



Partito Democratico

**Circolo di Vanzago**

**Via Garibaldi 12**

**20043 VANZAGO**

**pd.vanzago@libero.it**

**Cel. 3356371673**

**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/VAS**

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 Roma

RACCOMANDATA R.R.

e per conoscenza

**Comune di Vanzago** Guido Sangiovanni - Sindaco

Sede

**Oggetto:** Progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate (C.U.P. J31J05000010001 [ID: 6028]. Aggiornamento 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 – Osservazioni

Il Circolo del Partito Democratico di Vanzago, con sede in Via Garibaldi 12, in qualità di soggetto interessato agli impatti del progetto di potenziamento della linea ferroviaria Rho - Parabiago sul territorio ove svolge la propria attività politica che a livello locale si caratterizza nella difesa del territorio e degli interessi dei cittadini vanzaghese ed in persona;

della sua legale rappresentante Anna Zanaboni (segretaria del Circolo),

e di

Giovanni Ferrario

in riferimento all'aggiornamento della valutazione di impatto ambientale presentano osservazioni e considerazioni contenute nell'allegato documento.

Ringraziando per l'attenzione che vorrete riservare alle presenti osservazioni e considerazioni, auspichiamo un cenno di riscontro che riteniamo debba doverosamente essere fornito a tutti coloro che presenteranno osservazioni a molto parziale risarcimento di un iter procedurale che non è poco definire lacunoso e omissivo

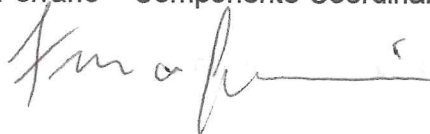
Distinti saluti.

Per il Circolo di Vanzago del Partito Democratico

Anna Zanaboni – Segretaria



Giovanni Ferrario – Componente Coordinamento



Vanzago, 6 luglio 2022

**PARTITO DEMOCRATICO CIRCOLO DI VANZAGO OSSERVAZIONI Progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate (C.U.P. J31J05000010001 [ID: 6028]. Aggiornamento 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 Superiore dei Lavori Pubblici con pareri n. 98/2014 e 73/2019**

Rilevato che anche in questa nuova fase progettuale il territorio di Vanzago continua ad essere pesantemente e negativamente interessato dagli effetti che produrrà la realizzazione del progetto sia in fase di cantierizzazione dell'opera che al suo termine, tanto da restare per tutta la comunità vanzaghese e per il territorio di Vanzago, specie nell'ampia porzione limitrofa all'infrastruttura, un intervento altamente devastante.

In seguito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale a livello nazionale di revisione del Parere CTVA 1509/2014 di responsabilità del Ministero della transizione ecologica,

Richiamato brevemente l'iter procedurale dell'opera in oggetto che ha registrato:

- 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,
- 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,
- 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,
- 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,
- 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 con relativo avvio di procedura finalizzata alla dichiarazione di pubblica utilità in data 25 ottobre 2013,
- l'emissione del parere CTVA 1509/2014 del 23 maggio 2014

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.

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**

In relazione all'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 QUADRUPLICAMENTO RHO - PARABIAGO E RACCORDO Y RELATIVO AL POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA, TRATTA RHO-GALLARATE CUP J31J05000010001

### **Premesso che:**

- La delibera n. 33 del 13 maggio 2010 con la quale il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo è stata annullata dal Tribunale Amministrativo Regionale della Lombardia con sentenza n. 01914 del 9 luglio 2012. L'annullamento è stato confermato in secondo grado dal Consiglio di Stato con Sentenza n. 06959 del 21 dicembre 2012, annullando per l'effetto il Progetto Definitivo stesso.

L'annullamento nasceva dal fatto che la soluzione progettuale adottata nel progetto definitivo (quadruplicamento tratta Rho – Parabiago) era non solo sostanzialmente difforme da quella prevista nel progetto preliminare (triplicamento), ma era anche stata espressamente esclusa nella valutazione delle alternative progettuali dello stesso progetto preliminare in ragione dei vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico.

A nostro avviso nello Studio di Impatto Ambientale elaborato da Italferr per conto del committente RFI sottoposto alla valutazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio nel 2014, permane la grave carenza della giustificazione di come l'affermazione contenuta nella progettazione preliminare relativa all'impossibilità di prevedere un quarto binario dato il fitto contesto urbanistico possa essere superata.

Vi garantiamo che il fitto contesto urbanistico non si è modificato e quindi vi chiediamo di giustificare il superamento degli elementi ostativi contenuti nella VIA del preliminare.

- Il Circolo del Partito Democratico di Vanzago aveva già presentato osservazioni nell'agosto 2011 a seguito della pubblicazione del Progetto Definitivo per Appalto Integrato e conseguente avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità, seguite da nuove osservazioni presentate nel dicembre 2013, ove in premessa indicava che:
  - 1) L'impatto provocato dal potenziamento della linea ferroviaria tra Rho e Parabiago è devastante e quindi inaccettabile stante il fitto contesto urbanistico così densamente abitato e da sempre soggetto ad un forte inquinamento ambientale.
  - 2) In tale contesto territoriale così densamente urbanizzato è impensabile proporre di collocare altri binari oltre agli esistenti ed in particolare prevedere addirittura il quadruplicamento della tratta ferroviaria anche in conseguenza dell'affermazione contenuta nella progettazione preliminare (sviluppata su soli tre binari) che indicava l'impossibilità di procedere in tal senso a causa del fitto contesto urbanistico.

- 3) Per rimediare ad un impatto ambientale che peggiora lo stato di fatto, vengono proposte soluzioni di mitigazione del rumore (barriere fonoassorbenti di altezza complessiva fino a 7,38 metri) che peggiorano la qualità della vita di chi vive in aree attigue, in termini di vista, luce ed aria, ma anche di tutta la popolazione per l'effetto di amplificazione della separazione in due parti di Vanzago già determinata dall'attuale presenza della ferrovia in esercizio a due binari.
- 4) Vi sono questioni, certamente non secondarie, quali le vibrazioni, le polveri e più in generale la sicurezza a cui va data risposta esaustiva che non si rileva anche nella progettazione definitiva modificata.
- 5) Oltre alle considerazioni sopra evidenziate, va fatto presente che il metodo adottato per la definizione del progetto non è accettabile poiché i cittadini nonostante il loro impegno per venire a conoscenza del reale impatto dell'opera sulla propria proprietà ed in generale per la vivibilità di Vanzago, non vengono adeguatamente ed in modo certo ed esaustivo informati su quella che sarà la loro situazione in conseguenza della realizzazione dell'opera anche in riferimento, per coloro che hanno queste problematiche, agli aspetti relativi ad indennità di esproprio e di vicinato.

Non ci pare di cogliere che l'iter nuovamente riavviato abbia in alcun modo superato queste considerazioni e quindi le abbiamo rinnovate al proponente nelle osservazioni presentate in febbraio 2021, nel giugno 2021 e le rinnoviamo nell'ambito anche di questa procedura auspicando che vorrete dare esaustiva spiegazione di come siano superate le considerazioni del progetto preliminare relative al fitto contesto urbanistico del territorio dove si è deciso di localizzare il potenziamento.

L'assenza di risposte da parte del proponente rende necessario una presa di posizione delle istituzioni: sarebbe una grave mancanza se nessuno provvedesse a dare queste giustificazioni, cosa che non potrà che aumentare il livello di sfiducia in un procedimento che ad oggi è sembrato spesso calpestare le ragioni dei territori attraversati o quanto meno porre scarsa attenzione ad essi.

- L'attraversamento della linea ferroviaria a Vanzago ha da sempre rappresentato da un lato un'opportunità per il collegamento ferroviario con Milano e Varese ed oggi ben oltre a queste destinazioni, ma dall'altro lato un grave problema per i collegamenti viari, ciclabili e pedonali tra le due parti del paese così fortemente interferite.

Vanzago e la sua comunità, hanno provveduto a superare tali problematiche investendo con propri fondi ed imparando a convivere con la Ferrovia, non sempre rispettosa del territorio attraversato (solo per fare qualche esempio pensiamo alla scarsa manutenzione lungo la linea, allo stato del servizio ferroviario spesso disastroso, alle condizioni non sempre ottimali della stazione, alla richiesta di versare un importo per il rallentamento treni all'epoca della realizzazione dei sottopassi ferroviari realizzati da Vanzago per chiudere ben 3 passaggi a livello, ecc.).

Con il progetto di quadruplicamento della tratta che ostinatamente si vuole realizzare, questa difficile convivenza e sottile equilibrio rischia di rompersi per sempre con il pericolo che la ferrovia divenga solo elemento altamente penalizzante per Vanzago.

- La necessità di potenziare la linea per garantire un miglior servizio ferroviario è elemento condivisibile sotto il profilo dell'obiettivo di maggiori opportunità per il trasporto pendolare e, in

linea generale, il favorire il trasporto su ferro – in alternativa a quello su gomma – è elemento di salvaguardia ambientale.

- Il contesto in cui si è sviluppato il progetto di potenziamento della linea ferroviaria è tale per cui a fronte di un preliminare a 3 binari che richiedeva a Vanzago già un grosso sacrificio in termini di impatto, si è passati ad una successiva progettazione, definitiva, definitiva modificata ed ora definitiva modificata integrata, che per la sola tratta Rho – Parabiago prevede un ulteriore 4° binario oltre al 3° previsto inizialmente, senza di fatto minimizzare, anzi aggravando, l'impatto previsto nel progetto preliminare.
- Malgrado i tentativi di opporsi al progetto da parte dell'Amministrazione Comunale e di numerosi cittadini, nonché di ben due comitati civici sorti a proposito, il risultato per Vanzago rimane, con la realizzazione del progetto definitivo modificato, esageratamente punitivo e devastante per l'intera comunità, per il territorio attraversato ed in particolare per i frontisti ed i residenti più prossimi alla ferrovia.

**Atteso che le premesse sono parte integrante e sostanziale delle nostre osservazioni, si osserva quanto segue:**

Il progetto definitivo modificato integrato oggetto della ripartenza della procedura mantenendo inalterato il raddoppio della linea non minimizza in alcun modo gli impatti.

E' quindi evidente che gli effetti restano della medesima entità e gravità del progetto annullato, nonostante sia stato ora effettuato uno Studio di Impatto Ambientale che non dà conto delle motivazioni per cui si ritiene superata la problematica relativa alla posa di un quarto binario incompatibile con il fitto contesto urbanistico.

Vogliamo ribadire nuovamente che il progetto è incompatibile con l'abitato ed il fitto contesto urbanistico attraversato dalla linea ferroviaria che si vuole raddoppiare, come del resto era stato inequivocabilmente evidenziato dagli stessi progettisti in fase di progettazione preliminare.

Le aree residenziali che si susseguono senza soluzione di continuità lungo la tratta e l'esiguità del corridoio fisicamente a disposizione della linea ferroviaria aggravano gli impatti dell'opera, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, rendendoli gravemente pregiudizievoli per la salute, la qualità abitativa e la sicurezza della popolazione, nonché per la continuità paesaggistica, ecologica e urbanistica del territorio.

Dall'allegato 4 sinottico delle osservazioni estrapoliamo la scarna sintesi della nostra osservazione del giugno 2021 ed il riscontro che, da soli, testimoniano la motivazione che ci spinge a riproporre i temi oggetto della precedente osservazione.

Sintesi:

impatti del progetto siano molto più gravi rispetto a quanto indicato nella progettazione e nello Studio di Impatto Ambientale e che le mitigazioni proposte non siano adeguate:

- perché si tratta di mitigazioni inadeguate (es. barriere fonoassorbenti)
- perché inesistenti (es. vibrazioni)
- perché molti degli impatti del progetto (es. rischi per la sicurezza, impatti ecologici e paesaggistici) sono talmente invasivi da non poter essere adeguatamente mitigati.

Riscontro:

Il progetto è stato già valutato in sede di VIA, ricevendo parere positivo da parte della CTVIA. In questa fase sono state effettuate alcune modifiche progettuali - alcune delle quali assumono il significato di ottimizzazione ambientale - e di cui sono state valutate le conseguenze ambientali e individuate le necessarie misure mitigative dimensionate nel rispetto della normativa vigente.

Nostre considerazioni:

Le osservazioni presentate ogni qual volta che il lungo iter del progetto, giunto ormai al diciannovesimo anno, lo ha consentito erano generate da una oggettiva necessità di mettere in evidenza perché fossero sanate lacune del progetto stesso con richiesta al proponente ed ai decisori di approfondire tematiche rilevanti che, purtroppo, non sono state spesso - le nostre come quelle di altri soggetti tra cui Amministrazione Comunale, Comitati, Cittadini – adeguatamente controdedotte e/o confutate.

Apprezziamo le richieste di integrazione formulate in questa fase dalla Commissione che hanno reso necessario l'integrazione del progetto e questa nuova fase di osservazioni pur rilevando che permangono temi non chiariti ed anche posizioni del proponente a fronte delle richieste della Commissione sinceramente sconcertanti.

Nello specifico ribadiamo quindi quanto contenuto nelle osservazioni presentate nel giugno 2021 e le integriamo con elementi ricavati dalla nuova documentazione resa disponibile dall'avviso al pubblico oggetto di questa nuova osservazione.

### **Considerazioni, osservazioni e richieste su Impatti acustici già contenute nell'osservazione del giugno 2021 e ribadite**

Rileviamo che l'impatto acustico derivante dal potenziamento in fase di esercizio possa essere sottostimato: lo studio acustico effettuato considera il passaggio di 20 treni merci al giorno, mentre già attualmente il numero di treni merci è superiore a 20 al giorno, come dichiarato nello stesso Studio di Impatto Ambientale in cui vengono indicati 29 treni merci al giorno.

Al di là della grave mancanza nel progetto definitivo ove il modello di esercizio non include dati previsionali reali del traffico merci, si ritiene che il traffico merci è destinato ad aumentare ulteriormente, fatto ora del tutto conclamato in seguito all'inserimento della Rho-Parabiago all'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza 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 indica la riduzione dei treni merci dagli attuali 30 a 20.

Questo obiettivo è, a nostro avviso, inammissibile su una linea che attraversa i centri abitati passando in stretta prossimità con le abitazioni e dovrebbe quindi essere fortemente indagato dai soggetti decisori al fine dell'emissione di una nuova più corretta ed esaustiva VIA che ha visto nell'attuale fase un approfondimento di alcuni aspetti da parte della Commissione con una richiesta di integrazioni, a nostro avviso, ancora non sufficienti perché non riguardanti tutti gli aspetti problematici e, per altro per alcune prescrizioni, già disattesa in fase di controdeduzioni dal proponente.

Inoltre l'impatto acustico derivante dal potenziamento ferroviario sarebbe aggravato anche dallo smisurato aumento della frequenza del passaggio dei treni:

- Situazione attuale 206 treni / giorno di cui 30 merci, 18 alta velocità
- Con la sola realizzazione del quadruplicamento e del raccordo Y 304 treni / giorno di cui 20 merci, 54 alta velocità
- Con il completamento del progetto (3° binario Parabiago – Gallarate) 434 treni / giorno di cui 20 merci, 36 alta velocità

Da questi dati continua ad apparire non rilevante il traffico merci che, tra le molte nostre preoccupazioni, da sempre ha costituito un elemento di forte inquietudine e di richiesta di fare chiarezza su una tipologia che, soprattutto dopo i fatti di Viareggio, crediamo debba essere oggetto di massima attenzione.

Si rileva inoltre che la mitigazione prevista con barriere fonoassorbenti non garantirebbe il rispetto dei limiti legislativi in facciata per tutti i recettori.

Per quelli non conformi la sola possibilità del fonoisolamento degli infissi, che per risultare efficace comporterebbe la necessità di tenere le finestre sempre chiuse, diventa impensabile per un'accettabile condizione abitativa. Inoltre gli interventi diretti su questi recettori non sono nemmeno inclusi nell'attuale progetto, ma vengono rimandati ad una verifica diretta del rispetto dei limiti interni alle abitazioni che sarà effettuata solo successivamente alla realizzazione delle barriere. Non c'è quindi nessuna garanzia sulle tempistiche con le quali questi interventi verranno realizzati, né sulla necessaria copertura economica, con il rischio che gli abitanti degli edifici interessati si trovino esposti ad un impatto acustico superiore ai limiti legislativi per un periodo di tempo difficile da prevedere.

A fronte di una mitigazione solo parziale, le barriere che si intendono realizzare - alte sino a 7,50 m che nello stesso Studio di Impatto Ambientale sono indicate come "interventi particolarmente onerosi" - genererebbero altri impatti inaccettabili quali peggioramento della qualità abitativa degli immobili confinanti (in termini di luminosità, condizioni di aerazione, visuale paesaggistica), nonché in termini di frattura territoriale, di deturpamento della qualità paesaggistica e visiva, di eliminazione della continuità urbanistica, di interruzione di corridoi ecologici importanti dal punto di vista faunistico e ambientale.

Pur apprezzando il tentativo di migliorare la qualità delle barriere in alcuni tratti (in parte in trasparenza) resta necessario dedicare maggiore attenzione a tutto il tratto in Vanzago per la particolare situazione di contiguità alle abitazioni privilegiando soluzioni innovative a quelle standard di progetto, evitando pannellature in acciaio inox e prevedendo materiale trasparente e/o una tipologia che consenta anche la schermatura con vegetazione.

Soprattutto nei contesti abitati, la progettazione dell'intervento deve privilegiare la compatibilità delle barriere con un'adeguata qualità di vita, del reale contenimento nei limiti di legge dell'impatto acustico, della successiva e costante manutenzione e vigilanza con video sorveglianza a carico della ferrovia per evitare situazioni di degrado (rottture, interventi di writer, ecc.) nonché della coerenza della progettazione dove prevede da un lato barriere trasparenti e dall'altro barriere opache, scelta che vanifica di fatto la trasparenza delle prime.

In relazione alla fase di cantierizzazione, riteniamo utile richiamare la vostra attenzione sulla opportunità che le opere necessarie per la realizzazione del potenziamento ferroviario, siano svolte tenendo conto del fitto contesto urbanistico in cui saranno eseguite ed avendo attenzione al massimo rispetto di tutte le norme vigenti in tema di rumore e di orari di lavoro, non solo sotto il profilo formale ma sotto quello sostanziale.

Da quanto emerge dal progetto appaiono elementi che inducono ad avere scarsa fiducia sull'attenzione al contesto in cui i lavori saranno eseguiti. Affermiamo questo in relazione:

- alla collocazione di aree tecniche in Vanzago via I Maggio, di fatto attigua alla precedente localizzazione in via della Liberazione, inserita all'interno di un corridoio ecologico regionale e in via Monterosa (suo proseguimento in Pogliano) in prossimità di zone di intensa residenza di Vanzago,
- della previsione di transito di mezzi per l'accesso al cantiere in vie centrali di Vanzago,
- della possibilità di attività oltre i due turni ed in orari notturni,



- della possibilità che la realizzazione e quindi tutte le attività di cantiere vengano modificate dal soggetto aggiudicatario dell'intervento, senza che sul progetto che lo stesso elaborerà saranno possibili osservazioni non prevedendo la norma una nuova fase di pubblicazione.

Appare pertanto necessario al fine di garantire la massima vivibilità possibile ai vanzaghesi durante la fase dei lavori, che per altro non si riesce ad individuare nelle varie fasi e nei tempi esecutivi, che vi sia un ripensamento sia sulla collocazione delle aree tecniche che sull'accesso al cantiere ferroviario che non può avvenire attraverso vie centrali o di calibro ridotto e con caratteristiche non idonee a mezzi quali quelli che saranno necessari alle lavorazioni.

Allo stesso modo, risulta assolutamente indispensabile che siano escluse le lavorazioni in orario notturno al fine di assicurare ai cittadini residenti nelle zone limitrofe alla linea ferroviaria almeno il riposo notturno ed una tregua dal disturbo che inevitabilmente verrà generato dai lavori.

Sarà indispensabile far attuare un capillare monitoraggio ante, post-operam e soprattutto in fase di cantierizzazione dei livelli di rumore causati, al fine di prevenire e/o risolvere le situazioni di non rispetto dei limiti di legge. Non è pensabile prevedere deroghe in tal senso.

### **Integrazione osservazione su Impatti acustici (Documento Riscontro a richiesta integrazioni della CTVA Cap 7.1)**

Oltre alle richieste contenute nel precedente punto. A riscontro della giusta e condivisibile richiesta della Commissione di adeguare lo studio relativo al rumore, inottemperante allo stato attuale, viene detto, senza alcuna giustificazione plausibile, che si provvederà in fase di progetto esecutivo. Riteniamo altamente censurabile tale presa di posizione che ci pare reiterata nelle varie fasi di riscontro alle osservazioni che evidenziavano tale carenza. Si tratta di aspetti molto rilevanti per la qualità della vita dei residenti in zone limitrofe alla ferrovia e per i territori attraversati. Si chiede pertanto che si provveda a sanare tale incomprensibile carenza, dando la possibilità a cittadini e amministrazioni di presentare osservazioni sullo studio proposto, essendo in fase esecutiva non più esercitabile tale diritto. Si chiede pertanto che si proceda all'adeguamento richiesto dalla Commissione.

### **Integrazione osservazione su Monitoraggio acustico (Documento Riscontro a richiesta integrazioni della CTVA Cap 9.30)**

Nel documento Riscontro Richiesta integrazione Commissione VIA/VAS al capitolo relativo al Progetto di Monitoraggio Ambientale al punto 9.30, la Commissione ritiene utile valutare l'opportunità di prevedere ulteriori punti di monitoraggio AO/PO in corrispondenza di quei ricettori per i quali lo Studio Acustico ha evidenziato la permanenza di situazioni di superamento dei limiti, anche di quelli in ambiente abitativo, nello scenario mitigato. Condividendo pienamente l'attenzione posta sul tema dalla Commissione si chiede la conferma della presenza di punti di monitoraggio in tali situazioni con particolare riferimento alle zone abitate così da costituire elementi oggettivi di valutazione sia in fase di realizzazione dell'opera che al suo termine ed in fase di esercizio a piena potenzialità della linea.

### **Considerazioni, osservazioni e richieste su Impatti vibrazionali già contenute nell'osservazione del giugno 2021 e ribadite**

Anche in questa nuova fase non vengono previste adeguate mitigazioni per le vibrazioni, nonostante il modello previsionale su base sperimentale adotti evidenzi situazioni di disturbo alle persone su alcuni tratti critici (circa 1/3 del quadruplicamento) e nonostante questo aspetto fosse

stato evidenziato come carenza progettuale da integrare sia nelle prescrizioni CIPE al preliminare, sia in quelle al definitivo annullato.

Lo Studio di Impatto Ambientale indica, genericamente, la possibilità di utilizzare il sub-ballast nei tratti a velocità bassa e in ambito di stazione, non per tutte le aree critiche, e rinvia ad una futura valutazione in seguito alle sperimentazioni in corso.

Non vi è quindi alcuna garanzia non solo sulla futura realizzazione ma anche sull'esistenza di sistemi idonei a mitigare adeguatamente l'impatto vibrazionale, nonché della necessaria copertura economica di questi interventi.

Va inoltre fatto rilevare che molti degli immobili lungo la tratta sono di non recente realizzazione, fatto che aumenta la preoccupazione che le vibrazioni generate possano essere critiche non solo per il disturbo alle persone ma anche per il danneggiamento strutturale degli edifici, anche perché i modelli previsionali adottati sembrano sottostimare l'intensità e la frequenza del traffico merci nonché le caratteristiche strutturali degli edifici e le sollecitazioni cumulative nel tempo.

Non è pensabile che non si siano fatti approfondimenti e trovate idonee soluzioni tecniche in una fase progettuale quale quella definitiva inoltre modificata e che permangano le criticità citate dal CIPE senza idonee e convincenti soluzioni mitigative.

La qualità della vita dei frontisti e dei cittadini residenti in aree più prossime alla linea ferroviaria dipende da questo aspetto che non può in alcun modo essere sottovalutato, specie se si pensa che, ai sensi della normativa vigente, gli immobili prossimi alla linea ferroviaria hanno avuto l'assenso delle ferrovie per essere costruiti o ampliati.

Anche in questo caso risulta indispensabile far attuare un capillare monitoraggio ante e post-operam dei livelli di vibrazione causati dal passaggio dei convogli che già attualmente destano preoccupazione, al fine di verificare che il potenziamento attuato risulti sostenibile e non crei ulteriori danni alle proprietà, pena il loro totale risarcimento.

### **Integrazione osservazione su Impatti fibrazionali (Documento Riscontro a richiesta integrazioni della CTVA Cap 7.2)**

Oltre alle richieste contenute nel precedente punto. La Commissione ha chiesto di aggiornare lo studio vibrazionale redatto nell'ambito del progetto definitivo del 2013, in cui si era fatto riferimento alla norma UNI 9614:1990 per le valutazioni, annullata e sostituita dalla UNI 9614:2017. Il riscontro argomenta lungamente sulla non necessità di procedere a tale adeguamento trattandosi non di nuova realizzazione ma di adeguamento di linea esistente. Non condividiamo tale scelta e ne contestiamo l'applicazione sia per il tortuoso percorso progettuale di questo potenziamento che nella sua prima elaborazione a tre binari negava la possibilità del quadruplicamento per l'impossibilità di inserimento in un fitto contesto urbanistico, sia per l'assoluta mancanza di chiarezza sugli aspetti legati al trasporto merci di sicuro maggiore impatto sia sotto il profilo del rumore che delle vibrazioni. Il quadruplicamento = raddoppio della linea esistente nel tratto Rho - Parabiago la rende una nuova linea a cui applicare le nuove e, sicuramente, più tutelanti norme. Si chiede un approfondimento di questa questione e di imporre al proponente l'elaborazione dello studio al fine di verificare l'effettiva situazione e l'impatto sulla sostenibilità del progetto, riservandoci di evidenziare al legislatore l'iniquità di questa interpretazione e la necessità di porre rimedio anche in considerazione dell'assenza a livello nazionale di una normativa apposita.

## **Considerazioni, osservazioni e richieste su Sicurezza della Infrastruttura già contenute nell'osservazione del giugno 2021 e ribadite**

Nello Studio di Impatto Ambientale ed in generale nella progettazione non si affronta il tema della sicurezza della linea e le conseguenze del suo raddoppio.

La situazione, senza voler fare allarmismo, è già critica per il fitto contesto urbanistico attraversato ed anche per la presenza di numerosi stabilimenti industriali alcuni dei quali (Rhodengas, stabilimento chimico Arkema, depositi di benzine e gasoli ENI Div. Refining e Q8–Kuwait Petroleum) classificati a rischio di incidente rilevante e soggetti alla normativa Seveso (D.Lgs. 334/99).

I rischi per la sicurezza risulterebbero ulteriormente aggravati:

- dal raddoppio del numero di treni, con aumento in particolare di quelli a lunga percorrenza e quindi a maggiore velocità;
- dall'aumento della velocità dei treni stessi;
- dalla ancora maggiore vicinanza dei binari alle abitazioni e agli stabilimenti a seguito dell'ampliamento della sede ferroviaria;
- dal transito sui binari esterni e quindi massimamente prossimi agli edifici dei treni veloci (lunga percorrenza e merci).

Aumenteranno quindi le probabilità di deragliamento e di collisioni, con conseguenze di portata distruttiva facilmente immaginabili se fossero coinvolti treni merci che trasportano sostanze pericolose e/o se fossero coinvolti i depositi di sostanze chimiche, esplosive e infiammabili degli stabilimenti suddetti.

Le statistiche ferroviarie e gli episodi di cronaca purtroppo tristemente noti dimostrano che questa possibilità non è poi così remota.

Per questo riteniamo che far viaggiare treni merci e treni ad elevata velocità sulla tratta oggetto dell'ampliamenti in così stretta vicinanza alle abitazioni sia già attualmente incompatibile con il mantenimento di un accettabile grado di sicurezza per gli abitati limitrofi, nonché per i treni stessi, e che la tendenza prioritaria su questa linea dovrebbe essere quella di diminuire e ancora meglio escludere il passaggio di tali tipologie di treni, e non di aumentarlo come previsto dallo scopo dell'opera oggetto di osservazioni.

## **Considerazioni, osservazioni e richieste su Impatti atmosferici già contenute nell'osservazione del giugno 2021 e ribadite**

Per le rilevanti attività di cantiere per la produzione di emissioni atmosferiche sia in termini temporali, sia in termini spaziali (ben 25 aree di cantiere oltre ai mezzi pesanti lungo la viabilità di attraversamento degli abitati), sia per la tipologia (operazioni che generano emissioni di polveri sottili e di altri inquinanti), la trattazione degli impatti atmosferici nello Studio pare insufficiente, in quanto basata su generiche considerazioni qualitative.

Una trattazione adeguata avrebbe dovuto essere supportata da un modello previsionale di diffusione degli inquinanti, che tenesse conto degli impatti cumulativi per la presenza di più cantieri: le ridotte informazioni riguardo agli impatti atmosferici non consentono la valutazione di un problema che non è per nulla trascurabile.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, nello Studio di Impatto Ambientale si dichiara che non sono rilevabili impatti atmosferici data la trazione elettrica della linea ferroviaria. Ritenendo che l'esercizio ferroviario non è del tutto esente da impatti atmosferici, in quanto il passaggio dei treni, in particolare dei treni merci, provoca frequentemente emissioni di sostanze potenzialmente

tossiche, distintamente rilevabili a livello olfattivo, presumibilmente derivanti da perdite delle sostanze trasportate o dalla frizione del materiale rotabile in fase di frenata. Anche questi impatti dovrebbero essere pertanto indagati e mitigati.

### **Considerazioni, osservazioni e richieste su suolo e sottosuolo, su vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi già contenute nell'osservazione del giugno 2021 e ribadite**

Nello Studio di Impatto Ambientale si minimizzano le caratteristiche ecologiche del territorio parlando di un territorio frammentato, di aree a scarso pregio naturalistico, di ecosistemi degradati o compromessi, arrivando pertanto a giudicare nullo o trascurabile l'impatto dell'opera su queste componenti.

Riteniamo assolutamente infondate queste affermazioni, probabilmente redatte da chi non conosce in modo approfondito il territorio di cui sta trattando o considera solo le tematiche relative al proprio progetto a prescindere dal contesto in cui si vuole raddoppiarlo.

Il nostro territorio, per quanto densamente urbanizzato, conserva ancora all'interno del tessuto urbano una serie di aree naturali o agricole residuali che, seppur frammentate, rivestono un elevato valore ecologico come siti di rifugio e di alimentazione nonché corridoi importanti per i movimenti della fauna, costituendo una indispensabile continuità naturalistica che garantisce la presenza diversificata di componenti faunistiche caratterizzanti.

Quanto poi alla presenza diffusa della robinia, segnalata nello Studio di Impatto Ambientale come indicazione di scarsa qualità vegetazionale in quanto "infestante", si deve far rilevare che si tratta di una specie diffusa ormai da qualche secolo nel nostro territorio, che ha colonizzato tutti gli ecosistemi di pianura ed è considerata naturalizzata, e, in assenza di altre specie più caratteristiche, riveste una precisa funzione ecologica sostitutiva. Inoltre, se lo strato arboreo è occupato per lo più (ma non solo) da robinie, lo strato arbustivo delle aree incolte o residuali presenta invece una maggiore varietà e tipicità vegetazionale, con specie caratteristiche degli ecosistemi di pianura tra cui biancospino, sambuco, melo selvatico, diverse varietà del genere prunus ecc..

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

L'opera in progetto si pone tra l'altro in contrasto con le indicazioni della pianificazione territoriale regionale (PTR) e provinciale (PTCP) nonché con quella comunale (PGT vigente), che indirizzano verso la valorizzazione delle reti ecologiche, la salvaguardia dei varchi inedificati fondamentali per la realizzazione dei corridoi ecologici e la realizzazione di connessioni ecologiche tra le aree protette presenti sul territorio (Parco Agricolo Sud Milano, PLIS del Basso Olona, Bosco WWF di Vanzago, Parco del Roccolo).

### **Integrazione osservazione su Flora, Biodiversità (Documento Riscontro a richiesta integrazioni della CTVA Cap 3)**

Oltre alle richieste contenute nel precedente punto. Abbiamo letto con interesse il capitolo 3 del documento Riscontro Richiesta integrazione Commissione VIA/VAS da pag 11.

Rileviamo l'attenzione riservata ad alcuni ambiti e, a nostro avviso, la minor considerazione per gli spazi pubblici a verde dei nuclei urbani. Facciamo questa considerazione perché Vanzago ne ha molti attigui alla ferrovia, che come noto spacca in due il centro abitato del nostro capoluogo, che costituiscono fondamentali spazi di uso pubblico che compensano l'edificato e lo rendono

gradevole e vivibile. Assicuriamo per altro che in questi spazi le alberature non sono le infestanti robinie, come pare suggerire la figura a pag 15 che le mette in evidenza come unico elemento del verde lungo la ferrovia. Si chiede che si mettano in campo concrete azioni di compensazione nel caso di danno agli spazi pubblici e alle relative alberature e flora, con riguardo alla sostituzione e alla eventuale creazione di nuovi spazi, ove la compromissione degli esistenti risulta a causa del progetto preponderante. Un'attenzione che chiediamo pari a quella riservata al ripristino delle aree temporanee di cantiere descritta nel capitolo 4 Paesaggio da pag 22.

### **Integrazione osservazione su ALLEGATO 1 SCHEDE DEGLI INTERVENTI DI INSERIMENTO AMBIENTALE E PAESISTICO**

- Pag 13 Si chiede la correzione del refuso nella Cartina Comuni errata indicazione per Vanzago 12 – 19 anziché 13 – 22 realmente corrispondente alle schede del territorio, si chiede di apportare la correzione a beneficio del futuro utilizzo e per evitare fraintendimenti
- Scheda 13 Pag 26 Scheda sponde viale Europa Unita previsti arbusti, si chiede di avere riguardo agli aspetti manutentivi delle essenze collocate che costituiranno poi un costo per l'Amministrazione Comunale
- Scheda 14 Pag 27 Scheda Parcheggio via Pregnana, si ribadisce la richiesta che questo parcheggio a servizio dei clienti della ferrovia sia realizzato interrato, si chiede di mantenere la previsione di piantumazioni (previsti 42 Ornielli) dell'area sovrastante per rafforzare corridoio ecologico adeguando il numero e la tipologia delle alberature.
- Scheda 15 Pag 28 Scheda Area tra ferrovia e parcheggio via Assisi attuale e futuro piantumazione (previsti 7/11 Castagni e Tigli). Si chiede di adeguare l'intervento a seguito dell'eliminazione del secondario del Villorosi così da riqualificare l'intera area.
- Scheda 16 Pag 29 Scheda Area tra ferrovia e parcheggio via Assisi attuale e futuro anche macchia arbustiva (prevista ginestra comune palla di neve). Si chiede, come per il punto precedente, di adeguare l'intervento a seguito dell'eliminazione del secondario del Villorosi.
- Scheda 17 Pag 30 Scheda Parcheggio via Assisi attuale e futuro (previsti 51 Ornielli). si ribadisce la richiesta che l'ampliamento di questo parcheggio a servizio dei clienti della ferrovia sia realizzato interrato, si chiede di mantenere la previsione di piantumazioni (previsti 51 Ornielli) dell'area sovrastante per rafforzare corridoio ecologico adeguando, se necessario anche a rendere omogeneo l'intervento con l'area di parcheggio pre-esistente il numero e la tipologia delle alberature.
- Scheda 18 Pag 31 Scheda Pedonale tra via Torino e via Assisi (previsto inserimento filare di 7/10 frassini). Si chiede di valutare, congiuntamente all'Amministrazione Comunale, la collocazione non a filare ma nell'area verde attigua.
- Scheda 19 Pag 32 Scheda Parco della Filanda. L'impatto della deviazione del secondario Villorosi è particolarmente rilevante per questa zona. Si chiede quindi di rielaborare la scheda dopo la definizione dell'effettivo ingombro del progetto da realizzare senza il rifacimento del secondario. Si tratta di area di pregio per il quartiere e la sua riqualificazione andrà attentamente verificata con riguardo al permanere della pista ciclabile, dei pioppi esistenti e delle future barriere pur se, auspicabilmente, trasparenti. Va salvaguardata al massimo la funzione di area ricreativa molto utilizzata attualmente svolta, si chiede inoltre di compensare la perdita di qualità che si avrà comunque con l'individuazione e la realizzazione di un'area di altrettanta rilevanza il più possibile attigua.
- In generale quanto proposto non pare compensare quanto abbattuto (possibili pioppi, 60, lungo la ferrovia da Pogliano zona Filanda e platani, 8, in Via Castelli) con, in questa zona, 15 frassini, 20 ornielli + arbusti ginestre ecc. Si chiede di potenziare con maggiore qualità e quantità.

- Scheda 20 Pag 33 Scheda Parco via Quasimodo (previsto il completamento filare di tigli per complessivi 15, lungo la ferrovia; + 8 esemplari). L'area, l'unica di servizio al quartiere, viene molto penalizzata per le barriere. Si chiede una maggiore attenzione per la sua qualificazione e il mantenimento ad area ricreativa – gioco.
- Scheda 21 Pag 34 Scheda Parco via Cantoniera (Parco della Gareta). Non si comprende se quanto è indicato sono tutti nuovi inserimenti (previsti 8 esemplari, 3 frassini e 5 ornelli + arbusti). Si chiede una attenta verifica nel posizionamento che non deve inibire la fruizione ricreativa (percorso vita da ripristinare).
- Scheda 22 Pag 35 Scheda Triangolo terreno via Madre Teresa di Calcutta. Non comprendiamo se, 1 frassino e 1 Orniello + arbusti, sono sostitutivi delle 3 piante esistenti. Si chiede la conferma.
- Mancanza di indicazioni sull'abbattimento degli esemplari dei platani di via Castelli e dei pini marittimi di piazza XXV aprile (nell'allegato 4 sinottico osservazioni, a riscontro di una osservazione presentata da "Voltiamo Pagina", 39.2 pag 8, si riscontra: "Il progetto prevede il ripristino degli esemplari arborei eventualmente interferiti in fase realizzative.", che appare dallo sviluppo del progetto in tale zona, non attuabile). Si chiede di confermare quale sarà l'intervento e quali di conseguenza gli interventi di inserimento ambientale e paesaggistico, elaborando la relativa scheda che risulta mancante.

### **Considerazioni, osservazioni e richieste su impatti sul servizio irriguo del secondario canale Villorosi già contenute nell'osservazione del giugno 2021 e ribadite**

Per buona parte la linea ferroviaria in Vanzago è affiancata dal secondario del Canale Villorosi che costituisce nella sua fase di non asciutta un elemento paesaggistico di pregio.

Il progetto in modo non chiaro e non sufficientemente spiegato ne prevede in parte l'interramento o lo spostamento per recuperare spazio per il sedime ferroviario. Inoltre, nonostante le richieste fatte dal CIPE, Regione Lombardia e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, non risulta esserci stato alcun confronto tecnico tra Italferr e il Consorzio Villorosi dal 2014 ad oggi, per cui il progetto ferroviario in questione presenta gravi interferenze non risolte in particolare con il canale secondario "Derivatore Valle Olona".

In primo luogo per le modifiche sostanziali introdotte al secondario non è stata fornita alcuna evidenza circa la compatibilità degli impatti con il funzionamento del canale post-operam e con la reale possibilità di garantire la manutenzione e la gestione del canale nel corso degli anni a venire. Ad esempio, in diversi punti, sono previste opere di fondazioni a ridosso delle fasce di rispetto del canale che non solo non è ammissibile ma rischia anche di comprometterne la funzionalità. Gli altri interventi, specialmente quelli in Vanzago, comprendono tombature, muri di sostegno, palancole, e passaggi a ridosso delle pareti o box interrati, devono essere oggetto di analisi da parte del Consorzio Villorosi per poterne analizzare la fattibilità.

La mancata interlocuzione con il Consorzio Villorosi, è aggravata dalla mancanza all'interno della documentazione di progetto di un cronoprogramma della cantierizzazione dell'opera ferroviaria, delle opere civili correlate e che chiarisca le modalità di intervento tecnico-programmatico, che ne consentano la realizzazione salvaguardando la funzionalità del Canale Villorosi.

Dal progetto si evince che non sia stata minimamente considerata tale problematica e i relativi impatti collegati al funzionamento ordinario del canale Villorosi: il rischio è che tali interventi non si possano inoltre realizzare tutti contemporaneamente nei periodi delle asciutte, di fatto andando a minare la capacità del canale di distribuire l'acqua ai consorziati in tutto il territorio che parte da Pogliano Milanese e termina a Settimo Milanese.

Si chiede che all'interno della procedura di VIA, si valutino con particolare attenzione gli impatti dello spostamento e dell'adeguamento del Canale Villoresi sul sistema delle acque di superficie per le ricadute sul comparto agricolo e ecologico dell'area, con particolare riguardo per la fattibilità tecnica di tali opere, la cantierabilità, la manutenibilità e il rispetto delle normative regionali sulla polizia idraulica. Si chiede inoltre che venga coinvolto il Consorzio Villoresi nel valutare attentamente il progetto definitivo presentato da Italferr prima della conclusione della procedura di VIA mediante un apposito tavolo di confronto dedicato.

In conclusione e in via prioritaria si chiede di utilizzare la rete locale dei canali terziari già presenti in Vanzago opportunamente allargati per diventare un nuovo secondario e costituendo una alternativa a quello attualmente in affiancamento alla ferrovia, che potrà essere dismesso. Tale soluzione consentirebbe di garantire un maggiore spazio, di avere un'opera successivamente manutenibile e, non da ultimo, se l'intervento venisse realizzato prima dei lavori di potenziamento della linea, di non interrompere il funzionamento del servizio idrico. Tale eventualità, infatti, oltre a creare danni economici per le aziende agricole locali, di fatto potrebbe arrecare irreparabili danni a tutto il sistema agricolo e ambientale della campagna circostante.

Nel prendere atto dell'elaborazione dello studio di pre-fattibilità per la realizzazione di un by-pass del Canale secondario Villoresi nel tratto Pogliano – Pregnana corrispondente a Vanzago, stante la non definitiva progettazione ed il permanere di elementi di non completa certezza per la sua realizzazione si mantengono le richieste ed osservazioni sopra riportate nella malaugurata ipotesi che questo intervento non venga definitivamente inserito nello sviluppo del progetto di potenziamento e realizzato in anticipo sullo stesso.

#### **Nuove osservazioni e richieste in relazione alla Deviazione del Canale derivatore "Parabiago/Valle Olona", proposta dal Consorzio di bonifica Est Ticino Villoresi**

La nuova proposta progettuale, ancora in fase di pre-fattibilità, realizza un by-pass dell'attuale tracciato a partire da Pogliano Milanese a Pregnana che comporta la minor interferenza possibile con il comparto agricolo servito, con l'obiettivo principale di salvaguardare le utenze agricole.

Del resto tale necessità era ben evidenziata dall'osservazione del Consorzio Villoresi, così riportata nell'allegato 4, sinottico osservazioni al par.42 pag 8: "la soluzione progettuale proposta presenta criticità molto significative ai fini del mantenimento della funzionalità idraulica, irrigua, ecologica e fruitiva del canale e della possibilità di effettuare una adeguata gestione manutentiva a causa della carenza di spazi sufficienti laddove il canale è stretto tra impianto ferroviario e gli edifici dei centri abitati."

Agli importanti obiettivi idrici e agricoli si sommano, per l'attraversamento in Vanzago, a nostro parere:

- la minor occupazione di aree pubbliche e private dovuta alla superata necessità di realizzare lo spostamento dell'attuale secondario in adiacenza alla potenziata ferrovia da due a quattro binari
- la maggior salvaguardia di aree pubbliche, percorsi ciclopedonali, verde pubblico ed edifici privati che la non realizzazione del nuovo manufatto del canale a lato della ferrovia comporterebbe; seppur con i concreti danni arrecati dall'avvicinamento della ferrovia e dalla realizzazione delle barriere antirumore questi spazi pubblici e privati potrebbero non subire una compromissione o un'eliminazione ancora più grave.

Affinché tali limitati benefici vengano ottenuti, si chiede:

1. che venga realizzato il by-pass proposto dal Consorzio Villoresi, previa definizione delle fasi progettuali definitive ed esecutive

2. che nella convenzione da definire tra le parti si fissino tempi e modalità atte a scongiurare la realizzazione anche provvisoria del solo spostamento a fianco della potenziata ferrovia a 4 binari del secondario del Villorosi; tale realizzazione oltre a costituire uno spreco di denaro pubblico, annullerebbe gli attesi limitati benefici su Vanzago descritti in precedenza.
3. che il successivo sviluppo progettuale, che ci sembra di comprendere sarà a cura del Consorzio Villorosi, veda il coinvolgimento degli enti locali interessati affinché possano contribuire, compatibilmente con la fattibilità tecnica, al miglioramento del percorso del secondario e del terziario e alla definizione dei tratti interrati.
4. che con riferimento all'ipotesi di cantierizzazione in Vanzago legata al by-pass ovvero al Cantiere operativo V.CO.01 e all'area di stoccaggio V.AS.01, stante la collocazione in zona non periferica ma in pieno nucleo urbano e per altro di fronte da un'area ricreativa, 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 provinciale via Milano.

### **Considerazioni, osservazioni e richieste su Impatti sul paesaggio già contenute nell'osservazione del giugno 2021 e ribadite**

Nello Studio di Impatto Ambientale si dà una descrizione delle caratteristiche paesaggistiche del territorio come di un paesaggio edilizio di scarsa identità, dove "il blocco edilizio residenziale ha sostituito forme, materiali e colori della tradizione con strutture in cemento spesso banali e monocordi".

Non condividiamo minimamente la descrizione.

A nostro avviso, il paesaggio urbano dei piccoli centri abitati attraversati dalla tratta ferroviaria e sicuramente Vanzago mantiene ancora viva una propria identità territoriale, storico - culturale e sociale, un assetto paesistico a misura d'uomo che ne costituisce l'elemento distintivo rispetto a molte altre realtà più spersonalizzate della Provincia di Milano.

Moltissimi edifici residenziali a uno o due piani mantengono ancora esattamente i colori e le forme della tradizione, in quanto risalgono ad un'epoca compresa tra gli anni 30 e 60.

Ad arricchire il paesaggio urbano e la qualità visuale concorre inoltre la presenza delle residue aree naturali e agricole di cui si è detto sopra.

Il progetto sconvolgerebbe totalmente l'assetto paesistico, l'identità e la continuità territoriale dei centri abitati come del resto l'installazione di barriere antirumore sarebbe deleterio dal punto di vista paesaggistico per tipologia e altezza.

Gli impatti sul paesaggio e sulla vivibilità del territorio generati dal potenziamento sarebbero quindi devastanti e lungi dal poter essere adeguatamente mitigati.

### **Integrazione osservazione su Paesaggio - Barriere fonoassorbenti (Documento Riscontro a richiesta integrazioni della CTVA Cap 4.2)**

Confermiamo quanto indicato al punto precedente e condividiamo pienamente la preoccupazione espressa dalla Commissione e riportata nel Doc Riscontro Richiesta integrazione Commissione VIA/VAS a pag 22 capitolo 4.2. in relazione alle barriere antirumore e sulla necessità di una loro 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; nel caso di Vanzago, attraversata per l'intera lunghezza del centro abitato del capoluogo dalla ferrovia, rischio completo per l'intero abitato se la soluzione realizzata



sarà quella di costituire un muro che impedisca non tanto la visione della ferrovia ma tra le due parti del centro urbano.

Per tale motivo, pur apprezzando l'elaborazione di uno studio cromatico differenziato per i vari contesti delle pannellature in acciaio – dopo molte sollecitazioni espresse nelle varie fasi di osservazione all'ormai quasi ventennale progetto e rimaste sempre inascoltate con l'assurdo richiamo al tipologico identitario in uso –, continuiamo a ritenere che per l'intera tratta in Vanzago la soluzione auspicabile sia quella di barriere trasparenti con il minimo possibile di base in cemento armato. Si chiede quindi che sia prevista per l'intera tratta in Vanzago tale tipologia e si rinvia alle successive ulteriori osservazioni sull'allegato specifico.

### **Integrazione osservazioni all'ALLEGATO 2 BARRIERE ANTIRUMORE STUDIO PAESAGGISTICO ARCHITETTONICO PER L'APPROFONDIMENTO DELLE SCELTE CROMATICHE**

A pagina 6 del documento vengono riportate le specifiche prescrizioni contenute nella Delibera del CIPE del 13 maggio 2010 di approvazione del Progetto Definitivo del 2009:

*“Ferma restando la funzionalità delle barriere antirumore previste dal progetto definitivo in approvazione, al fine di consentire un migliore inserimento paesaggistico delle stesse, il soggetto aggiudicatore provvederà ad apportare non sostanziali modifiche al tipologico attualmente in uso in maniera tale da prevedere l'uso di barriere in cemento fino all'altezza di due metri e trasparenti per le porzioni di barriera eccedenti i due metri di altezza. Inoltre, dal lato della barriera non interessato dalla circolazione dei treni, laddove ritenute utili, dovranno essere previste apposite maglie atte a consentire la crescita di piante rampicanti al fine di ottenere una significativa schermatura della porzione di barriera in cemento.”*

Si chiede che le prescrizioni CIPE, in particolare quanto abbiamo sottolineato nel testo sopra riportato, vengano effettivamente realizzate e che quindi in Vanzago, ove sono previste barriere superiori ai due metri, le si realizzino trasparenti, come descritte al punto 2.2 *Descrizione architettonica del tipologico adottato*.

Ovvero, per quanto riguarda la scelta dei pannelli trasparenti, questi saranno in vetro temperato stratificato, composto da due lastre di almeno 8 mm di spessore l'una, con interposto un film in polivinilbutirrale (PVB) dello spessore di 1.52 mm (spessore totale nominale 17,52 mm).

Di seguito si dice, che al fine di assicurare nel tempo la trasmissione luminosa e la pulizia dei pannelli trasparenti, dovrà essere garantito l'autopulimento per dilavamento con acqua piovana, senza interventi di pulizia esterni. Pare questa una indicazione assolutamente non condivisibile che si chiede di rettificare al fine di assicurare effettivamente nel tempo una situazione di luminosità e di decoro; i costi devono essere a carico di RFI o suo avente causa quale normale costi di gestione.

Allo stesso modo si chiede di garantire la schermatura con rampicanti, salvo espressa rinuncia dei confinanti, delle parti in cemento delle barriere, anche in questo caso gli oneri devono essere a carico di RFI o aventi causa.

Il principio ci pare alquanto semplice: se la barriera è necessaria per poter, nel rispetto delle norme acustiche, effettuare il servizio ferroviario, il costo del suo inserimento sostenibile e della sua buona conservazione deve essere a carico di RFI o aventi causa.

A pagina 29 del documento nelle conclusioni si dice: Le barriere antirumore si inseriscono nel territorio con il loro carico di benefici (l'abbattimento del rumore con il miglioramento dell'ambiente acustico) ma anche degli effetti sul piano dell'alterazione dei quadri visivi, qualora la percezione del paesaggio presenti apprezzabili standard di qualità. A Vanzago riteniamo che sia molto apprezzabile lo standard di qualità della percezione del paesaggio, con la necessità delle due parti del centro abitato di continuare a vedersi e di non misurarsi con un muro di separazione; le barriere

trasparenti se ben tenute – pur essendo sempre un elemento di presenza forte – possono essere una soluzione certamente meno peggiore di pannelli in acciaio inox pur se colorati in base ad uno studio cromatico. Per questo motivo con forza chiediamo che vengano su tutto il tratto in Vanzago e sui due lati della ferrovia previste solo barriere trasparenti la cui parte in cemento – da contenere alla minima quota possibile - sarà da mascherare con essenze arboree. Si chiede inoltre che pannelli trasparenti, parte in cemento e essenza arboree siano costantemente mantenuti per scongiurare un effetto degrado sulle zone attigue.

### **Integrazione osservazione su Programmazione aree di cantiere (Documento Riscontro a richiesta integrazioni della CTVA Cap 1.3)**

Nel dare riscontro ad una precisa osservazione della Commissione (Doc Riscontro Richiesta integrazione Commissione VIA/VAS Pag 8 1.3), si legge nell'Analisi tecnica/Soluzione tecnica: 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 nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, dei tempi e dei costi previsti per l'esecuzione delle opere.

Si ritiene tale definizione non tutelante l'interesse pubblico e quello dei cittadini che non avranno modo di esercitare una facile difesa dei propri diritti in termini di disturbo acustico, viabilistico, di polveri e quant'altro la vicinanza di un cantiere può determinare. Si chiede di assicurare una più certa programmazione / organizzazione dei cantieri con coinvolgimento delle Amministrazioni Comunali e avendo riguardo alle collocazioni meno impattanti su vincoli ambientali ma anche sulla vivibilità per i cittadini.

### **Integrazione osservazione su Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA)**

Nella revisione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) per le componenti aria, rumore e vibrazioni, sono state specificate le azioni da mettere in atto al verificarsi di criticità riferibili sia al superamento dei valori soglia, sia a segnalazioni da parte della popolazione o delle amministrazioni. E' altresì specificato che le azioni correttive saranno valutate in relazione all'entità, durata attesa e natura della criticità riscontrata/segnalata e potranno prevedere, se necessario, anche l'adeguamento/intensificazione delle misure e/o opere di mitigazione già in essere ovvero la realizzazione di nuovi interventi mitigativi.

Si ritiene l'utilizzo del vocabolo "potranno" in aggiunta a "se necessario", poco tutelante per popolazione e amministrazioni locali, si chiede quindi una formulazione meno aleatoria, definendo i soggetti titolati alla decisione sempre con il coinvolgimento dell'ente locale competente per territorio.

### **Integrazione osservazione su Area di stoccaggio AS01 Vanzago (Documento Riscontro a richiesta integrazioni della CTVA Cap 9.12)**

Nel documento Riscontro Richiesta integrazione Commissione VIA/VAS al capitolo relativo al Progetto di Monitoraggio Ambientale al punto 9.12, a seguito di puntuale richiesta della Commissione che mette in evidenza la particolare attenzione che deve essere posta alla zona ove è, a nostro avviso del tutto malauguratamente prevista, l'area di stoccaggio AS01 situata nel varco n. 8 interessato dal corridoio n. 28 della Rete ecologica – PTCP Provincia di Milano, è stato

introdotto un punto di monitoraggio (VEG4) con gli obiettivi di verifica delle trasformazioni delle formazioni residuali, verifica della funzionalità ecosistemica del corridoio ecologico nonché all'accertamento del buon esito dell'intervento di restituzione della suddetta area di stoccaggio orientato al potenziamento dell'assetto vegetazione e al miglioramento della funzionalità ecologica. Pur apprezzando tale attenzione, ci domandiamo se non è possibile evitare tale insediamento e ricercare per la sua realizzazione un'altra area ad esempio nella zona limitrofa industriale di Pregnana Milanese fuori dall'area vincolata. Si chiede pertanto di rivedere tale previsione.

## **Conclusioni**

Da quanto illustrato nei punti precedenti, osservazioni del giugno 2022 e integrazioni di luglio 2022, continua ad emergere come gli impatti del progetto siano molto più gravi rispetto a quanto indicato nella progettazione e nello Studio di Impatto Ambientale e che le mitigazioni proposte non siano adeguate:

- perché si tratta di mitigazioni inadeguate (es. barriere fonoassorbenti)
- perché inesistenti (es. vibrazioni)
- perché molti degli impatti del progetto (es. rischi per la sicurezza, impatti ecologici e paesaggistici) sono talmente invasivi da non poter essere adeguatamente mitigati.

Questo porta a sottolineare ancora una volta l'evidenza che una tratta ferroviaria così profondamente immersa nel tessuto urbano e in così stretta vicinanza alle abitazioni è incompatibile con un allargamento dell'attuale sedime ferroviario.

Non ci stanchiamo di ripetere che proprio per i vincoli territoriali derivanti dal fitto contesto urbanistico la possibilità di ampliare la sede ferroviaria era stata esplicitamente esclusa in fase di progettazione preliminare (evidenziando peraltro che già l'aggiunta di un terzo binario entro la sede esistente era al limite delle possibilità della linea, in quanto già poneva condizioni critiche in ragione della ristrettezza del corridoio esistente).

Ribadiamo che il progetto definitivo di potenziamento che prevede il quadruplicamento nella tratta Rho-Parabiago resta inaccettabile per i pesantissimi impatti sul territorio e sulla popolazione, impatti che sussistono indipendentemente dalla presentazione dello Studio di Impatto Ambientale e che sono intrinseci nei vincoli territoriali in cui la tratta si trova immersa.

Riteniamo inaccettabile l'atteggiamento dei progettisti che sembrano non conoscere il territorio in cui si realizzerà un imponente progetto; se non l'hanno personalmente visitato e se non l'avete fatto anche voi, basterà cliccare con mouse le tavole di Google Earth, ingrandendo quanto basta, per farvene la dovuta e giusta conoscenza.

Se avrete il tempo e la disponibilità a fare questa verifica, siamo certi che converrete con noi che il contesto urbanistico è veramente fitto e che quanto scritto dagli estensori del progetto preliminare circa l'impossibilità di collocare un quarto binario è fatto concreto che nessuno, in seguito assumendo tale decisione, ha saputo confutare.

Si tratta di vincoli fisici reali strettamente connessi alla vita dei cittadini e alla tutela del territorio e che non possono essere ignorati nemmeno a fronte delle più giustificate e necessarie esigenze di

sviluppo infrastrutturale che non possono mai essere disgiunte dall'attenta analisi del contesto in cui si vogliono sviluppare.

Per lo sviluppo infrastrutturale del paese, si cerchi una linea esterna ai centri abitati dove deviare i treni merci e quelli veloci a lunga percorrenza e dove gli impatti siano limitati ed effettivamente mitigabili, e si dedichi la linea Rho – Gallarate ai treni suburbani per i pendolari, aventi velocità e caratteristiche certamente più consone al contesto abitativo circostante ed impatti più contenuti.

La Chiasso – