

inviato a mezzo pec all'indirizzo  
[VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

Spett.le  
Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
Via Cristoforo Colombo n. 44  
00147 Roma

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

**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

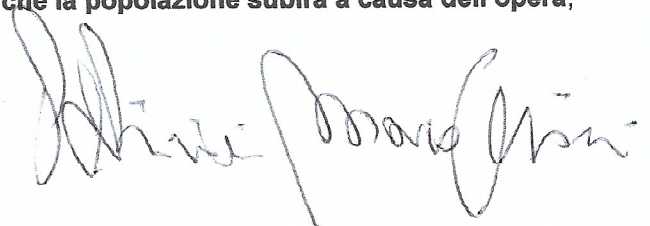
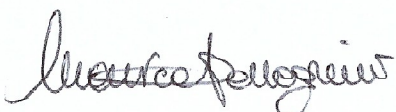
I sottoscritti **MONICA PELLEGRINO**  
**MARCO GIANNI PALTRINIERI**

in qualità di soggetti interessati dal  
procedimento di espropriazione connesso alla realizzazione del potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona relativamente alla tratta Rho-Gallarate, per quanto concerne la porzione di parte condominiale, ed in qualità di soggetti interessati direttamente a quanto in oggetto, per quanto concerne l'immobile di proprietà, nell'ambito dell'esecuzione dell'opera stessa,

- 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,

**sottoscrivono 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 e ricevute in data 10 febbraio 2021 in occasione dell'avvio del procedimento di esproprio ex art. 167, comma 5, D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., 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

nonostante la specifica richiesta di precisazioni e di integrazioni documentali e di analisi, richiesta dal MITE, e finalizzata a permettere di compiere e terminare una puntuale e corretta istruttoria circa il progetto definitivo in oggetto, i documenti prodotti da RFI, così come l'intera precedente documentazione progettuale :

- a) 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);
- b) 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;
- c) lascia irrisolte problematiche ambientali di primaria importanza quali quelle relative a rumore, vibrazioni, aree di cantiere e, di conseguenza, di salute e sicurezza delle abitazioni e dei cittadini non solo residenti nelle aree adiacenti il sedime, ma anche nei centri abitati interessati ;
- d) 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.

Consequentemente, gli scriventi chiedono:

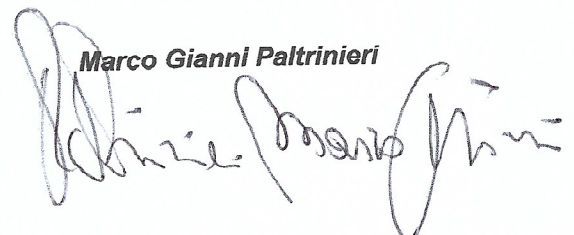
1. Che la Commissione VIA accolga le osservazioni di cui sopra relative all'impatto complessivo dell'opera e alle integrazioni progettuali (stante lo stretto collegamento delle integrazioni con l'intera opera, rispetto alla quale peraltro la Commissione Europea aveva richiesto particolare attenzione in sede di approvazione del PNRR).
2. 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:

**Monica Pellegrino**



**Marco Gianni Paltrinieri**



Allegati:

1. Copia dei documenti di identità dei firmatari;
2. Copia delle osservazioni inviate e ricevute in data 10 febbraio 2021 in occasione dell'avvio del procedimento di esproprio ex art. 167, comma 5, D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.;
3. Copia delle osservazioni del 04 luglio 2022, redatte e presentate dal "Comitato Civico Rho-Parabiago".

*Luca Fugini*

*Roberto Pano Ciani*

Vanzago (MI), 6 febbraio 2021

inviato a mezzo pec all'indirizzo  
[proc-aut-espro@legalmail.it](mailto:proc-aut-espro@legalmail.it)

Spett.le  
ITALFERR S.p.A.  
alla c.a. Responsabile della Unità  
Organizzativa Gestione Costruzioni  
Via Vito Giuseppe Galati 71  
00155 Roma

Inviato a mezzo pec all'indirizzo  
[segreteriaacda@pec.rfi.it](mailto:segreteriaacda@pec.rfi.it)

e p.c.

Spett.le  
**RETE FERROVIARIA**  
**ITALIANA S.p.A.**  
Piazza della Croce Rossa 1  
00161 Roma

inviato a mezzo pec all'indirizzo  
[infrastrutture\\_e\\_mobilita@pec.regione.lombardia.it](mailto:infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it)

Spett.le  
**REGIONE LOMBARDIA**  
**Direzione Generale Infrastrutture e**  
**Trasporti**  
Piazza Città di Lombardia 1  
20124 Milano

inviata a mezzo pec agli indirizzi  
[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  
**MINISTERO DELLE**  
**INFRASTRUTTURE E DEI**  
**TRASPORTI**  
Via Nomentana 2  
00161 Roma

inviata a mezzo pec all'indirizzo  
[comune.vanzago@pec.regionelombardia.it](mailto:comune.vanzago@pec.regionelombardia.it)

Spett.le  
**COMUNE DI VANZAGO**  
alla c.a. del Sindaco *pro tempore*  
Guido Sangiovanni  
Via Garibaldi, 6  
20043 Vanzago (MI)

**OGGETTO: Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate**  
**Progetto del quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y (C.U.P.**  
**J31J05000010001)**

I sottoscritti **MONICA PELLEGRINO**

e **MARCO GIANNI PALTRINIERI**

in qualità di soggetti interessati dal procedimento di espropriazione connesso alla realizzazione del potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona relativamente alla tratta Rho-Gallarate, per quanto concerne la porzione di parte condominiale, ed in qualità di soggetti interessati direttamente a quanto in oggetto, per quanto concerne l'immobile di proprietà, nell'ambito dell'esecuzione dell'opera stessa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 166, comma 2, del D.Lgs. 12 aprile 2006. n. 163 ss.mm.ii.

### **FORMULANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI**

Il Progetto Definitivo Integrato in questione, è innegabile, che sia devastante per l'intera comunità di Vanzago, e non solo, ed impattante e disastroso sotto diversi punti di vista.

Lette gli elaborati predisposti da Italferr S.p.A. è semplice rendersi conto che la realizzazione del Progetto abbia comportato delle scelte tecniche di difficile, se non addirittura impossibile, esecuzione.

Le **devastanti conseguenze** che l'eventuale realizzazione del progetto avrebbe sull'intero territorio comunale sono state oggetto di separate osservazioni presentate dall'Amministrazione Comunale e dal Comitato Rho-Parabiago e, pertanto, non saranno prese in considerazione nel presente scritto, pur condividendo quanto in esse contenuto.

Nello specifico, per ciò che concerne la situazione del Condominio "La Filanda 7", si evidenziano:

- i. eccessivo ed inammissibile rischio per la sicurezza cui sarebbe sottoposto l'intero complesso di edifici ed in particolare le singole unità immobiliari più prossime alla ferrovia (scale A, B, C, D, E);
- ii. eccessivo ed insostenibile innalzamento dei livelli sonori e di inquinamento;
- iii. eccessivo, ed ipoteticamente insostenibile, innalzamento delle sollecitazioni e delle vibrazioni alla quali sarà sottoposto l'intero complesso di edifici e, di conseguenza, ciascuna unità immobiliare.

