definizione, "super partes", è, comunque, necessario che l'Amministrazione realizzi ciò perseguendo il giusto temperamento degli interessi tra loro in conflitto”* (ibidem).

Nell'approvazione del progetto esecutivo, tale principio giurisprudenziale, per quanto concerne la proprietà l'esponente, dovrà essere adeguatamente tenuto in considerazione e le richieste dagli esponenti potranno senz'altro trovare accoglimento.

**6) ECCESSO DI POTERE PER PERPLESSITÀ E SVIAMENTO, CONTRADDITTORIETÀ, ILLOGICITÀ ED IRRAGIONEVOLEZZA MANIFESTA SOTTO ULTERIORI PROFILI.**

Nella denegata e non creduta ipotesi in cui fossero riconfermate, per quanto concerne la proprietà l'esponente, le attuali previsioni progettuali, saremmo in presenza di un'evidente inversione procedimentale, essendo stato individuato la soluzione del tracciato ferroviario più invasiva prima di operare le indispensabili, motivate e meditate scelte di assetto territoriale-urbanistico, tenendo conto di tutti i numerosissimi aspetti concorrenti e tra loro confliggenti, al fine del più adeguato bilanciamento di tutti gli interessi coinvolti.

**7) VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ. VIOLAZIONE DELL'ART. 1 DEL PROTOCOLLO ADDIZIONALE ALLA CONVENZIONE PER LA SALVAGUARDIA DEI DIRITTI DELL'UOMO E DELLE LIBERTÀ FONDAMENTALI. VIOLAZIONE DEGLI ARTT. 97 E 42 COST.**

Si rileva che l'esproprio del fabbricato avrà ripercussioni rilevanti sulla vita degli esponenti e di coloro che attualmente lo abitano.

L'ente espropriante dovrà, quindi, procedere all'espropriazione di tutto il compendio immobiliare (anche di tutte le aree pertinenziali) di proprietà degli esponenti.

Dai documenti disponibili, risulta che la P.A. ha determinato l'indennità di espropriazione, asservimento e occupazione temporanea da corrispondere alle proprietà in applicazione del disposto del Testo Unico sulle Espropriazioni - D.P.R. 8 giugno 2001, n° 327 come modificato dal D.lgs 302/2002 ed anche in applicazione della Legge 244/2007 del 21 dicembre 2007 che all'art. 2 commi 89 e 90 ha modificato il comma 1 dell'art. 37 del DPR 327/2001, nonché della Sentenza della Corte Costituzionale 181/2011 con riguardo all'applicabilità dei V.A.M..

Al riguardo, è previsto negli allegati al progetto che per gli indennizzi da corrispondere per le situazioni da "frontismo" si applicano i criteri rivenienti dalle *"Linee Guida per il calcolo della variazione del valore immobiliare dei fabbricati ad uso abitativo situati nella fascia di rispetto ferroviaria (ex DPR 753/80) della tratta Rho - Gallarate"* (allegate alla presente relazione), mentre l'individuazione dei fabbricati frontisti e le rispettive localizzazioni rispetto alla sede ferroviaria riviene dalle *"Planimetrie di individuazione dei fabbricati frontisti ad uso abitativo"*.

I fabbricati frontisti come prescritto dalle *"Linee Guida per il calcolo della variazione del valore immobiliare dei fabbricati ad uso abitativo situati nella fascia di rispetto ferroviaria (ex DPR 753/80) della tratta Rho - Gallarate"* sono stati individuati rispetto alla loro

localizzazione rispetto alla sede ferroviaria ed in particolare rispetto a tre distinte fasce misurate dalla rotaia più esterna e più precisamente fino a 10 metri dalla rotaia, da 10 a 20 metri e da 20 a 30 metri.

Tuttavia, in disparte la suddivisione per fasce effettuata dalla P.A., non si tratta certamente nella specie di una situazione di mero frontismo, quanto di fabbricato incompatibile con la progettata implementazione del quarto binario.

Non può del resto sussistere alcun dubbio in ordine all'illegittimità della pretesa della p.a. di limitare l'occupazione/esproprio alla sola (ma essenziale) porzione di terreno prevista, pregiudicando il valore dell'intero compendio immobiliare, ma evitando di assumere l'onere relativo o di indennizzare i privati proprietari per l'effettivo danno patito.

L'esproprio parziale non è nemmeno astrattamente ipotizzabile in quanto l'immobile stesso, post-operam, avrà perso le caratteristiche di abitabilità oggi legittimamente ottenute con atto dell'Ufficio Sanitario Consorziale di Parabiago del 1955. Infatti, le problematiche connesse all'immobile che verrebbero innescate dalla realizzazione dell'opera riguardano la sicurezza delle persone, le ripercussioni sulla salubrità dei luoghi e sul comfort abitativo e fanno sì da rendere non abitabile l'immobile e di conseguenza dequalificarlo fino ad attribuirgli un valore immobiliare pressoché nullo.

