



INSIEME IN CAMMINO
LISTA CIVICA
VIA GARIBALDI 14
20043 VANZAGO
mail: insiemeincammino@libero.it

Alla cortese attenzione

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma
RACCOMANDATA R.R.

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma
RACCOMANDATA R.R.

e per conoscenza **Comune di Vanzago**
Guido Sangiovanni – Sindaco
Sede

Oggetto: **[ID: 6028]. Aggiornamento della valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'articolo 21t, comma 27, del d.lgs. 50/2016 per gli effetti dell'articolo 185 del d.lgs. 163/2006, in esito agli approfondimenti progettuali e alle prescrizioni formulate dal Coniaglio Supoeriore dei Lavori Pubblici con pareri n. 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) – Osservazioni**

La sottoscritta M'buyi Wa Kalombo

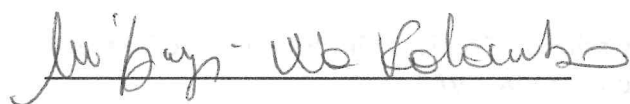
in qualità di Capogruppo della LISTA CIVICA "INSIEME IN CAMMINO", gruppo di maggioranza nel Consiglio Comunale di Vanzago, presenta a nome e per conto della stessa lista civica le allegate osservazioni all'aggiornamento della valutazione di impatto ambientale relativa al progetto di quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo a Y.

Si ringrazia per l'attenzione riservata alla presente ed a tutte le osservazioni che vi perverranno in particolar modo dal territorio di Vanzago così pesantemente impattato dal progetto.

Si resta a disposizione per ogni necessità di approfondimento sui contenuti delle nostre allegate osservazioni e si auspica che il Ministero approfondisca i dettagli dirimenti della progettazione che, così come ad oggi elaborata, continua ad avere un effetto devastante per la nostra Comunità.

Distinti saluti.

La Capogruppo
Lista Civica Insieme in Cammino
Gruppo di Maggioranza
Consiglio Comunale di Vanzago
M'buyi Wa Kalombo



Vanzago, 6 luglio 2022

[ID: 6028]. Aggiornamento della valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'articolo 21t, comma 27, del d.lgs. 50/2016 per gli effetti dell'articolo 185 del d.lgs. 163/2006, in esito agli approfondimenti progettuali e alle prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con pareri n. 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) – OSSERVAZIONI Lista civica INSIEME IN CAMMINO

Considerato che

- Il territorio del Comune di Vanzago è interessato pesantemente dal progetto di potenziamento della linea ferroviaria Rho – Gallarate ed in particolare dal quadruplicamento del tratto Rho – Parabiago che per il fitto contesto urbanistico ove è stato progettato produrrà un effetto devastante.
- L'Amministrazione Comunale di Vanzago, nei lunghi anni di iter del progetto, ha manifestato la sua contrarietà a tale realizzazione assumendo diverse iniziative ed atti in cui ha articolato le proprie considerazioni e proposte con l'obiettivo di minimizzare l'impatto sul territorio e sulla comunità tutta e di assicurare alle proprietà coinvolte un'adeguata tutela.
- E' stata confermata la volontà da parte di Regione Lombardia e di RFI di portare avanti il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Rho – Gallarate – tratta Rho – Parabiago con un quadruplicamento da realizzare con l'aggiunta di due binari a lato degli esistenti.
- Di converso, non vi è alcuna procedura attiva per la progettazione e la realizzazione del triplicamento della tratta Parabiago-Gallarate, opera che invece era presente nel progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2005.
- La nuova procedura di approvazione del progetto definitivo dell'opera di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y" ai sensi dell'articolo 167, comma 5 del D.lgs. 163/06 e s.m.i. è ripartita il 15 e 25 ottobre 2013 come Progettazione Definitiva Integrata, ovvero senza il Progetto Preliminare.
I principali passaggi esperiti dal proponente sono stati i seguenti:
 - Conferenza di Servizi – 16.12.2013
 - Parere MIBACT (Ministero Belle Arti e Attività Culturali) – 30.12.2013
 - Parere Compatibilità Ambientale (VIA) – 23.5.2014
- Dal 2013 a fine 2019 il progetto è stato presentato per ben 4 volte al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per acquisirne il parere ma è stato censurato e modificato:
 - Affare 98/2013: 26 Settembre 2014: bocciatura dell'Assemblea Generale e rinvio a RFI
 - Affare 30/2018: Marzo - Maggio 2018: progetto restituito nuovamente a RFI
 - Affare 95/2018: Agosto 2018 - Maggio 2019: rinviato ancora a RFI per rielaborazione
 - Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nella seduta del 29 novembre 2019, ha dato parere favorevole all'ultima versione del progetto pur chiedendone una nuova rivisitazione e aggiornamento in questa stessa fase progettuale e prima della scelta del contraente.
- Nel contempo non è stato fornito al Comune di Vanzago, né – per quanto è dato di conoscere – agli altri enti interessati, nonostante le varie richieste, il progetto, con le relative variazioni ed integrazioni, che è stato oggetto del pronunciamento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici né altra progettazione in corso sino al 16 dicembre 2020
E' mancata quindi completamente la possibilità di analizzare lo stato della progettazione modificata e di verificare la sostenibilità dell'opera sia da parte dell'Amministrazione Comunale, dello stesso Consiglio Comunale, della Commissione Potenziamento Rho – Parabiago con opportuno coinvolgimento della cittadinanza ed in particolare di coloro che sono proprietari e/o residenti nei fabbricati più prossimi alla ferrovia.
La gravità di questo comportamento nel condurre le procedure risulta ancora più incomprensibile se si pensa che del potenziamento della Rho – Gallarate si tratta, prima per l'intero intervento a soli 3 binari, già dal 2003 ovvero da ben 17 anni.