Alla luce di queste osservazioni, **prima dell'inizio delle eventuali lavorazioni** se il Progetto dovesse essere mai eseguito, si ritiene sia **opportuno procedere ad effettuare specifiche ed approfondite verifiche** (testimoniali di stato, procedimenti di accertamento tecnico preventivo) **finalizzate ad ottenere un'esatta fotografia dello stato dei luoghi** (Condominio ed eventualmente singoli immobili) da utilizzare qualora gli edifici dovessero subire danni a seguito della realizzazione dell'infrastruttura.

Le spese da sostenere per tali verifiche tecniche dovranno essere sostenute dagli Enti e dalle imprese interessate dalla progettazione, dall'appalto e dalla direzione lavori.

In aggiunta, e particolare non meno importante, nel Progetto non è specificato se potranno essere rilasciate le autorizzazioni in deroga nel caso in cui il Condominio e/o un singolo condomino dovesse necessariamente procedere alla ricostruzione di parte dell'edificio per qualsivoglia motivazione, in considerazione del fatto che ci troveremmo entro la fascia di rispetto disciplinata dal D.P.R. 753/1980 ss.mm.ii. e con applicazione dei divieti e limitazioni ivi previsti.

\* \* \* \* \*

#### **A. Con riferimento all'immobile di proprietà.**

1. Si evidenzia l'**elevato rischio per la sicurezza** dell'immobile e l'incolumità degli occupanti. E' impensabile credere si possa realizzare un'ulteriore deroga alle distanze previste dall'art. 49 D.P.R. 753/1980 data l'attuale conformazione dello stato dei luoghi. Non si ritiene che possano essere correttamente rispettati i parametri previsti dall'art. 60 D.P.R. 753/1980, e ripresi dalla Deliberazione n. X/3284 del 16 marzo 2015 della Giunta della Regione Lombardia. Altrettanto impensabile è immaginarsi le modalità con le quali saranno eseguiti i lavori nel tratto antistante l'intero complesso condominiale.

Basti pensare che:

- per diversi metri, lungo la ferrovia, non sarebbero presenti strade parallele (e non vi sarebbe davvero lo spazio per prevederne la realizzazione) che possano consentire un rapido e veloce intervento sul sedime ferroviario in caso di incidenti;
- lo spazio per poter creare delle vie di fuga, qualora dovessero verificarsi incidenti e/o imprevisti sia durante i lavori di realizzazione sia successivamente alla messa in esercizio dell'infrastruttura, è totalmente assente;
- i mezzi, che saranno essere utilizzati per la realizzazione dell'infrastruttura, dovranno operare a distanze eccessivamente ravvicinate ed inaccettabili rispetto all'edificio condominiale ed all'immobile in questione.

Tutto quanto sopra considerato è innegabile che l'avvio della fase esecutiva del Progetto potrà solamente **creare e causare un altissimo, grave e concreto pericolo che l'intero immobile subisca pregiudizi e danni delle più svariate tipologie, fino a ricomprendere anche il rischio concreto di seri danneggiamenti strutturali.**

2. Si contesta il Progetto poiché i modelli previsionali adottati paiono **sottostimare l'intensità e la frequenza del traffico ferroviario**, a pieno regime, in correlazione con le **attuali caratteristiche strutturali degli edifici.**

Italferr S.p.A., così come gli altri Enti che hanno sinora rilasciato pareri favorevoli, non hanno minimamente tenuto in considerazione il fatto che gli edifici che costeggiano la

ferrovia non sono stati progettati e realizzati per resistere ad alti livelli di sollecitazioni prolungate nel tempo.

Il traffico, a pieno regime, passerebbe da 206 a 434 convogli circa.

L'unità immobiliare degli esponenti, pertanto, sarebbe esposta al grave e concreto rischio di danni e pregiudizi non solo nelle parti superficiali (rivestimenti ed intonaci), ma anche nelle parti strutturali (crepe e cedimenti dei muri portanti) che potrebbero non reggere le persistenti ed amplificate sollecitazioni.

Si precisa sin d'ora che, **a prescindere dagli eventuali indennizzi che saranno corrisposti, gli eventuali danni così arrecati dovranno essere integralmente risarciti dai responsabili civili**, ivi compresi gli Enti e/o i soggetti che hanno fornito pareri favorevoli alla realizzazione dell'opera e/o che avrebbero dovuto vigilare sulla corretta esecuzione delle lavorazioni.

3. Si contestano le **linee guida predisposte per il calcolo dell'indennizzo da "frontismo"** in quanto:

a) **è ingiusta la previsione di applicazione di più di una fascia nel caso di un'unica unità abitativa.**

L'immobile degli esponenti consiste in un'unica unità immobiliare indivisibile, avente un unico ingresso posizionato sul vano scale ricadente nella fascia comprendente i primi 15 / 20 metri dalla sede ferroviaria.

Lo stesso immobile parrebbe rientrare, per diverse quote, in due fasce e, pertanto, Italferr S.p.A. vorrebbe applicare diverse percentuali di indennizzo.

Questo si tradurrebbe in un ingiustificato, inspiegabile ed illegittimo danno a nostro carico, poiché i disagi che si subirebbero nella zona (peraltro zona notte) più prossima alle nuove infrastrutture si tradurrebbero, inevitabilmente, in altrettanti disagi che si subirebbero nella porzione di immobile per il quale non sarebbe previsto alcun indennizzo in quanto al di fuori della fascia dei 30 metri.

Qualora il Progetto in questione fosse definitivamente posto in esecuzione, si chiede che l'indennizzo da "frontismo" sia riconosciuto per l'intero immobile come se fosse interamente ricadente nella fascia più vicina al sedime ferroviario.

b) **tengono conto solamente del generico "deprezzamento dell'immobile" e di un altrettanto generico disagio abitativo per la vicinanza all'infrastruttura.**

Il metodo di calcolo proposto da Italferr S.p.A. non è in alcun modo congruo rispetto ai disagi ed ai sacrifici che subiremmo noi proprietari.

L'eventuale futura vicinanza dei cantieri, prima, e della nuova infrastruttura, poi, difatti, si tradurrebbe in una significativa limitazione della godibilità del bene sotto molti punti di vista:

- inutilizzabilità del balcone prospiciente verso il sedime ferroviario a seguito dell'elevato innalzamento della rumorosità e dell'inquinamento causato dal passaggio dei convogli;
- impossibilità di tenere aperte le finestre presenti sul lato ferrovia, con conseguente maggior consumo di elettricità per il funzionamento di apparecchi di raffrescamento nel periodo estivo;
- impossibilità di godere del riposo notturno durante l'esecuzione dei lavori, qualora fosse autorizzato il lavoro notturno, data la vicinanza di uno dei cantieri previsti da Progetto.

L'immobile in questione, peraltro, è situato al quarto ed ultimo piano dell'edificio e, quindi, subirebbe le negative conseguenze di trovarsi oltre le barriere anti rumore previste dal Progetto.

Ciò significa che il rumore e l'inquinamento provocato dal transito dei convogli, probabilmente contenuti entro limiti quasi accettabili ad altezze più basse e protette dalle barriere anti rumore, troverebbero libero sfogo una volta terminate dette protezioni, creando forti e maggiori disagi.

Impensabile ed inaccettabile, di contro, sarebbe ipotizzare la realizzazione di barriere sino alla sommità dell'edificio.

