

Spett. **Ministero della Transizione Ecologica**
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
VA@pec.mite.gov.it

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

4 Luglio 2022

Oggetto: Aggiornamento della Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 216, comma 27, del D.Lgs. 50/2016 per gli effetti dell'art.185 del D.Lgs. 163/2006 in esito agli approfondimenti progettuali e alle prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Pareri nn. 98/2014 e 73/2019.

Progetto definitivo del quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate (C.U.P. J31J05000010001).

Integrazioni.

OSSERVAZIONI

La sottoscritta Graziella Manidi,

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

presa visione della documentazione integrativa predisposta da RFI in riscontro alla nota della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS prot. m_ante.CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001124.28-02-2022, pubblicata sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero della Transizione Ecologica,

sottoscrive interamente le osservazioni trasmesse dal "Comitato Civico contro il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago" in merito agli impatti complessivi dell'opera e alle integrazioni progettuali in esame;

al fine di rappresentare e documentare ulteriormente gli impatti ambientali dell'opera, allega le osservazioni inviate nel Gennaio 2021 in occasione dell'avvio del procedimento di esproprio ex art. 167, comma 5, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., chiedendo alla Commissione VIA di considerarle quali osservazioni valide anche nell'ambito della presente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, in quanto strettamente relative agli impatti che la popolazione subirà a causa dell'opera;

condivide pienamente le conclusioni delle osservazioni del "Comitato Civico contro il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago" e le conseguenti richieste alla Commissione, di seguito riportate:

CONCLUSIONI

Anche la documentazione integrativa prodotta da RFI su richiesta del MITE (così come tutta la precedente documentazione progettuale):

- **conferma l'insostenibilità ambientale dell'opera, in quanto sovradimensionata rispetto alla ristrettezza del corridoio infrastrutturale e al contesto fortemente urbanizzato**, nel quale l'opera determina gravi e molteplici impatti a fronte dei quali non è possibile attuare mitigazioni sufficienti ed efficaci. (Insostenibilità, ci preme ricordarlo ancora, già inequivocabilmente dichiarata in fase di progettazione preliminare dagli stessi progettisti e dalla Commissione Speciale VIA con parere Prot. GAB/2004/7508/B05 del 06/07/2004);

- **solleva nuovi impatti ambientali derivanti dagli aggiornamenti del progetto**, in particolare con riferimento al rilevante aumento di consumo di suolo e aree di cantiere, e alle conseguenti ripercussioni su popolazione e biodiversità, con un ulteriore aggravio degli impatti ambientali complessivi;
- **lascia irrisolte problematiche ambientali di primaria importanza** quali quelle relative a rumore, vibrazioni, aree di cantiere;
- **rimanda alla progettazione esecutiva e alle scelte dell'appaltatore aspetti essenziali per la valutazione dell'impatto ambientale dell'opera** (quali l'ubicazione e organizzazione delle aree di cantiere e il recepimento delle prescrizioni sul rumore): aspetti che dovrebbero essere invece compiutamente valutati in sede di VIA, e non posticipati alla fase esecutiva che non sarà sottoposta ad alcuna approvazione del MITE (né tantomeno di qualsiasi altro Ente, dal momento che l'opera è commissariata allo stesso proponente dell'opera, RFI).

Le suddette criticità ambientali e carenze progettuali comportano, a nostro avviso, un parere di compatibilità ambientale negativo.

Conseguentemente, gli scriventi chiedono:

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

Che la Commissione VIA si pronunci non solo sugli aspetti aggiornati del progetto, ma sull'intero progetto nel suo complesso, con parere di compatibilità ambientale negativo (considerando che l'atto conclusivo del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera nel suo complesso non è ancora stato adottato).

In fede:

Firma



Allegati:

1. Copia del documento di identità del firmatario.
2. Copia delle osservazioni inviate nel Gennaio 2021 in occasione dell'avvio del procedimento di esproprio ex art. 167, comma 5, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

Pogliano Milanese, 24 gennaio 2021

Racc. AR

Spett. **ITAFERR S.p.A.**
Via Vito Giuseppe Galati 71
00155 Roma
c.a. Responsabile della Unità Organizzativa
Gestione Costruzioni competente

p.c.

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

Spett. **Regione Lombardia**
Infrastrutture e Trasporti
Piazza Città di Lombardia 1
20124 Milano

Spett. **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**
Via Nomentana 2
00161 Roma

Spett. **Comune di Pogliano Milanese**
Alla cortese attenzione
Sindaco – Carmine Lavanga
P.zza Avis Aido 6
20005 Pogliano Milanese

**POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA, TRATTA RHO-GALLARATE, PROGETTO DEL QUADRUPPLICAMENTO RHO-PARABIAGO E RACCORDO Y (C.U.P. J31J05000010001):
AVVISO DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO EX ART. 167, COMMA 5, D.LGS. 163/2006 E S.M.I. FINALIZZATO ALLA APPOSIZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO**

La sottoscritta Graziella Manidi,

Premetto di aver già presentato le mie osservazioni al Progetto Definitivo nel 2009 e successivamente nel 2011, a seguito della pubblicazione del Progetto Definitivo per Appalto Integrato e conseguente avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di Pubblica Utilità.