E' evidente che nessun atto ablativo potrebbe legittimamente essere emanato senza prevedere a favore dei signori Rovellini il ristoro per la perdita di valore dell'intero fabbricato e delle aree circostanti.

Sul punto l'art. 33 del D.Lgs 327/2001 è chiarissimo nello stabilire che *"Nel caso di*



*esproprio parziale di un bene unitario, il valore della parte espropriata è determinato tenendo conto della relativa diminuzione di valore?*

In tale valutazione non potrà essere sottovalutato il fatto che i disagi che l'opera provocherà all'immobile, saranno tali da dover computare nell'importo dell'indennizzo anche le aree pertinenziali del fabbricato il cui valore sarà completamente azzerato.

La giurisprudenza ha avuto modo di osservare che *“In caso di espropriazione parziale, per la determinazione dell'indennità con il criterio differenziale previsto dall'art. 40 l. n. 2359 del 1865, occorre tener conto, nel calcolo della diminuzione di valore della parte residua del fondo, non solo del danno provocato direttamente dall'esproprio ma anche del pregiudizio derivante dall'esecuzione dell'opera pubblica e dall'esercizio della funzione cui è destinata sempre che incidano in modo oggettivo sulle facoltà di godimento del diritto di proprietà e sussista un nesso di causalità diretta tra il decremento di valore e la parziale espropriazione (nella specie: in relazione all'esproprio di una porzione di terreno per la realizzazione di un viadotto stradale, è stato valutato il pregiudizio della riduzione dell'insolamento ed escluso sia il deprezzamento derivante alla porzione residua dal rispetto delle distanze legali per le costruzioni a confine di tracciati stradali sia il degrado connesso al pericolo di caduta di materiali dal piano autostradale ed alle immissioni di rumore”* (Cass. civ., 23 giugno 1980, n. 3932).

#### **8) VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE IN ORDINE ALL'INDENNIZZO ED ALLA SUA DETERMINAZIONE.**

Nella denegata e non creduta ipotesi in cui il progetto esecutivo dovesse essere approvato, si osserva che l'indennizzo assicurato all'espropriato dall'art. 42, terzo comma, Cost., deve costituire una integrale riparazione per la perdita subita - in quanto occorre coordinare il diritto del privato con l'interesse generale che

l'espropriazione mira a realizzare. Non può quindi essere fissato in una misura irrisoria o meramente simbolica, ma deve rappresentare un serio ristoro. Per raggiungere tale finalità, occorre fare riferimento, per la determinazione dell'indennizzo, al valore del bene in relazione alle sue caratteristiche essenziali, fatte palesi dalla potenziale utilizzazione economica di esso, secondo legge nonché le previsioni di sviluppo urbanistico dell'area in forza anche di nuovi strumenti urbanistici in corso di approvazione.

Solo in tal modo può assicurarsi la congruità del ristoro spettante all'espropriato ed evitare che esso sia meramente apparente o irrisorio rispetto al valore del bene.

In tal senso si è infatti recentemente espressa la Corte costituzionale con la nota sentenza n. 181 del 14.6.2011.

Si contestano quindi integralmente le previsioni di progetto relative agli indennizzi, ritenendole sin d'ora del tutto inaccettabili.

Nel caso di prosecuzione del progetto, si dovrà necessariamente aprire una equa negoziazione con gli esponenti, tenendo conto in primo luogo della perizia già a suo tempo allegata alle precedenti osservazioni, nonché del danno effettivo che il progetto arrecherà, e che sarà debitamente documentato e dimostrato.

**9) VIOLAZIONE E FALSA APPLICAZIONE DELL'ART. 11 DELLA L.R. 12/2005. ECCESSO DI POTERE. ILLOGICITA' E CONTRADDITTORIETA' MANIFESTA.**

Da ultimo si osserva che Italferr, nel confermare l'inclusione delle aree di proprietà l'esponente nel perimetro delle aree interessate dalla procedura ablatoria, ha escluso, tra l'altro, modalità perequative e tantomeno sembra siano state rivolte richieste in tal senso all'Amministrazione Comunale.

L'art. 11 della L.R. 12/05- è stato completamente disatteso.

Nelle scelte urbanistiche, la p.a. non può non tenere conto della necessità di distribuire equamente vantaggi e pregiudizi.

Nel caso in questione, stante la superficie delle aree di proprietà l'esponente interessata dalla realizzazione del tracciato ferroviario, l'Amministrazione avrebbe dovuto garantire il giusto contemperamento degli interessi tra loro in conflitto.

Sul punto la giurisprudenza ha avuto modo di osservare che la p.a è tenuta ad esaminare nel corso della procedura *“in modo specifico il contemperamento di due opposti interessi: da un lato quello dei proprietari, in considerazione delle gravi conseguenze derivanti dall'esproprio delle aree ricomprese nel piano; dall'altro quello della collettività, nel senso che lo strumento attuativo in questione dovrà apportare concreti benefici sociali ed economici”* (T.A.R. Trentino Alto Adige, Trento, 09.03.2009, n. 74, v. anche Cons. Stato Sez. IV, 20.08.2004, n. 550).

La tecnica di pianificazione ispirata al principio della perequazione urbanistica prevede che le proprietà iscritte in un determinato ambito di intervento vengano investite contemporaneamente del beneficio dell'edificabilità e del peso di contribuire all'elevazione della qualità urbana generale e si estrinseca nella formazione di comparti entro cui i proprietari sono trattati tutti in modo identico e comunque sia concessa loro la facoltà di trasferire le attuali volumetrie in altre aree senza oneri aggiuntivi (cfr. Cass. civ., Sez. I, 31.10.2007, n. 22961, T.A.R. Veneto, Sez. II, 18.01.2007, n. 97, T.A.R. Lombardia, Brescia, Sez. I, 10 11 2006, n. 1393, Cons. Stato Sez. IV, 16.10.2006, n. 6171, T.A.R. Lombardia, Brescia, 20.10.2005, n.1043; T.A.R. Campania, Salerno, Sez. I, 7 agosto 2003, n. 844; T.A.R. Campania, Salerno, Sez. I, 5 luglio 2002, n. 670; T.A.R. Emilia Romagna,

Bologna, Sez. I, 19 dicembre 2001, n. 1286; T.A.R. Emilia Romagna, Bologna, Sez. I, 14 gennaio 1999, n. 22).

E' pertanto conforme agli obiettivi ed alla tecnica della perequazione urbanistica, nonché ai principi costituzionali in materia di tutela della proprietà privata che, in un unico contesto, ai proprietari vengano riconosciuti adeguati benefici a fronte degli oneri e vincoli derivanti dalla pianificazione.

*“L’indennizzo per i vincoli espropriativi non deve essere necessariamente monetario, in quanto può consistere, secondo il meccanismo della **perequazione**, in diritti edificatori utilizzabili in altre zone del territorio comunale e liberamente negoziabili dai privati, secondo una prospettiva è espressamente indicata nelle direttive di cui alla Deliberazione della Giunta regionale della Lombardia n. 7/7586 del 21 dicembre 2001 sulla formazione del piano dei servizi”* (T.A.R. Brescia (Lombardia) sez. I, 27 agosto 2010, 3238, sent.za).

Italferr senza peraltro adeguatamente motivare tale decisione ha, del tutto illegittimamente, violato le disposizioni in materia di perequazione richiamate in epigrafe.

**\*\* \*\* \***

Tutto ciò premesso, gli esponenti

### **CHIEDONO**

- a) che sia eliminata in radice la previsione di nuove sedi ferroviarie e/o di rispetto ferroviario sull'intera proprietà degli esponenti, mantenendo la destinazione attuale delle aree di proprietà;
- b) sia modificato il tracciato dell'infrastruttura ferroviaria onde consentire di “risparmiare” la proprietà degli esponenti;
- c) nella denegata e non creduta ipotesi in cui il progetto di potenziamento della



linea ferroviaria Rho-Arona non possa essere annullato e/o revocato nonché modificato nei termini dianzi indicati venga disposta l'espropriazione di tutta l'area unitamente all'intero fabbricato di proprietà degli esponenti mediante la corresponsione di idoneo indennizzo non inferiore ad euro 1.040.000,00 (unmilionequarantamila) al netto di imposte, IVA, etc..

### SI RISERVANO

nella non creduta e denegata ipotesi di rigetto delle predette domande, di tutelare i propri diritti ed interessi legittimi in tutte le sedi competenti, impregiudicato l'eventuale risarcimento del danno subito.

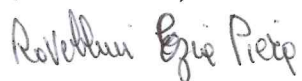
\*\* \*\*

Si dichiara di voler ricevere le comunicazioni autorizzate al seguente indirizzo di posta certificata [francesco.francica@milano.pecavvocati.it](mailto:francesco.francica@milano.pecavvocati.it)

Con osservanza.

Parabiago, 9 febbraio 2021.

(Ezia Rovellini)



(Gian Luigi Rovellini)