Per questi motivi, elencati a solo titolo esemplificativo e non esaustivo, l'indennizzo dovrebbe prevedere:

- i. percentuale di deprezzamento dell'immobile, e quindi per la quota proprietà, per il fatto che si trovi a ricadere entro 30 metri dal sedime ferroviario;
- ii. quote variabili di indennizzo per il disagio da "vicinanza cantiere" paramtrate in base alle giornate di lavoro notturno e/o di superamento dei livelli di decibel consentiti;
- iii. quote variabili di indennizzo per la minor godibilità dell'immobile, e/o per far fronte alle maggiori spese che si andrebbero a sostenere, durante la realizzazione dell'opera (considerata la vicinanza di uno dei cantieri) e per i mesi / anni successivi al termine delle opere sino alla cessione dell'immobile.

4. Si evidenzia e si contesta la **definitiva perdita della veduta** prodotta dalla realizzazione del Progetto.

Qualora il Progetto dovesse essere eseguito, gli esponenti perderebbero la vista e l'affaccio di cui attualmente godono e che contraddistingue l'immobile in questione (affaccio sul



canale secondario del Villorosi e sugli alberi che costeggiano il canale stesso e che riparano la vista del sedime ferroviario).

Questa perdita si ricollega, inoltre, ad una generale e più ampia eliminazione degli alberi e del verde che verrebbe sostituito unicamente da cemento.

#### **B. Con riferimento al Condominio.**

Il Condominio "La Filanda 7", ed in particolare la scala C dello stesso, subirebbero gravi e non stimabili pregiudizi e danni poiché:

- i. il Progetto prevede che lo scatolare interrato del canale secondario del Villorosi sia realizzato a ridosso dei box del Condominio (si veda tavola MDL112D26P9IN1700002A): in particolare in ben tre punti l'opera del canale sarebbe a diretto contatto con la struttura dei box e, pertanto, con l'elevato e concreto rischio che gli stessi siano danneggiati durante l'esecuzione dei lavori e/o si creino problematiche di impermeabilizzazione e di tenuta del canale.
- ii. Durante le opere di realizzazione del Progetto non vi sarebbe un adeguato spazio, al di fuori del sedime ferroviario, per la movimentazione del materiale e dei macchinari, con conseguente e concreto rischio che rivestimenti e struttura dello stabile siano compromessi in maniera significativa.
- iii. I binari sui quali è previsto che transitino treni merci e treni a lunga percorrenza sono i due binari più esterni: ciò rappresenterebbe un ulteriore rischio, perché, in caso di svio e/o incidente, i convogli si schianterebbero, in definitiva, contro l'edificio condominiale, danneggiando irrimediabilmente le strutture portanti, in considerazione dell'assenza di spazio utile a fungere da cuscinetto (ora, almeno, il canale secondario del Villorosi potrebbe attenuare e frenare il deragliamento).
- iv. La realizzazione delle barriere anti rumore rappresenterebbe, in caso di incidente ferroviario, un'ulteriore fonte di pericolo in quanto potrebbero crollare rovinosamente sull'edificio condominiale e conseguentemente danneggiare anche le singole unità immobiliari.
- v. L'eliminazione di posti auto e l'esproprio di una porzione di area condominiale non permetterebbe di usufruire agevolmente di alcuni dei servizi condominiali ad oggi presenti (ad esempio, scale per accedere al piano interrato dei box).
- vi. Eguale discorso vale per l'eliminazione dello spazio dedicato alla raccolta dei rifiuti, oggi presente e munito di cancello per agevolare lo spostamento dei bidoni in occasione dello svuotamento settimanale programmato. Ciò significherebbe che il Condominio dovrebbe trovare un'altra e diversa allocazione per ricostruirlo, creando

non solo enormi disagi, in quanto non sono presenti nel complesso altre aree idonee ad ospitare l'area rifiuti, ma anche ulteriori costi per i lavori di rifacimento.

E' chiaro che **qualunque danno, seppur minimo, dovesse essere arrecato al Condominio "La Filanda 7" dovrà essere integralmente risarcito dai responsabili civili**, ivi compresi gli Enti e/o i soggetti che hanno fornito pareri favorevoli alla realizzazione dell'opera e/o che avrebbero dovuto vigilare sulla corretta esecuzione delle lavorazioni.

#### **C. Con riferimento all'edificio condominiale denominato Scala C.**

Si osserva che, seppure catastalmente costituisce una parte comune, e come tale escluso dall'applicazione delle linee guida, **si dovrà prevedere un indennizzo "da frontista" anche per il vano scale della scala C del Condominio da suddividere pro quota tra i condomini residenti.**

Difatti esso rappresenta, in ogni caso, l'unico e necessario accesso alle abitazioni di tale edificio e per ragioni legate alla sicurezza degli impianti presenta delle griglie che consentono una costante areazione e che, inevitabilmente, di contro, amplificano i rumori esterni.

I proprietari degli immobili in questione, compresi gli esponenti, pertanto, subirebbero un aggiuntivo disagio dalla vicinanza dell'infrastruttura ferroviaria per tutti i motivi già esposti in precedenza, sia con riferimento all'immobile di proprietà degli esponenti sia con riferimento al Condominio, e riguardanti sicurezza, aumento delle sollecitazioni e vibrazioni ed aumento dei livelli di rumorosità ed inquinamento acustico.

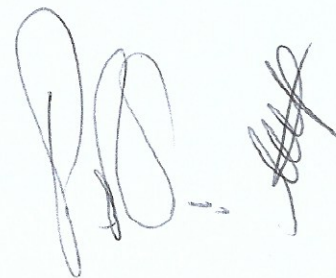
#### **D. Con riferimento alla viabilità del quartiere.**

Il Progetto prevederebbe:

- utilizzo del sottopasso di Via Madre Teresa di Calcutta per il transito dei mezzi di lavoro;
- eliminazione del passaggio pedonale che attualmente collega il civico 3 di Via Madre Teresa di Calcutta con il parco dei Cerini e che rappresenta un ottimo e strategico collegamento per raggiungere la stazione ed il centro del paese.

E' inevitabile ed indiscutibile che ciò comporti notevoli disagi per gli esponenti e per coloro che abitano nel Condominio.

L'attuale insufficienza del numero dei posti auto, rispetto al numero di abitanti dei Condomini presenti nel quartiere, inoltre, è molto probabile che amplifichi ulteriormente i disagi nel caso in cui i parcheggi dovessero essere parzialmente chiusi e/o occupati dalle imprese appaltatrici.



Il continuo passaggio di mezzi pesanti, altresì, oltre a creare ulteriore inquinamento acustico ed ambientale, comporterebbe enormi disagi alla viabilità di zona e gravi disagi per l'accesso al Condominio stesso.