Successivamente all'annullamento della delibera CIPE di approvazione del Progetto Definitivo n. 33 del 13/5/2010 (annullamento del TAR con Sentenza n. 01914 del 9/7/2012 e conferma in secondo grado dal Consiglio di Stato con Sentenza n. 06959 del 21/12/2012), ho espresso le mie osservazioni, che ora reitero, al Progetto Definitivo ripresentato nel 2013.

Da quanto a me noto, il Progetto Definitivo aggiornato nel 2018 non ha subito modifiche sostanziali rispetto alle versioni precedentemente presentate e già oggetto di vasta e decisa opposizione da parte dei cittadini interessati. Permangono i gravi impatti ambientali sulle zone residenziali situate lungo la linea ferroviaria e in generale su tutti i paesi interessati, impatti che non sono stati assolutamente ridotti. Questa è un'ulteriore dimostrazione che il potenziamento della tratta non è realizzabile con accettabili margini di sostenibilità e sicurezza nel corridoio infrastrutturale a disposizione, stretto tra le abitazioni immediatamente adiacenti alla ferrovia, tanto che gli impatti generati dal progetto non risultano adeguatamente mitigabili. Infatti, più si entra nel dettaglio della progettazione e più risulta evidente che lo spazio esistente è troppo limitato per il potenziamento previsto; tanto da richiedere occupazione di altro spazio ed interferire pesantemente con il territorio circostante, con gravi ripercussioni lungo tutta la tratta, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio.

Sussiste pertanto il rischio che la successiva fase di progettazione esecutiva possa riserbare ulteriori peggioramenti.

OSSERVAZIONI

La barriera antirumore illustrata nel progetto, collocata ad una breve distanza dalla facciata dotata di finestra della mia abitazione rivolta verso la sede ferroviaria (lato Sud-Ovest), risulta di altezza (pari a circa 5,40 m dal piano ferro) decisamente superiore a quella della casa.

Il fabbricato di residenza, che è ad un solo piano e perciò dotato di finestre disposte ad altezza limitata, è già oggi delimitato: sul lato Nord-Est da un fabbricato di altezza notevolmente superiore, sul lato Sud-Est da una pertinenza altrui ubicata in territorio di Vanzago, e sul lato Nord-Ovest da una vicina abitazione. La realizzazione della barriera antirumore, di rilevante altezza e continua, crea una forte limitazione all'illuminazione solare ed alla aerazione (anche nell'ipotesi che la porzione prevista trasparente si mantenga tale nel tempo, ad opera di un'adeguata manutenzione e pulizia, i raggi solari risulterebbero filtrati ed il passaggio d'aria impedito) degradando le condizioni igienico-abitative della casa e del giardino, che avrà limitate le condizioni per la piantumazione, coltivazione e semina a prato. Le barriere costituiranno anche schermatura per i segnali TLC.

Lo stradello di servizio, previsto per l'ispezione e la manutenzione dall'esterno delle barriere e del canale di raccolta d'acqua, crea, di fatto, un sentiero intercluso protetto dalla vista e dal controllo, costituente un luogo in cui operare indisturbati nel tentativo di valicare o creare una breccia nella recinzione delle abitazioni.

La vicinanza alla sede ferroviaria, che sarà in futuro occupata da quattro binari su cui correranno treni a velocità superiore all'attuale e con maggiore frequenza, e le conseguenti vibrazioni esporranno a rischio la struttura, di circa 60 anni, del fabbricato, già provata dalla realizzazione a spinta del vicino sottopasso ferroviario e dalle vibrazioni dell'attuale passaggio treni, che negli ultimi anni vengono percepite in modo più intenso di quanto accadesse in passato.

Anche ai lavori relativi al potenziamento della linea, quali la realizzazione della sede ferroviaria e della barriera antirumore (con fondazioni profonde), conseguiranno, presumibilmente, vibrazioni pericolose per la struttura.

Il passaggio di due linee ferroviarie (4 binari), con il previsto aumento del numero giornaliero di treni, creerà sicuramente disagi abitativi, di cui in primo luogo quello acustico, senza dubbio superiori a quelli attuali.

L'aumento della frequenza dei treni, presumibilmente anche di treni merci, aumenterà il rischio di disastri ferroviari che, come hanno mostrato eventi, recenti e non, hanno conseguenze terribili per le vicine abitazioni.

Tutto quanto sopra esposto comporta un'indesiderabile situazione abitativa ed un conseguente pesante deprezzamento della proprietà.

Certa di un vostro utile riscontro, porgo distinti saluti, riservandomi tuttavia ogni futura possibile azione legale.

Graciella Maudì