Lecito domandarsi se si tratta di un intervento ancora attuale ed efficace in corrispondenza alle mutate e, fortunatamente, incrementate sensibilità relative alla sostenibilità delle opere enunciate tra l'altro anche da Regione Lombardia nel suo documento guida in tema di mobilità: il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

Ancora oggi, a nostro avviso, permangono alcuni evidenti punti di non chiarezza circa la localizzazione dell'opera che per la tratta Rho – Parabiago prevede il raddoppio dell'attuale linea da due a quattro binari ed anche sulle motivazioni per cui si intende realizzare l'intervento. Ci riferiamo in particolare all'uso promiscuo di una linea storica in un fitto contesto urbanistico che suggerirebbe di potenziarla ma solo per il trasporto pendolari rendendola di fatto una metropolitana sub-urbana di superficie.

Avendo conoscenza della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale a livello nazionale di revisione del Parere CTVA 1509/2014 di responsabilità del Ministero della transizione ecologica e.

Preso 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.

Richiamato

- l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale presentato il 09/04/2021 da RFI relativo alle modifiche apportate al progetto in esito agli approfondimenti progettuali e alle prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con pareri n. 98/2014 e n. 73/2019
- le richieste di integrazioni avanzate nell'ambito di detta procedura dalla Commissione Tecnica di Valutazione Ambientale il 28 febbraio 2022 relativamente alle tematiche: aspetti progettuali, aria, flora, biodiversità e VInCA, paesaggio, acque superficiali, suolo rumore e vibrazioni, salute, Progetto di Monitoraggio Ambientale, Rifiuti e Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo

SI FORMULANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

A riguardo dell'avviso al pubblico di RFI in merito a 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 QUADRUPPLICAMENTO RHO - PARABIAGO E RACCORDO Y RELATIVO AL POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA, TRATTA RHO-GALLARATE CUP J31J05000010001

SI TORNA A RIBADIRE LA FORTE CONTRARIETA' IN MERITO AL PROGETTO RHO – PARABIAGO A QUATTO BINARI realizzato con l'aggiunta di due binari ai due attualmente in esercizio e con un'ulteriore, non sostenibile, avvicinamento agli immobili esistenti, tutti realizzati con l'assenso delle ferrovie, e sui quali nuovi binari esterni, per altro, si intende far transitare i treni ad alta velocità e merci particolarmente impattanti sotto il profilo delle vibrazioni, del rumore e della sicurezza.

Continuare in questa direzione che determina un forte e devastante impatto sull'abitato di Vanzago senza un percorso progettuale corretto, ovvero una progettazione preliminare e quindi definitiva con la verifica della sostenibilità della realizzazione dei 4 binari, non ha consentito un adeguato approfondimento tecnico ed un'ordinata raccolta dei necessari pareri oltre che la verifica di altre soluzioni corrispondenti alle necessità di mobilità e trasporto lombardo che sono stati richiesti negli anni ma purtroppo sono rimasti del tutto inascoltati da Rete Ferroviaria Italiana, Italferr e da Regione Lombardia programmatore per competenza territoriale.

Premesso che nell'ambito delle osservazioni al progetto presentate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel febbraio 2021 si è chiesto di attuare una puntuale verifica del progetto anche in ordine

alla opportunità di far ripartire la progettazione dal preliminare, mai effettuato per i quattro binari, che consenta in primo luogo di verificare la localizzazione dell'opera.

Ricordato che in assenza dell'accoglimento della richiesta sopra riportata, abbiamo chiesto nell'ambito della procedura VIA/VAS al Ministero della Transizione Ecologica nel giugno 2021 quanto segue, ottenendo il riscontro che di riporta tratto dal sinottico delle osservazioni allegato 4 della documentazione di questa fase del procedimento:

1. di effettuare una nuova e più accurata valutazione di impatto ambientale che tenga conto della specificità del Comune di Vanzago e del SIC dell'Oasi WWF.

Riscontro: Lo studio di impatto ambientale ha tenuto conto, nel valutare le ricadute delle opere oggetto di valutazione, di tutte le emergenze naturalistiche presenti nell'area di potenziale influenza degli interventi, tra le quali la Riserva Naturale Bosco WWF di Vanzago, escludendo qualsiasi ricaduta diretta o indiretta su tale aree appartenente alla rete Natura 2000. Si fa presente, peraltro, che tra le opere da valutare nel presente SIA, che modificano il PD2013 che ha ottenuto parere favorevole, vi è la ridefinizione del sistema di drenaggio delle acque di piattaforma che ha permesso di evitare il recapito delle acque di piattaforma nel derivatore di Parabiago, da cui parte il canale secondario del Villorosi che attraversa il territorio del SIC/ZPS "Bosco di Vanzago". Ciò consentirà di evitare la potenziale interferenza sugli habitat prioritari che la soluzione di drenaggio del PD 2013 determinava. La valutazione di Incidenza ambientale relativa al SIC/ZSC "Bosco di Vanzago" redatta in fase di richieste di integrazioni conferma quanto sopra detto, ed è allegata alla presente documentazione.

Nostro commento: positive sono le considerazioni svolte e l'attenzione riservata al SIC, il nostro auspicio era e rimane che altrettanta attenzione possa essere riservata al particolare grave impatto su Vanzago dell'intervento. Richiamiamo da tempo questo aspetto senza, a nostro avviso, aver avuta adeguati e significativi riscontri-

2. di effettuare allo stesso tempo una procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale VINCA, resa necessaria per la presenza nel territorio di Vanzago il cui abitato è completamente attraversato dall'intervento del Sito di Interesse Comunitario Oasi WWF di Vanzago: non è comprensibile come il proponente possa sfuggire a questo procedimento giustamente richiesto al nostro Comune ad esempio in occasione della programmazione urbanistica.

Riscontro: La valutazione di Incidenza ambientale relativa al SIC/ZSC "Bosco di Vanzago" è stata redatta in fase di richieste di integrazioni e conferma quanto sopra esposto circa la non incidenza delle opere oggetto di valutazione sul sito natura 2000, ed è allegata alla presente documentazione

Nostro commento: Finalmente di è ottemperato a questa normativa che è stata per lungo tempo disattesa ed ignorata dal proponente come altri passaggi procedurali che hanno reso il processo di progettazione scarsamente efficace e assolutamente non partecipato.

Nella nota inviata nel giugno 2021 avevamo avanzato proposte per arricchire le valutazioni che sarebbero state effettuate di cui non ritroviamo menzione nell'allegato 4 sinottico delle osservazioni e quindi neppure riscontro, scegliamo quindi di riproporle aggiornandole e/o integrandole con nuovi elementi per cui **SI CHIEDE:**

- A. in via prioritaria di **riprogettare il tracciato modificando la localizzazione dell'opera al fine di dare differenti soluzioni al traffico relativo ai treni a lunga percorrenza ed al traffico merci per cui riteniamo necessario prevedere una nuova linea dedicata.**

Come descritto nello Studio di Impatto Ambientale del marzo 2013, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale persegue, per gli interventi infrastrutturali relativi alle reti ferroviarie, la specializzazione delle infrastrutture: *"Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali della rete ferroviaria, il piano, recependo anche le indicazioni ed i programmi di livello sovraordinato, persegue l'obiettivo del miglioramento della specializzazione delle infrastrutture. Sulle nuove linee potrà essere instradato il traffico a media-lunga distanza e le linee esistenti dovranno essere adattate ad un uso metropolitano e regionale"* (MDL112D22RGS0000001A – Sintesi non Tecnica – pag 27).

Condividendo tali considerazioni, si chiede la riprogettazione dell'opera attraverso il miglioramento della linea esistente con il potenziamento dei treni ad alta frequentazione, al fine di trasformare l'attuale servizio ferroviario in una vera e propria metropolitana suburbana di superficie che permetta di collegare velocemente i territori dell'intera linea Rho-Gallarate a Milano e a tutti i paesi serviti dalle linee S.

Il decongestionamento dell'attuale linea Rho-Gallarate permetterebbe di dare vita ad un servizio metropolitano che a questo punto non si fermerebbe più alla stazione di Parabiago (attuale limite del progetto di quadruplicamento) ma sarebbe garantito su tutta la linea, con un indubbio miglioramento del servizio, una maggiore accessibilità dello stesso da tutti i territori attraversati e un vantaggio per i pendolari, che avrebbero una valida alternativa al raggiungere Milano con mezzi propri.

- B. in via subordinata, di riprogettare il tracciato con una soluzione che preveda l'**interramento della linea ferroviaria** nel tratto di attraversamento in Vanzago, tale soluzione pur rilevante per il prevedibile impatto dei lavori nel nostro Comune comporterebbe però un esito finale migliorativo per il territorio in termini di minor frattura territoriale, presenza di rilevanti barriere e possibile utilizzo del sedime ferroviario per una migliore connessione pedonale, ciclabile e viaria e per riconversione a verde.

Si sottolinea che dal recente inserimento nel Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza della Rho-Parabiago nell'ambito delle "Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa – Liguria-Alpi" emerge che l'opera è finalizzata a garantire in particolare il trasporto merci, in contrasto con quanto invece dichiarato all'interno del progetto, oggetto della VIA, che dichiara la riduzione dei treni merci dagli attuali 30 a 20.

Non sfuggirà che un'errata previsione in tal senso potrebbe falsare e di molto la progettazione per affrontare adeguatamente le tematiche di vibrazioni, rumore e sicurezza altamente impattanti sulla qualità della vita dei cittadini residenti nei territori attraversati.

In via subordinata e in difetto rispetto a quanto richiesto ai punti A e B di tenere conto, nell'emissione del parere di VIA delle seguenti osservazioni e che quanto invaso con il progetto non è una semplice "interferenza" ma sono proprietà private – abitazioni, pertinenze, sedi di attività - danneggiate in tutto o in parte o deprezzate o sono proprietà pubbliche, quindi di tutti i cittadini, dedicate alla viabilità, a percorsi ciclo – pedonali, ad aree verdi e gioco, ad alberature, a parcheggio e servizi che complessivamente determinano la qualità della vita a Vanzago ed alla cui realizzazione negli anni si è provveduto con risorse della fiscalità locale che ha dovuto anche farsi carico ad esempio della realizzazione di ben tre sottopassi per la chiusura di altrettanti tre passaggi a livello non assistita da alcun contributo sovracomunale.

BARRIERE ANTIRUMORE

Le barriere antirumore costituiscono un utile contrasto all'inquinamento acustico delle infrastrutture legate alla mobilità. Il progetto prevede la loro collocazione anche nel tratto abitato di Vanzago ed ipotizza due scenari: uno legato alla realizzazione del solo quadruplicamento del tratto Rho – Parabiago nell'ambito del complessivo progetto di potenziamento ed un secondo, ancora più peggiorativo sotto il profilo dell'impatto in termini di cesura del territorio ed invasività per i frontisti, nel caso di realizzazione anche del triplicamento del tratto Parabiago – Gallarate e del conseguente ulteriore incremento del transito di treni.

Non sfuggirà che la non chiarezza sulla realizzazione del secondo tratto Parabiago – Gallarate non consente di avere contezza dell'ulteriore maggior impatto con aumento dei tratti da 7,5 metri di altezza delle barriere e, nel caso di non sufficiente protezione dei ricettori, di necessità di interventi passivi sugli stessi.

Si chiede comunque visto l'alto impatto determinato dalla posa di barriere in un ridotto spazio di distanza dai fabbricati determinato dall'allargamento del sedime ferroviario che:

- Si eviti il ricorso a barriere tipo simili a tutto il tratto ferroviario per dare priorità a soluzioni innovative ed anche discostanti dal tipologico del progetto con l'obiettivo di minimizzare

l'impatto sulla qualità della vita dei residenti sicuramente agevolata da un minor rumore ma non a discapito di un adeguato livello di luminosità, vista ed aerazione.

- Si eviti per tutto il tratto in Vanzago la posa di barriere in acciaio inox che costituirebbero un effetto "carcere di massima sicurezza" che la comunità di Vanzago tutta non merita di patire.
- Si prevedano barriere trasparenti o mascherate da elementi verdi con la definizione, già nell'ambito della progettazione definitiva di tavole e rendering che rendano pienamente lo stato dei luoghi post realizzazione e che nel contempo prefigurino gli eventuali ulteriori interventi passivi sui ricettori così non adeguatamente protetti.
- Tale progetto di dettaglio dovrà comprendere, con oneri che in alcun modo possono essere posti a carico della comunità di Vanzago, la costante manutenzione delle barriere con particolare riferimento a:
 - In caso di barriere trasparenti prevenzione di atti di vandalismo (rottura o non autorizzate attività di writer) con la posa di telecamere di vigilanza.
 - In ogni caso con la periodica ravvicinata e costante manutenzione per effettuare riparazioni, cancellazioni di scritte o adeguata cura della vegetazione collocata.

Le richieste inviate lo scorso giugno e sopra riportate vengono confermate in quanto la maggior attenzione posta al tema barriere nel documento allegato 2 Barriere antirumore studio paesaggistico architettonico per l'approfondimento delle scelte cromatiche, seppur mostra una maggiore attenzione al tema, è a nostro avviso lontano dall'assicurare per il tratto di Vanzago l'utilizzo su entrambe i lati e per l'intera tratta si barriere trasparenti; come è lontano da prevedere la massima mascheratura delle stesse e la loro continua e costante manutenzione. Ribadiamo si tratta di una questione vitale per Vanzago e torniamo per tanto e con forza a chiedere risposte ed impegni concreti.

ALBERATURE

Tra i tanti negativi impatti determinati dal progetto di quadruplicamento che comporta uno sconfinamento dall'attuale sede ferroviaria vi è quello dell'abbattimento di un considerevole numero di alberature di alto fusto (63 pioppi lungo la ferrovia dal termine di via Valle Ticino al confine di Vanzago e di 11 tra platani e pini marittimi tra via Castelli e Piazza 25 aprile).

Tali alberature, in parte poste a dimora proprio per mascherare la ferrovia e rendere qualificate le aree a lei prossime, devono essere assolutamente riconsegnate alla comunità di Vanzago prioritariamente in analoga posizione nel caso non se ne possa evitare l'abbattimento o in caso di ri-piantumazione con la valorizzazione del valore ambientale attuale che deve essere reso alla comunità non in termini monetari ma di dotazione verde equivalente.

Anche in questo caso si chiede di sviluppare un dettagliato progetto che tenga conto di ogni costo non a carico della comunità di Vanzago fino a che sia garantito attecchimento e sviluppo delle alberature.

Le richieste inviate a giugno 2021 in merito alle alberature e sopra riportate, non si possono dire superate. Apprezzabile è l'elaborazione dell'allegato 1 Schede degli interventi di inserimento ambientale e paesistico, ma tali previsioni non sono esaustive essendo prodotte sul progetto che non tiene conto delle notevoli modifiche conseguenti alla realizzazione del bay.pass del Villorosi oltre ad una palese sottovalutazione di alcune aree verdi con fusione ricreativa di cui non si tiene pienamente conto. Chiediamo quindi di elaborare nuovamente le schede tenendo conto della realizzazione del by-pass del Villorosi e di un utilizzo ai fini ambientali delle porzioni dell'ex canale che dovrà essere adeguatamente sistemato a cura del progetto stesso, anche con elementi di verde.

AREE VERDI

Nell'equilibrio urbanistico di Vanzago le aree verdi, pubbliche – pubbliche attrezzate e private, costituiscono un elemento non rinunciabile per la qualità della vita, la qualità ambientale e la valorizzazione del territorio con impatto anche sul valore immobiliare delle proprietà.

Va quindi ridotto al massimo l'impatto del progetto sulle medesime e, ove non possibile, massimamente compensata la diminuzione sia in termini di quantità che di fruibilità delle aree.

Ci riferiamo, non in via esclusiva

- Per la parte pubblica
 - Al Parco di via della Filanda, comunemente noto a Vanzago come Parco del Cerini (antico stabilimento presente nell'area in passato)
 - All'area tra via Cantoniera e via Madre Teresa di Calcutta, comunemente nota a Vanzago come Prato della Garêta (denominazione locale della zona)
 - Al Parco di via Quasimodo, comunemente noto a Vanzago come Parco del Casinutun (denominazione locale della zona)

Aree attrezzate dedicate al tempo libero dei residenti non solo della zona ma dell'intera Vanzago con una particolare attenzione ai più piccoli cittadini che trovano qui una qualificata e gradevole zona di gioco.

Si ricorda infatti che tali aree sono entrate nella disponibilità della comunità di Vanzago nell'ambito del Piano Integrato di Recupero ex aree Zust, intervento assentito da Regione Lombardia che ha, a suo tempo, imposto al privato proponente di prevederle nell'ambito dello standard da rendere all'interno del progetto compattando in particolare l'area di via della Filanda per costituire una grossa potenzialità per Vanzago.

È quindi necessario che vengano ridotti al massimo gli impatti:

- Contenendo al massimo la riduzione della loro superficie effettivamente fruibile
 - Verificando l'effettiva fruibilità durante il periodo dei lavori e post opera
 - Sviluppando in tal senso un'apposita e dettagliata progettazione che comprenda, in caso di diminuzione di quantità e fruibilità, un'adeguata compensazione con realizzazione a cura del progetto di potenziamento di una nuova area acquisita al patrimonio comunale e adeguatamente attrezzata.
 - Analogamente, nella malaugurata ma purtroppo abbastanza prevedibile non piena fruibilità nel lungo periodo dei lavori, dovrà essere individuata, acquisita e realizzata una adeguata soluzione alternativa.
- Per la parte privata
 - A giardini e aree di unità immobiliari singole o condomini interferiti dal progetto (di cui diremo in apposito paragrafo relativo agli espropri e limitazione dell'utilizzo)
 - All'area di via I Maggio destinata dal progetto con una totale insensibilità ambientale, ad area di cantiere anche se inserita in corridoio ecologico tutelato (diremo in seguito in apposito paragrafo)

Le osservazioni sopra riportate inviate a giugno 2021 in merito alle aree a verde impattate dal quadruplicamento, soprattutto se permarrà il progetto senza il by-pass del Villoresi, restano valide e quindi si sottopongono nuovamente quali elementi per cui si chiede la salvaguardia ottenibile in alcuni casi con il by-pass del Villoresi e comunque un monitoraggio durante e post opera per assicurarne fruibilità o compensazione che in alcun modo può essere lasciata al caso e all'improvvisazione e/o alla scelte unilaterali dell'appaltatore.

SISTEMI DI RACCOLTA DELLE ACQUE

Oltre all'impatto negativo sulle aree verdi ed alberature, il progetto contiene un'ulteriore soluzione progettuale in tema di raccolta delle acque della sede ferroviaria assolutamente non condivisibile perché dissemina lungo tutto il tratto in Vanzago vasche, in parte a cielo aperto, realizzate per tale funzione. Si tratta di elementi poco qualificanti ed in qualche caso pure pericolosi, sicuramente che contribuiscono ad un'ulteriore sacrificio di aree al di fuori del perimetro ferroviario e quindi di ulteriore "invasione" del territorio.

Vanzago si è dotata da tempo e con un notevole dispendio economico di un sistema di rete fognaria, si chiede quindi che venga sviluppato un progetto che definisca l'utilizzo di tale rete, la fattibilità della

soluzione, la definizione di un canone per l'utilizzo e l'eventuale costo di adeguamento a carico del progetto di potenziamento.

Non individuamo su raccolta delle acque oggetto delle richieste del 2021 sopra riportate alcun miglioramento apportato al progetto e quindi riformuliamo le stesse chiedendo di rimuovere anche questo elemento che contribuisce a peggiorare l'impatto del progetto.

PARCHEGGIO VIA PREGNANA

Da anni Vanzago si fa carico di fornire i parcheggi per i fruitori del servizio ferroviario regionale, non tutti residenti nel nostro comune ma provenienti anche da altri, sia con la realizzazione di un'area apposita in via Assisi che con l'uso di aree di sosta in varie zone (via Pregnana parcheggi lungo il Campo sportivo, del Calderara, di via De Gasperi, di via Firenze, Como e Torino, di via Paolo Ferrario tratto chiuso). Per tutte queste aree il Comune deve provvedere con ricorso alla propria fiscalità alle manutenzioni ordinarie, pulizia compresa, e straordinarie.

Il progetto prevede la realizzazione in area attualmente a verde di un parcheggio da 200 posti, condividiamo ed anzi auspichiamo tale realizzazione ma al fine di ridurre gli impatti già gravosi dell'intero intervento in tema di consumo di suolo, chiediamo di prevedere di realizzarlo nel sottosuolo con accesso diretto al marciapiede centrale, con dotazione di idoneo sistema di illuminazione, videosorveglianza ed eventuale sistema di chiusura nelle ore notturne in cui è assente il servizio ferroviario.

L'area per la realizzazione, inserita nel corridoio ecologico regionale, dovrà essere acquisita dalla proprietà Ospedale Maggiore di Milano ed il soprasuolo dovrà essere mantenuto quale area verde, salvo la viabilità necessaria, le rampe di accesso al parcheggio e la realizzazione di aree stop and go, dotate di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici, di un bici park che sostituirà quello attualmente presente nella stazione ferroviaria. Anche tale struttura andrà adeguatamente illuminata, video sorvegliata per garantire la sicurezza dei mezzi ivi depositati.

Si chiede anche che la successiva manutenzione resti in carico a ferrovie che si dovrà assumere anche tutte le spese inerenti e conseguenti ivi compresa pulizia, illuminazione, video sorveglianza.

La proposta di interrimento del parcheggio di via Pregnana, avanzata nel 2021 al fine di diminuire gli impatti mantenendo la superficie dell'area a verde come allo stato attuale, viene riformulata con l'aggiunta di prevedere che nell'area conservata a verde vengano piantumate le alberature previste nella scheda 14 degli interventi di inserimento ambientale e paesistico.

PARCHEGGIO VIA ASSISI (AMPLIAMENTO)

Il progetto prevede l'ampliamento del parcheggio di via Assisi (attuali 107 stalli) in area attualmente a verde con la realizzazione di ulteriori 117 stalli, condividiamo ed anzi auspichiamo tale realizzazione ma al fine di ridurre gli impatti già gravosi dell'intero intervento in tema di consumo di suolo, chiediamo di prevedere di realizzarlo sottosuolo con accesso diretto al marciapiede centrale (attualmente assicurato solo dall'accesso esistente), con dotazione di idoneo sistema di illuminazione, videosorveglianza ed eventuale sistema di chiusura nelle ore notturne in cui è assente il servizio ferroviario.

L'area per la realizzazione dovrà essere acquisita dall'attuale proprietà ed il soprasuolo dovrà essere mantenuto quale area verde, salvo la viabilità necessaria, le rampe di accesso al parcheggio e la realizzazione di aree stop and go, dotate di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici, di un bici park. Anche tale struttura andrà adeguatamente illuminata, video sorvegliata per garantire la sicurezza dei mezzi ivi depositati.

Si chiede anche che la successiva manutenzione resti in carico a ferrovie che si dovrà assumere anche tutte le spese inerenti e conseguenti ivi compresa pulizia, illuminazione, video sorveglianza.

La proposta di interrimento dell'ampliamento del parcheggio di via Assisi, avanzata nel 2021 al fine di diminuire gli impatti mantenendo la superficie dell'area a verde come allo stato attuale, viene riformulata con l'aggiunta di prevedere che nell'area conservata a verde vengano piantumate le alberature previste nella scheda 17 degli interventi di inserimento ambientale e paesistico.

PISTA CICLO PEDONALE DI COLLEGAMENTO VIA PAOLO FERRARIO - VIA MADRE TERESA DI CALCUTTA

Riformuliamo la richiesta in merito in conseguenza della prevista realizzazione del by-pass del Villoresi.

Lo sviluppo del progetto impatta fortemente, sia durante la lavorazione ed anche a fine opera, su questo percorso ciclo pedonale attualmente caratterizzato, quale qualificante elemento paesaggistico per parte dell'anno quando è nel periodo di non asciutta, dalla presenza del Canale Secondario Villoresi e delle alberature (ben 63 pioppi di alto fusto).

La realizzazione del by-pass del Villoresi dovrebbe consentire il mantenimento di questo percorso ed auspicabilmente anche delle alberature elemento attualmente qualificante per l'intera annata. Si chiede:

- il mantenimento della pista ciclo pedonale da attuare con un'accurata e adeguata progettazione che preveda elementi arborei, illuminazione e in alcuni punti video sorveglianza;
- nel caso nella fase di cantiere non sia possibile la fruizione, che si preveda una valida alternativa anche se temporanea;
- l'eventuale prosecuzione del percorso sfruttando i tratti dell'ex struttura del Canale non necessari alla posa dei binari aggiuntivi.

PISTA CICLO PEDONALE ACCESSIBILITA' A OASI BOSCO WWF DI VANZAGO (COMPLETAMENTO)

Il progetto prevede il completamento della pista ciclopedonale di collegamento all'Oasi Bosco WWF. Condividiamo fortemente questo intervento che prevede la realizzazione del tratto mancante da via Del Sasso a via delle Tre Campane. La soluzione progettuale al momento elaborata non è condivisibile.

Si chiede quindi che venga elaborato un progetto dettagliato - da condividere come per ogni progettualità richiesta con l'Amministrazione Comunale - in questo caso anche con il coinvolgimento di Città Metropolitana, ai fini della puntuale identificazione del tracciato e degli eventuali impatti sulla strada provinciale a lato della quale, in totale continuità con i due tratti di ciclopedonale esistenti, si dovrà realizzare l'intervento.

Si chiede inoltre che l'opera indipendentemente dai lavori di potenziamento venga realizzata in tempi celeri e non rinviata a fine opera principale.

Nel ribadire la forte valenza ambientale di questo intervento si confermano le richieste come contenute nelle osservazioni di giugno 2021.

PISTA CICLO PEDONALE ACCESSIBILITA' PARCO LOCALE INTERESSE SOVRACOMUNALE PLIS BASSO OLONA

L'intervento prevede la realizzazione di diverse piste ciclabili, in particolare vorremo che per il tratto interessato dal nostro Comune queste comprendessero anche la connessione con il Parco Locale di Interesse Sovracomunale PLIS Basso Olona con realizzazione di un percorso da Castellazzo di Rho anche attraverso via Garibaldi prevenendo dalla dismessa ex strada provinciale, nota come strada del Mulino Sant'Elena o dei Rossi in Pregnana Milanese.

Si chiede prima un apposito tavolo tecnico per la definizione di questa progettualità sovracomunale da tenersi anche con i Comuni di Rho e Pregnana ai fini dello sviluppo delle progettazioni e di una realizzazione non al termine dell'intervento principale.

Nel ribadire la forte valenza ambientale di questo intervento si confermano le richieste come contenute nelle osservazioni di giugno 2021, sottolineando come un intervento così impattante qual è il quadruplicamento deve ricercare compensazioni nell'ambito della mobilità sostenibile che si basa anche su un sistema di piste ciclabili tra loro connesse in una rete metropolitana che deve sempre essere in crescita.

FABBRICATI, PERTINENZE OGGETTO DI ABBATTIMENTO ED ESPROPRIO

Si tratta di un tema di forte impatto a Vanzago, unico dei comuni attraversati dall'intervento di quadruplicamento ad avere in modo pressoché continuativo abitato sia a nord che a sud della ferrovia. Corre l'obbligo prima di tutto, anche se può risultare ad abbondanza, di ricordare che tutti questi edifici,

da quelli più di vecchia edificazione e sistemazione a quelli più recenti (solo ad esempio condomini di via Castelli, via Valle Ticino, via Grazia Deledda, via Cantoniera e via Madre Teresa di Calcutta) sono stati tutti oggetto di richiesta di permessi a ferrovie e da loro assentiti perché realizzati nella fascia di rispetto ferroviario.

Corre parimenti l'obbligo di ricordare che si tratta di proprietà private spesso acquisite con il duro lavoro di anni e accensione di relativi mutui.

È utile quindi che il progetto preveda

- Per gli espropri con abbattimento
Si chiede il riconoscimento non del valore di mercato dell'abitazione oggetto di abbattimento ma del valore di mercato in Vanzago per un'analogia sistemazione abitativa che comprenda ogni spesa conseguente ed inerente compresi traslochi, pratiche e quant'altro. Crediamo che anche la miglior soluzione proposta comporterà per le proprietà toccate comunque mai una sufficiente adeguata compensazione e quindi chiediamo fortemente che almeno questo venga fatto. Il riconoscimento deve essere dato anche ad affittuari di abitazioni o attività che devono essere aiutati a trovare una nuova sistemazione e nel contempo ristorati per le spese sopportate.
- Per gli espropri per parti di giardino o pertinenze
Si chiede che coloro che rientrano in questa fattispecie, possano decidere liberamente e senza alcuna coercizione di restare nelle loro abitazioni oppure di ricevere una proposta adeguata, pari a quella da noi indicata per i proprietari di immobili abbattuti e espropriati.
- Per coloro che sono maggiormente impattati dalla posa di barriere la cui altezza è incrementata a causa del potenziamento a 4 binari
Si chiede che possano anche loro decidere liberamente e senza alcuna coercizione di restare nelle loro abitazioni oppure di ricevere una proposta adeguata, pari a quella da noi indicata per i proprietari di immobili abbattuti e espropriati.
- Per coloro che pur vedendosi installare le barriere in prossimità dell'abitazione non vedranno sufficientemente mitigato l'abbattimento del rumore entro i limiti di legge e saranno quindi oggetto di interventi passivi sulle abitazioni, salva la possibilità di lasciare l'immobile con ristoro, che i medesimi interventi siano ovviamente completamente a carico del progetto, che venga riconosciuta la eventuale spesa ripetuta per la manutenzione e l'eventuale costo energetico.
- Per tutti i frontisti un adeguato ristoro per la inevitabile perdita di valore dell'immobile anche a fine intervento e per il maggior livello di disagio sopportato.

Per il grave pregiudizio patito da residenti ed esercenti di attività confinanti o prossimi alla ferrovia, rinnoviamo le richieste sopra riportate e contenute nelle osservazioni del giugno 2021.

AREE DI CANTIERE DI

- **VIA VANZAGO IN POGLIANO (IN FONDO A VIA MONTE ROSA)**
I progetto prevede inspiegabilmente la collocazione di una delle due aree di cantiere in Vanzago al termine di via Monte Rosa in piena aderenza al considerevole condominio di via Madre Teresa di Calcutta, comunemente noto come Filanda 7, che si troverà pertanto il cantiere dalla ferrovia a nord, se non si modifica come già chiesto la previsione, il transito mezzi ad est e un'area di cantiere (in via Vanzago a Pogliano) ad ovest.
Si chiede l'allontanamento del cantiere dal condominio Filanda 7 il più possibile verso ovest nell'area che risulta per altro della medesima proprietà con idonea schermatura per la parte verso lo stesso condominio e le altre abitazioni.
- **VIA I MAGGIO**
Ancora inspiegabilmente il progetto prevede che la collocazione di una delle due aree di cantiere sia spostata da via della Liberazione a via I Maggio a pochi metri di distanza e permanendo all'interno del corridoio ecologico regionale.
Si chiede la cancellazione di questa sciagurata previsione e la collocazione del cantiere in area da individuare fuori dal corridoio ecologico e nell'ambito della limitrofa zona industriale in Pregnana dove è possibile a nostro avviso reperire un'area non verde lontana dalle abitazioni.
Non rileviamo alcuna modifica e quindi riformuliamo la richiesta sopra riportata contenuta nelle osservazioni del giugno 2021. Aggiungiamo la forte preoccupazione sorta nel leggere nella documentazione che l'individuazione delle aree di cantiere e di quelle aggiunte di stoccaggio sono

elementi indicativi che potranno essere modificate dall'appaltatore in fase di progettazione esecutiva e di realizzazione per ragioni funzionali all'opera. Si chiede di definire un progetto di cantierizzazione per le aree operative e di stoccaggio che abbia come elemento principale la minimizzazione degli impatti in fase di realizzazione dell'intervento e la vivibilità delle zone interessate che saranno già pesantemente provate per le lavorazioni sulla ferrovia.

- **VIA MILANO / (NUOVA PREVISIONE DI AREA OPERATIVA E DI STOCCAGGIO)**
Aggiungiamo sul tema cantierizzazioni, l'osservazione relativa alle nuove ed attigue aree operative e di stoccaggio previste in via Milano nel tratto corrispondente all'area verde di via Assisi, in una zona per nulla periferica ma centrale del nucleo abitato di Vanzago. Le aree sono previste nell'ambito del progetto del by-pass del Villorosi, si chiede che si cancelli tale previsione o in subordine si individui, in accordo con l'Amministrazione Comunale, una diversa e più periferica collocazione anche con riguardo all'immissione sulla via Milano, strada provinciale.

ACCESSO ALLA SEDE FERROVIARIA PER LAVORI E VIABILITA' MEZZI

Il progetto pare non affrontare con sufficiente approfondimento e sicuramente senza alcuna interlocuzione con il territorio a partire dall'Amministrazione Comunale questo delicato tema.

Si ritiene necessario che si provveda, prima dell'approvazione del progetto definitivo, alla definizione di una puntuale programmazione di viabilità e accesso al cantiere ferroviario vincolante con l'appaltatore e da definire in apposito tavolo tecnico amministrativo con l'Amministrazione Comunale, i proponenti, i progettisti ed altri soggetti coinvolti.

Tale programmazione dovrà prevedere in dettaglio a carico del progetto l'onere di manutenzione, la responsabilità per mancata manutenzione e, al termine degli interventi o anche durante se necessario, il completo o parziale rifacimento di asfaltatura e di relativa segnaletica.

Continuano a permanere le perplessità sull'assenza di una previsione e di tutele in questo ambito, riproponiamo pertanto le richieste già contenute nelle osservazioni del giugno 2021.

CONTENIMENTO DISAGI NEL PERIODO DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE

Il progetto prevede un generale tempo di realizzazione dell'intervento stimato in 5 complessivi anni, ma esperienze analoghe di potenziamenti di reti ferroviarie (citiamo solo ad esempio Arcisate e Vignate) ci inducono a temere tempi anche molto più lunghi.

Si chiede quindi che siano meglio specificati in un cronoprogramma le tempistiche e che in caso di ritardi sia previsto il riconoscimento di un ristoro per un ulteriore "rallentamento di Vanzago" con ampi disagi alla sua popolazione ed alle attività commerciali che è pari al contributo per rallentamento treni che ferrovie in passato ha chiesto anche al nostro Comune per assentire alla realizzazione dei sottovia interferenti con il servizio ferroviario.

Si chiede parimenti che gli orari di cantiere e di transito dei mezzi sia contenuto e comunque articolato così da assicurare il riposo dei cittadini di Vanzago.

In assenza di riscontri al delicato tema del cronoprogramma della fase realizzativa dell'intervento e dei tempi in cui saranno effettuate le lavorazioni, riproponiamo le richieste già contenute nelle osservazioni del giugno 2021

CANALE SECONDARIO VILLORESI

Con piacere rileviamo che si è sanata la grave carenza riguardante l'assenza di interlocuzione con il Consorzio Villorosi in merito alle opere di modifica del secondario che anche noi avevamo illustrato con tutte le negative ricadute nella osservazione del giugno 2021.

Prendiamo atto della elaborazione di uno studio di pre-fattibilità per la realizzazione di un by-pass da Pogliano a Pregnana nel tratto corrispondente al Comune di Vanzago. Chiediamo in merito:

1. Che tale intervento venga tassativamente realizzato accelerando la definizione della progettazione con il coinvolgimento di tutti i soggetti territorialmente coinvolti
2. Che la tempistica di realizzazione scongiuri la realizzazione di interventi provvisori che comporterebbero un dispendio di denaro pubblico ed il pregiudizio delle aree ove tali interventi

verrebbero realizzati anche in riferimento all'abbattimento di alberature e devastazione di aree verdi o di proprietà private

3. Che l'intervento comprenda la sistemazione dei tratti del vecchio manufatto non interessati dal potenziamento della ferrovia, così da riqualificarli ambientalmente secondo un accurato progetto di intervento che deve seguire immediatamente la realizzazione del by-pass dove non in conflitto con la realizzazione del potenziamento ferroviario.

ELETTRODOTTO CESANO – TAVAZZANO EST (TRATTO IN VANZAGO)

Lo spostamento dell'elettrodotto Cesano-Tavazzano Est è inserito come opera di compensazione nell'ambito della realizzazione del potenziamento della Rho-Gallarate secondo le indicazioni dello studio di fattibilità realizzato da Terna in anni passati su richiesta del Comune di Vanzago.

Per una maggiore efficacia dell'intervento e per evitare la presenza di questa infrastruttura nel corridoio ecologico regionale, si chiede di prevederne l'interramento con realizzazione della necessaria cabina di trasformazione. Anche in questo caso si chiede l'attivazione di un tavolo per la definizione del progetto nel quale coinvolgere oltre all'Amministrazione Comunale il soggetto proprietario e gestore dell'elettrodotto.

Ribadiamo in assenza di riscontro la proposta di un diverso intervento, maggiormente risolutivo per la soluzione finale, per questa opera compensativa.

INTERRAMENTO STRADA PROVINCIALE 229 PER UN TRATTO DALLA ROTONDA DI CONNESSIONE ALLA VARIANTE ALLA SP 172

La stazione in Vanzago è denominata Stazione Vanzago – Pogliano Milanese ed è molto utilizzata anche dai cittadini lì residenti. I territori dei due Comuni del resto si sviluppano urbanisticamente quasi come un unico abitato diviso dalla Strada Provinciale 229, parecchio trafficata e costituente nel punto di maggior contatto tra i due abitati una forte cesura per le connessioni da e verso la stazione per i residenti a Pogliano ed anche da e verso la locale Scuola Secondaria di Primo Grado Anselmo Ronchetti, convenzionata tra i due comuni, per i residenti a Vanzago oltre che per ogni altra funzione commerciale o privata.

Nel 2003 nell'ambito dell'espressione di un parere per la realizzazione del progetto di variante alla S.S. 33, si era sviluppata l'ipotesi di interrimento di questo asse viario per il tratto necessario a connettere con maggiore sicurezza i due abitati sviluppando anche uno studio di fattibilità della riconnessione delle viabilità comunali.

Riteniamo l'ipotesi ancora attuale ed utile anche al territorio di Pogliano Milanese e ne chiediamo la realizzazione quale opera compensativa che garantisca anche un miglior accesso al servizio ferroviario dalla fermata di Vanzago.

Si chiede pertanto di inserire tale realizzazione nel progetto di potenziamento, di sviluppare la progettazione anche con il coinvolgimento dei due Comuni e di Città Metropolitana e di ogni altro soggetto utile a perseguire questo importante obiettivo.

Ribadiamo in assenza di riscontro la richiesta di inserimento di questa realizzazione nell'ambito delle compensazioni del progetto di potenziamento ricordando che la stessa andrebbe a vantaggio delle due comunità di Vanzago e Pogliano Milanese.