\* \* \* \* \*

Le sopra riportate osservazioni sono state esposte:

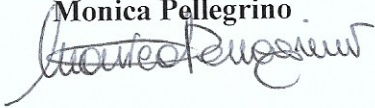
- presa visione dell'avviso emanato da RFI S.p.A. in data 14 dicembre 2020 e pubblicato sul sito internet di Italferr S.p.A. relativo all'avvio del procedimento ex art. 167, comma 5, D.Lgs. 163/2006 ss.mm.ii. finalizzato alla apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, ripreso anche dal Comune di Vanzago sul proprio sito internet e recapitato in forma cartacea alle famiglie residenti lungo la linea ferroviaria;
- richiamato brevemente l'iter procedurale dell'opera in oggetto che ha registrato:
  - i. il deposito del Progetto Preliminare il 10 giugno 2003 contenente il triplicamento di tutta la ferrovia Rho-Gallarate, approvato con prescrizioni con deliberazione CIPE 65/2005;
  - ii. la presentazione del Progetto Definitivo il 31 luglio 2009 con l'inserimento del quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, approvato con prescrizioni con deliberazione CIPE 33/2010;
  - iii. la riproposizione del Progetto Definitivo Modificato il 15 giugno 2011 a seguito dell'applicazione di alcune prescrizioni CIPE con nuovo avvio di procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità;
  - iv. la cancellazione della deliberazione CIPE 33/2010 a seguito di sentenza TAR Lombardia n. 1914 del 9 luglio 2012 e sentenza del Consiglio di Stato n. 06959 del 21 dicembre 2012 che, nei fatti, ha fatto;
  - v. la riproposizione da parte di RFI S.p.A. dello stesso Progetto Definitivo con procedura esperita ai sensi dell'art. 167 comma 5 del D.Lgs n. 163/2006 ss.mm.ii. con relativo avvio di procedura finalizzata alla dichiarazione di pubblica utilità in data 25 ottobre 2013;
- presa visione degli elaborati del Progetto Definitivo Integrato dell'opera in oggetto aggiornato al Dicembre 2020 che integra e modifica il Progetto Definitivo Integrato depositato il 25 ottobre 2013 da Italferr S.p.A. pur rimanendo dall'interno della stessa fase procedurale;
- considerato che la procedura di partecipazione dei privati ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera succitata

avviata il 14 dicembre 2020 è nei fatti una mera reiterazione della stessa procedura avviata il 25 ottobre 2013.

\* \* \* \* \*

Nella denegata e non creduta ipotesi che la società Italferr S.p.A. ed i soggetti proponenti non dovessero arrivare ad accogliere queste nostre giuste e legittime osservazioni, ci riserviamo di adire le vie legali per la tutela dei nostri diritti ed interessi legittimi, nonché per quanto in violazione delle norme di legge da parte di Italferr Sp.A., RFI S.p.A. e/o del soggetto attuatore.

**Monica Pellegrino**




**Marco Gianni Paltrinieri**





**COMITATO CIVICO RHO-PARABIAGO**

info: comitatorhoparabiago@gmail.com

 comitatorhoparabiago

tel. : 333.4316387

sede: Via Montello 19/21 - 20010 Vanzago

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**

Lo scrivente "Comitato Civico contro il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago", (CF 93542340158), con sede in Vanzago (MI), Via Montello 19/21, in persona del suo legale rappresentante Alberto Maggioni,

(che firma in calce il presente documento sia come legale rappresentante del Comitato, sia in proprio come soggetto direttamente interessato):

in qualità di soggetto avente un interesse diretto, concreto e attuale in quanto avente i seguenti scopi statutari (art. 2 dello Statuto dell'Associazione, allegato alla presente): "1. *agire per la tutela dei diritti umani, dei diritti sociali e a salvaguardia dell'ambiente, del territorio, della salute e della sicurezza individuale e collettiva della cittadinanza, con particolare riferimento al territorio del Sempione in cui risulta radicata e stabilmente collegata;* 2. *informare correttamente e sensibilizzare la cittadinanza sui rischi per l'ambiente, il territorio, la salute e la sicurezza individuale e collettiva connessi alla realizzazione di progetti ed interventi pubblici e privati destinati ad incidere sui beni e sui diritti tutelati, con particolare, ma non esclusivo, riferimento al potenziamento della tratta ferroviaria Rho Parabiago;* 3. *condurre iniziative di studio, ricerca e approfondimento dei progetti alternativi o delle proposte di modifica dei progetti tali da incidere sui beni e diritti tutelati, con particolare, ma non esclusivo, riferimento al potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Parabiago*",

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,



COMITATO CIVICO RHO-PARABIAGO

info: comitatorhoparabiago@gmail.com

 comitatorhoparabiago

tel. : 333.4316387

sede: Via Montello 19/21 - 20010 Vanzago

## FORMULA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

1. In merito agli impatti complessivi dell'opera (stante lo stretto collegamento delle integrazioni attualmente in esame con l'intera opera il cui procedimento di valutazione di impatto ambientale non si è ancora concluso, *infra*)
2. In merito alle integrazioni progettuali

### 1. IN MERITO AGLI IMPATTI COMPLESSIVI DELL'OPERA

Gli scriventi chiedono che codesta Ill. ma Commissione voglia gentilmente prendere in considerazione quanto di seguito esposto e richiamato, stante lo stretto collegamento delle integrazioni attualmente in esame con l'intera opera e considerando che alla luce della sentenza del Consiglio di Stato n. 07714/2021 l'atto conclusivo del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera nel suo complesso non è ancora stato adottato, ragione per cui non opera alcuna presunzione di legittimità dello stesso.


Gli scriventi confermano e ribadiscono quanto comunicato nelle osservazioni relative all'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale trasmesse in data 11/06/2021 e firmate da 605 cittadini direttamente interessati dagli impatti dell'opera, osservazioni che si ritrasmettono integralmente in allegato alle presenti e che si chiede alla Commissione di prendere in considerazione, con riferimento, in estrema sintesi, ai seguenti dati di fatto:

- i. **L'opera presenta rilevanti impatti ambientali in quanto palesemente sovradimensionata rispetto al corridoio ferroviario a disposizione, un corridoio fisicamente molto ristretto nell'ambito di un contesto fortemente urbanizzato** (per la descrizione puntuale degli impatti si rimanda alle osservazioni trasmesse in data 11/06/2021 e qui allegate). Impatti che, nonostante numerosi aggiornamenti e integrazioni del progetto, restano non adeguatamente mitigati né mitigabili, proprio a causa della ristrettezza del corridoio infrastrutturale che corre in mezzo ai centri abitati e in estrema vicinanza delle abitazioni. Questa situazione resta immutata anche con le ultime integrazioni presentate, che chiaramente, essendo relative ad aspetti specifici, non influiscono sull'opera nel suo complesso. L'opera resta quindi **insostenibile** per il contesto in cui è stata progettata.
- ii. L'insostenibilità dell'opera è ben nota **sia ai proponenti che al Ministero dell'Ambiente**, che in fase di progettazione preliminare **avevano** essi stessi, per primi, **esplicitamente dichiarato e preso atto dell'infattibilità del quadruplicamento** proprio in ragione dei vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico:
  - Italferr, Progetto preliminare, Relazione Tecnica, Cap. 5.1: "La scelta di realizzare un terzo binario piuttosto che un quadruplicamento della linea è dettata dai vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico. Tale contesto non permette, infatti, l'inserimento di un ulteriore quarto binario nella sede esistente".
  - Parere della Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente Prot. GAB/2004/7508/B05 del 06/07/2004: "Nel SIA si sostiene che la soluzione scelta (n.d.r. il progetto preliminare a tre binari) è l'unica soluzione perseguibile dato il contesto fortemente urbanizzato" (pg.7); "...situazione limite in cui si trova la linea esistente per molti tratti chiusa e compressa dalle due parti da una cortina di edifici a destinazione produttiva e residenziale. Questa circostanza pone in criticità l'ampliamento, pur di pochi metri, del fascio ferroviario: il potenziamento della linea esistente solleva i problemi del rumore, delle vibrazioni e dell'impatto sul paesaggio (...) La ristrettezza del corridoio a disposizione esaspera il semplice tema dell'inserimento del terzo binario" (pg.22).



**COMITATO CIVICO RHO-PARABIAGO**

info: comitatorhoparabiago@gmail.com

 comitatorhoparabiago

tel. : 333.4316387

sede: Via Montello 19/21 - 20010 Vanzago

A fronte di tali esplicite e inequivocabili dichiarazioni di esclusione della compatibilità ambientale dell'opera, **non si comprende come il successivo parere della stessa Commissione Speciale VIA n. 1509 del 23/05/2014 possa aver approvato la compatibilità di un'opera che con precedente parere aveva espressamente escluso**, anche sulla scorta di quanto dichiarato dagli stessi proponenti, senza che fossero cambiate (e non lo sono naturalmente nemmeno ora) le condizioni per cui il quadruplicamento era stato giudicato non realizzabile, ovvero i *vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico*, ma solo il modulo procedimentale prescelto (e certo si converrà che una variazione di tipo procedurale non può cancellare le problematiche ambientali fisicamente presenti sul territorio, né l'incompatibilità dell'opera dichiarata dai proponenti - e dal Ministero dell'Ambiente - in base a valutazioni progettuali, proprio in ragione delle problematiche ambientali presenti)<sup>1</sup>.

La contraddittorietà e l'irragionevolezza di questa situazione sono evidenti.

Conseguentemente, gli scriventi ritengono importante ribadire la gravità degli impatti in relazione alla ristrettezza del corridoio infrastrutturale e al contesto urbanizzato circostante, l'impossibilità di attuare mitigazioni sufficienti ed efficaci, e la conseguente insostenibilità ambientale dell'opera nel suo complesso.

Pertanto, considerato che (diversamente da quanto controdedito da RFI in merito alle precedenti osservazioni) l'atto conclusivo del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera non è ancora stato adottato, **gli scriventi chiedono che l'attuale Commissione si pronunci non solo sugli aspetti aggiornati del progetto, ma sull'intero progetto nel suo complesso, con parere di compatibilità ambientale negativo, coerentemente con quanto dichiarato dallo stesso Ente nel 2004 e con le immutate condizioni del contesto ambientale in cui l'opera è collocata.**

## **2. IN MERITO ALLE INTEGRAZIONI PROGETTUALI**

### **Punto 1.3 e Punto 7.3 – Dettagli sulle aree di cantiere**

Alla richiesta di maggiori dettagli relativamente alle aree di cantiere CO01 (cantiere operativo Rho), AS02 (area di stoccaggio Pantanedo), AS04 (area di stoccaggio Morosini), AT06 (area tecnica Buozzi), AT08 (area tecnica Raccordo Y), la risposta di RFI che rimanda all'Appaltatore e alla progettazione esecutiva, specificando che *"Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l'organizzazione logistica dei cantieri ed individuando una possibile programmazione/organizzazione dei lavori che non risulta quindi vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenderà attuare (...)"*, è **del tutto insufficiente rispetto ai chiarimenti richiesti dal Ministero e solleva forti preoccupazioni in merito alla certezza della valutazione dell'impatto ambientale relativo ai molteplici impatti delle aree di cantiere**, dal momento che si prevede che ubicazione e caratteristiche di tali aree possano essere cambiate in fase esecutiva a discrezione dell'Appaltatore.

Considerando la rilevanza degli impatti delle aree di cantiere sul territorio (evidenziata dalla stessa RFI) dato il numero estremamente elevato e le dimensioni di tali aree (nell'attuale versione del progetto n. 35 aree di cantiere, comprese le nuove aree per il by-pass del canale derivatore Valle Olona, per un totale di 326'450

---

<sup>1</sup> Per questi motivi lo scrivente Comitato e privati cittadini in proprio hanno promosso ricorso al TAR Lombardia per l'annullamento del parere della Commissione VIA n.1509/2014. Il ricorso è stato respinto dal TAR con Sentenza n.00121/2021 del 15/01/2021, che sosteneva la completezza e discrezionalità del parere della Commissione VIA (in palese contraddizione rispetto alla Sentenza n. 01914 del 9/7/2012 con cui lo stesso TAR aveva accolto il ricorso del Comitato annullando il progetto per motivazioni strettamente connesse al ricorso in oggetto), mentre il Consiglio di Stato con sentenza n. 07714/2021 ha dichiarato inammissibile il ricorso in quanto relativo ad un atto endoprocedimentale, specificando che tale atto non costituisce il provvedimento conclusivo del procedimento di VIA, che è costituito invece dal decreto del Ministero dell'Ambiente o del CIPE. Alla luce di tale sentenza, pertanto, l'atto conclusivo del procedimento di VIA non è ancora stato adottato (diversamente da quanto controdedito da RFI in merito alle precedenti osservazioni).



**COMITATO CIVICO RHO-PARABIAGO**

info: comitatorhoparabiago@gmail.com

 comitatorhoparabiago

tel. : 333.4316387

sede: Via Montello 19/21 - 20010 Vanzago

mq.), **non è accettabile che l'ubicazione e le caratteristiche di tali aree, e conseguentemente gli impatti associati, non siano ancora certi in fase di Valutazione di Impatto Ambientale.**

Quale valore può avere una valutazione degli impatti effettuata in base ad aree che potrebbero non essere quelle definitive? Come può il Ministero formulare eventuali prescrizioni specifiche sulle mitigazioni se le aree di cantiere potranno essere diverse da quelle in valutazione? In che modo sarà garantito che le eventuali nuove aree di cantiere individuate dall'Appaltatore siano compatibili? Come ne verranno valutati gli impatti, come ne verranno individuate le mitigazioni se la fase esecutiva 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).

**Gli scriventi ritengono che questa incertezza determini di per sé l'inapprovabilità del progetto, in quanto non può essere valutata positivamente la compatibilità ambientale di un'opera senza avere alcuna certezza sugli impatti relativi alla fase di cantiere (tanto più considerata la notevole rilevanza di tali impatti), e ricorrendo, per l'effetto, i presupposti per l'archiviazione ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs 152/2006.**

#### **Punto 1.1 – By-pass del canale derivatore Valle Olona**

Il Ministero, sulla scorta di quanto evidenziato dal Consorzio di bonifica Est Ticino Villoresi, ha richiesto l'elaborazione di una soluzione progettuale alternativa agli interventi di progetto previsti sul canale derivatore Valle Olona, il cui spostamento, tombinatura e restringimento per un lungo tratto adiacente al tracciato ferroviario comporterebbero impatti sull'agricoltura compromettendo l'irrigazione dei circa 3600 ha agricoli irrigati.

L'alternativa proposta, costituita da un by-pass tra Pogliano e Pregnana, se ha indubbiamente il merito di salvaguardare l'irrigazione dei campi agricoli, comporta però come contropartita un aumento dell'incidenza delle attività di cantiere sul territorio, andando ad interessare una vasta area a sud del tracciato ferroviario che non sarebbe stata altrimenti direttamente interessata dai lavori. **La soluzione alternativa determina quindi ulteriori impatti sulla popolazione**, considerando in particolare la previsione di due nuove aree di cantiere (V.CO.01 e V.AS.01) prospicienti una zona residenziale densamente abitata (con conseguenti ripercussioni in termini di rumore, traffico ed emissioni in atmosfera), **nonché ulteriori impatti sulla biodiversità**, considerando che il nuovo tracciato del canale si sviluppa parzialmente all'interno del SIC Riserva Naturale Bosco WWF di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano. Si rileva peraltro il significativo impegno aggiuntivo in termini di costi (20.600.000 € della soluzione alternativa a fronte di 1.200.000 € della soluzione di progetto).

Con questa osservazione non si intende esprimere una preferenza per l'una o per l'altra soluzione, ma piuttosto evidenziare e **ribadire l'infattibilità dell'opera, in quanto**, come abbiamo più volte rilevato nel corso del tormentato iter del progetto e dei numerosi aggiornamenti di volta in volta apportati, **ogni modifica progettuale, anche se finalizzata a ridurre determinati impatti, ne genera inevitabilmente dei nuovi, proprio in ragione del fitto contesto urbanistico** richiamato nella prima parte delle presenti osservazioni (nonché della sensibilità della zona dal punto di vista ecologico), e in sostanza dell'assenza di spazi sufficienti e idonei ad ospitare il raddoppio del corridoio ferroviario e le conseguenti, ingenti modifiche di tutte le infrastrutture che lo intersecano.

Evidenziamo infine che RFI non intende farsi carico della progettazione e realizzazione del by-pass, ma rimanda tali attività ad un ente terzo, il Consorzio di bonifica Est Ticino Villoresi, con la previsione, in alternativa, di procedere con la soluzione originaria prevista nel progetto. Questo, ancora una volta, lascia aperta **un'incertezza in merito alla soluzione definitiva e ai relativi impatti ambientali** inaccettabile in sede di Valutazione di Impatto Ambientale, in quanto **non consente alla Commissione VIA di valutare compiutamente la compatibilità ambientale dell'opera**. Inoltre, demandando l'elaborazione della soluzione





**COMITATO CIVICO RHO-PARABIAGO**

info: comitatorhoparabiago@gmail.com

 comitatorhoparabiago

tel. : 333.4316387

sede: Via Montello 19/21 - 20010 Vanzago

progettuale alternativa ad un terzo pena il ripristino della soluzione iniziale, **RFI rifiuta, nei fatti, di adempiere alle prescrizioni del Ministero creando, anche sotto tale profilo, le condizioni per l'archiviazione ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs 152/2006.**

**Punto 3.1 – Effetti delle modifiche progettuali sulla componente biodiversità**

Le risposte di RFI in merito agli effetti sulla componente biodiversità tendono a minimizzare gli impatti sulla biodiversità delle modifiche del progetto, e in generale del progetto nel suo complesso, in relazione sia all'estensione che alla tipologia delle aree interessate.

Gli scriventi non concordano con quanto sostenuto da RFI, in quanto:

- RFI ritiene che l'incremento della superficie di ingombro delle opere, e quindi del consumo di suolo, sia limitato. L'incremento va da 419'446 mq (Progetto Definitivo 2013) a **435'346 mq** (Progetto Definitivo 2021), per un totale di 15'900 mq (di cui circa metà aree urbanizzate e metà aree agricole/naturali). In un contesto urbanizzato e ristretto quale quello in questione, una superficie di 15'900 mq non può essere considerata limitata, soprattutto se si considera che dietro questo numero vi sono nuovi espropri e che questo ingombro aggiuntivo comporta un'ulteriore sottrazione di spazi di vita importanti per la popolazione e per la biodiversità. Inoltre, ribadendo quanto già espresso nelle nostre precedenti osservazioni trasmesse in data 11/06/2021 e qui allegate in merito al consumo di suolo e agli impatti ecologici, riteniamo che **un consumo di suolo di 435'346 mq per la realizzazione di soli 9 km di ampliamento ferroviario sia assolutamente eccessivo.**

**Usando un paragone poco tecnico (ce ne scusiamo), ma sicuramente immediato, 435'346 mq corrispondono a circa 60 campi da calcio: quasi 7 campi da calcio per ogni km.** Anche in questo caso, i numeri evidenziano chiaramente quanto l'opera sia **sovradimensionata in relazione alla capacità e sensibilità del territorio circostante**, e di conseguenza quanto siano ingenti gli impatti ambientali.

- Per quanto riguarda le superfici a maggiore naturalità, RFI sostiene che l'incremento riguarda *“aree naturali marginali, costituite da formazioni lineari arboree e arbustive e zone ripariali che si sviluppano a ridosso della ferrovia e che risultano banalizzate, quasi immancabilmente, dalla presenza di specie alloctone, e in particolare della robinia”*. Le aree in questione non sono assolutamente “marginali” dal punto di vista ecologico: semmai residuali nell'ambito urbanizzato, ma proprio per questo particolarmente importanti: come abbiamo evidenziato nelle precedenti osservazioni trasmesse in data 11/06/2021 e qui allegate, queste aree naturali rivestono infatti un **elevato valore ecologico**, in quanto rappresentano gli ultimi siti di rifugio e di alimentazione per la fauna, nonché corridoi e *stepping stones* importanti all'interno del tessuto urbanizzato, e sono indispensabili per garantire una minima continuità ecologica nell'ambito di un territorio già troppo cementificato e frammentato. Le opere a verde previste come mitigazione non sono assolutamente sufficienti a compensare la perdita delle aree sottratte. **L'eliminazione di queste aree si pone tra l'altro in contrasto con le indicazioni della pianificazione territoriale regionale e provinciale**, che indirizzano verso la valorizzazione delle reti ecologiche, la salvaguardia dei varchi ineditati fondamentali per la realizzazione dei corridoi ecologici e la realizzazione di connessioni tra le aree protette presenti sul territorio (Parco Agricolo Sud Milano, PLIS del Basso Olona, Bosco WWF di Vanzago, Parco del Roccolo). Specifichiamo inoltre che la robinia (*Robinia pseudacacia*), diffusa nelle aree di pianura dal XVII sec., da tempo non è più considerata specie alloctona e costituisce ormai una specie tipica delle formazioni boschive ai margini delle zone agricole e urbane.



COMITATO CIVICO RHO-PARABIAGO

info: comitatorhoparabiago@gmail.com

 comitatorhoparabiago

tel. : 333.4316387

sede: Via Montello 19/21 - 20010 Vanzago

- Per quanto riguarda le aree di cantiere, nel progetto attuale assommano al numero, elevatissimo, di 35, la stessa RFI ritiene “significativo” l’incremento della superficie occupata, che passa da 157.177 mq (Progetto Definitivo 2013) a **253.748 mq** (Progetto Definitivo 2021), **con un incremento di 96.572 mq**, in gran parte aree agricole. **Riprendendo il paragone di cui sopra, le aree di cantiere assommano a circa 36 campi da calcio**, con un incremento di 14 rispetto alla versione progettuale del 2013. Ancora numeri **evidentemente sovradimensionati rispetto a soli 9 km di linea ferroviaria** (28'200 mq di aree di cantiere per km) La stessa RFI valuta che *“In base all’analisi comparativa di cui sopra - come già peraltro rilevato nello Studio di Impatto Ambientale, che giudica la modifica al sistema di cantierizzazione sensibilmente peggiorativa – si evidenzia che la modifica al sistema di cantierizzazione produce inevitabilmente un incremento del livello di interferenza del progetto con l’ecosistema agricolo; incremento, questo, non sufficientemente bilanciato dalla minore sottrazione di aree naturali o semi naturali conseguita con la cantierizzazione del PD 2021”*. Sebbene si preveda che queste aree siano restituite al loro stato originario al termine dei lavori, la loro occupazione comporterà comunque un ulteriore, rilevante aumento del consumo di suolo per tutta la durata dei lavori e sino al loro completo ripristino, ovvero almeno 5 anni, considerando inoltre che la vegetazione sarà totalmente rimossa e che, una volta ripiantumata, ci vorranno anni perché si sviluppino sino a tornare allo stato originario. **L’occupazione di suolo determinata dalle aree di cantiere aggrava quindi in maniera decisamente rilevante gli impatti sulla biodiversità.**

Inoltre, per quanto riguarda il ripristino finale si rimanda a quanto detto in merito al **Punto 1.3**, in cui alla domanda del Ministero in merito a come verranno ripristinate le aree di cantiere CO01, AS02, AS04, AT06, AT08, RFI ha rimandato all’Appaltatore e alla progettazione esecutiva, specificando che *“Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l’organizzazione logistica...”* e che *“nel caso in cui l’appaltatore confermasse tali aree (...) a conclusione dei lavori, provvederà a restituirle allo stato ante operam”*. **Ciò non fornisce alcuna garanzia sull’effettivo e completo ripristino delle aree al loro stato originario.**

### **Punto 3.2 – Misure di mitigazione per specie tutelate in Allegato D del DPR 357/1997**


Il Ministero ha richiesto di *valutare la necessità di mettere in atto ulteriori mitigazioni specifiche, tenendo conto delle misure di conservazione previste dall’art. 8 del Regolamento D.P.R. n. 357 del 1997, verificando la presenza delle specie presenti in allegato D nelle aree in prossimità dei vari cantieri che saranno soggette ad operazioni di taglio della vegetazione, sottrazione di habitat e terreno*. RFI prevede stazioni di monitoraggio della fauna in corrispondenza di queste aree di cantiere e, *“in caso di riscontro e possibile interferenza, saranno attuati gli interventi e le adeguate misure di mitigazione (specifiche per specie e tipo di impatto)”*.

RFI non specifica quale tipo di misure di mitigazione intende adottare, ma parla solo, genericamente, di *“adeguate misure di mitigazione (specifiche per specie e tipo di impatto)”*. Ma, d’altra parte, l’unica mitigazione possibile per garantire la conservazione della fauna tutelata presente in aree che saranno trasformate in cantiere, con l’eliminazione totale di qualsiasi tipo di habitat naturale, sarebbe spostare altrove l’area di cantiere. Pertanto, considerando che l’Allegato D del DPR 357/1997 riguarda *“Specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa”*, **la verifica della presenza di queste specie nelle future aree di cantiere avrebbe dovuto essere condotta già in fase di Studio di Impatto Ambientale, e l’ubicazione delle aree di cantiere avrebbe dovuto tenere conto degli esiti di tale verifica scegliendo zone ove tali specie non sono presenti**. Eseguire questa verifica in fase ante operam è troppo tardi e non garantisce l’effettiva tutela delle specie, che, se presenti, saranno in ogni caso pesantemente impattate.



**COMITATO CIVICO RHO-PARABIAGO**

info: comitatorhoparabiago@gmail.com

 comitatorhoparabiago

tel. : 333.4316387

sede: Via Montello 19/21 - 20010 Vanzago

Inoltre, anche su questo aspetto **pesa l'indeterminatezza** evidenziata al **Punto 1.3**, in cui la scelta finale sulle aree è lasciata all'appaltatore, il che anche in questo caso **non fornisce alcuna garanzia che il monitoraggio ante operam (oltre che tardivo) venga effettuato nelle aree che saranno poi effettivamente prescelte dall'appaltatore per i cantieri**, con il possibile risultato di ubicare i cantieri in aree ove la presenza delle specie tutelate non è stata verificata nemmeno ante operam.

#### **Punto 4.1 – Ripristino delle aree di stoccaggio temporaneo**

RFI evidenzia che *“la prescrizione di ripristinare lo stato ante operam delle aree di cantiere e delle piste, secondo quanto sopra riportato, è inserita nella relazione di cantierizzazione del PD”*.

Ancora una volta si richiama tuttavia quanto detto al **Punto 1.3**, in cui RFI specifica che *“Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l'organizzazione logistica...”*. Come verrà quindi garantito che l'appaltatore attui la “prescrizione” di ripristinare lo stato ante operam delle aree di cantiere, se tale “prescrizione” è inserita in un documento “non prescrittivo” e in una fase in cui non sarà più esperito alcun controllo da parte delle Autorità?

#### **Punto 4.2 – Caratteristiche cromatiche delle barriere antirumore**

Il Ministero ha richiesto di approfondire la scelta delle caratteristiche cromatiche delle barriere *“per una maggiore integrazione nel contesto paesaggistico, al fine di evitare che le stesse, pur proteggendo le abitazioni da rumore, possano diventare elemento di degrado delle porzioni di città che si affacciano sulla ferrovia”*. Ribadiamo che, **indipendentemente dalla scelta delle caratteristiche cromatiche, è la tipologia stessa delle barriere, nonché la loro altezza (sino a 7,5 m), a costituire un elemento di degrado** come giustamente indica il Ministero, e la scelta di colori simili alle abitazioni, indicata da RFI, è una mitigazione del tutto insufficiente ad integrare tali barriere nel contesto paesaggistico.

L'unica tipologia che potrebbe integrarsi nel contesto paesaggistico sarebbero barriere a verde, ma, nelle precedenti versioni progettuali, RFI ha specificato che la scelta di questa tipologia di barriere è anche dovuta ai *ridotti spazi a disposizione*. Il che evidenzia ancora una volta il dato di fatto che **la ristrettezza del corridoio infrastrutturale e il fitto contesto urbanistico non consentono l'adozione di mitigazioni adeguate**. Anche in questo caso è inoltre evidente che il progetto è sovradimensionato rispetto al contesto circostante, in quanto, nonostante l'altezza estremamente elevata delle barriere, **si prevede il permanere di superamenti dei limiti normativi relativi al rumore presso numerosi recettori residenziali ubicati ai piani alti**.

Evidenziamo inoltre (come già discusso nelle precedenti osservazioni trasmesse in data 11/06/2021 e qui allegate) che **il degrado paesaggistico è solo uno dei numerosi impatti di questa tipologia di barriere, che determinano in primis pesanti impatti sulla popolazione (deterioramento delle condizioni di visuale, luminosità, aerazione e raffrescamento naturale delle abitazioni adiacenti, al limite della vivibilità)**, nonché ulteriori impatti sulla biodiversità (frattura della continuità ecologica con interruzione di corridoi utilizzati per il passaggio della fauna).

**In conclusione, ci si trova nella situazione paradossale in cui la mitigazione stessa, individuata per l'abbattimento del rumore, genera nuovi e diversi impatti (senza peraltro mitigare efficacemente quelli per cui è stata pensata).** Un'ulteriore profonda contraddizione, ma soprattutto una grave problematica tuttora irrisolta e irrisolvibile, che dimostra, ancora, l'incompatibilità ambientale del progetto.



COMITATO CIVICO RHO-PARABIAGO

info: comitatorhoparabiago@gmail.com

 comitatorhoparabiago

tel. : 333.4316387

sede: Via Montello 19/21 - 20010 Vanzago

#### **Punto 6.4 –Interventi di ripristino delle aree di cantiere**

Il Ministero ha richiesto che il progetto venga integrato con “*elaborati in cui vengano definiti gli interventi di ripristino delle aree di cantiere, alla luce delle modifiche introdotte nel progetto stesso*”.

RFI ribadisce che le aree di cantiere saranno ripristinate nelle loro condizioni originarie, ma non produce alcun elaborato di dettaglio, pertanto non risponde a quanto richiesto.

Richiamiamo inoltre quanto detto ai **Punti 1.3 e 4.1** in merito all'indeterminatezza sull'effettiva attuazione di questa previsione.

#### **Punto 6.6 – Compensazione delle superfici a bosco**

Il Ministero ha richiesto di valutare “*le superfici a bosco che saranno soggette a trasformazione e compromissione, prevedendo interventi di compensazione della superficie a bosco...*”.

RFI quantifica le superfici sottratte in 5282 mq e prevede genericamente che saranno compensate o, eventualmente, monetizzate secondo i criteri previsti nella DGR 675/2005 e s.m.i., senza tuttavia specificare quali siano gli interventi di compensazione previsti. Riteniamo che tale risposta sia troppo vaga e **insufficiente in sede di Valutazione di Impatto Ambientale**, in quanto gli interventi di compensazione avrebbero dovuto essere individuati e descritti nel dettaglio al fine di valutare se effettivamente idonei a compensare le superfici a bosco sottratte, nonché se rispondenti alle prescrizioni del parere CTVA n. 1509/2014 in merito alle modalità di realizzazione delle compensazioni ambientali. **Tale indeterminatezza non consente alla Commissione VIA di valutare compiutamente la compatibilità ambientale dell'opera.**

#### **Punto 7.1 – Rumore**

A fronte della richiesta del Ministero di integrare lo studio sul rumore con riferimento alle prescrizioni del parere CTVA n. 1509/2014, **RFI rimanda il recepimento delle prescrizioni alla redazione del progetto esecutivo, sottraendosi, anche in tale caso, al rispetto delle prescrizioni imposte dal Ministero, dimostrando l'esistenza dei presupposti per l'archiviazione ai sensi dell'art. 24 comma 4 del D.Lgs 152/2006.**

Ancora una volta, **non viene fornita nessuna certezza in merito al recepimento delle prescrizioni**, e specificamente, al monitoraggio acustico post operam, alla verifica del perdurare nel tempo dell'efficacia delle misure di mitigazione, alla loro manutenzione e all'analisi delle situazioni di superamento dei limiti.

**Stante la rilevanza degli impatti acustici e il permanere di superamenti dei limiti normativi presso numerosi recettori residenziali, RFI avrebbe dovuto fornire garanzia del rispetto delle suddette prescrizioni in sede di VIA.** Non riteniamo accettabile che il recepimento delle prescrizioni sia rimandato alla progettazione esecutiva, che non sarà più sottoposta ad alcuna valutazione e approvazione da parte del MITE (né tantomeno di qualsiasi altro Ente, dal momento che l'opera è commissariata allo stesso proponente dell'opera). **Riteniamo che tale carenza comporti l'impossibilità di valutare positivamente la compatibilità ambientale del progetto.**

#### **Punto 7.2 – Vibrazioni**

RFI non ritiene necessario aggiornare lo studio vibrazionale del 2013 alla norma UNI 9614:2017, come richiesto dal Ministero, in quanto non la ritiene applicabile al progetto, sebbene abbia annullato la norma precedente. **In sostanza, quindi, RFI anche in tale caso non risponde alla richiesta del Ministero, con le conseguenze che si sono sopra rappresentate.**



#### COMITATO CIVICO RHO-PARABIAGO

info: comitatorhoparabiago@gmail.com

 comitatorhoparabiago

tel. : 333.4316387

sede: Via Montello 19/21 - 20010 Vanzago

In ogni caso, le problematiche relative alle vibrazioni vanno ben oltre la mera applicabilità della norma UNI 9614:2017, in quanto lo studio vibrazionale del 2013 (che peraltro è la mera ripresentazione dello studio del 2009), evidenzia una serie di **tratti critici per impatto vibrazionale** che assommano a un totale di **7,3 km su 9 km (quasi l'intera lunghezza della tratta oggetto di intervento), ma non prevede nessuna mitigazione certa**. Si parla solo, genericamente, della possibilità di utilizzare il sub-ballast nei tratti a velocità bassa e in ambito di stazione (non quindi lungo tutte le aree critiche) e per il resto si rimanda ad una futura valutazione a valle dei risultati delle sperimentazioni in corso. Non viene quindi fornita nessuna garanzia non solo riguardo alla futura adozione di mitigazioni, ma anche all'effettiva esistenza di sistemi idonei a mitigare adeguatamente l'impatto vibrazionale. Ciò è preoccupante non solo per l'insorgere di situazioni di disturbo alle persone, ma anche per il potenziale danneggiamento strutturale delle abitazioni, anche in considerazione del fatto che i modelli previsionali adottati sottostimano l'intensità e la frequenza del traffico merci, nonché le caratteristiche strutturali degli edifici (molti di essi risalgono agli anni 30-60) e le sollecitazioni cumulative nel tempo. **Restano pertanto aperte problematiche allarmanti, per le quali non viene fornita alcuna effettiva risoluzione. Anche gli impatti vibrazionali costituiscono quindi una tematica tuttora irrisolta, e probabilmente irrisolvibile, che dimostra l'incompatibilità ambientale del progetto.**

#### **Punto 9.30 – Superamento limiti rumore**

Il Ministero prende atto della “*permanenza di situazioni di superamento dei limiti, anche di quelli in ambiente abitativo, nello scenario mitigato (es. ricettori A 1102, A 1136, A 2039, C 1028 ecc.; vedi documento LIV\_FACC)*” e a fronte di tale situazione viene previsto solo un nuovo punto di monitoraggio.

**Non viene richiesta né fornita alcuna garanzia in merito all'implementazione di mitigazioni per riportare gli impatti acustici entro i limiti di legge per tutti i recettori**, posto che la soluzione (solo ipotizzata) da RFI, ovvero l'installazione di infissi antirumore, non è sufficiente né accettabile, in quanto garantirebbe il rispetto dei limiti solo all'interno dell'abitazione e con le finestre chiuse, e non ad esempio nei mesi estivi, né nelle aree esterne comunque di pertinenza delle abitazioni.

**Come già evidenziato in merito alle barriere antirumore, anche questa grave carenza dimostra che gli impatti acustici restano una problematica irrisolta e irrisolvibile, che comporta l'incompatibilità ambientale del progetto.**

## **CONCLUSIONI**

Quanto sopra esposto dimostra che 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 relativamente al rilevante aumento del consumo di suolo e delle aree di cantiere e alle conseguenti ripercussioni su popolazione e biodiversità, con un ulteriore aggravio degli impatti ambientali complessivi;



**COMITATO CIVICO RHO-PARABIAGO**

info: comitatorhoparabiago@gmail.com

 comitatorhoparabiago

tel. : 333.4316387

sede: Via Montello 19/21 - 20010 Vanzago

- **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,

Comitato Rho-Parabiago


Il Legale Rappresentante  
Alberto Maggioni

Il Segretario  
Dalia Sartirana



**COMITATO CIVICO RHO-PARABIAGO**

info: [comitatorhoparabiago@gmail.com](mailto:comitatorhoparabiago@gmail.com)

 [comitatorhoparabiago](https://www.facebook.com/comitatorhoparabiago)

tel. : 333.4316387

sede: Via Montello 19/21 - 20010 Vanzago

**Allegati:**

1. Copia dei documenti di identità dei firmatari.
2. Copia dello Statuto del Comitato Civico contro il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago
3. Copia delle osservazioni relative all'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale trasmesse in data 11/06/2021, con le firme di 605 cittadini direttamente interessati dagli impatti dell'opera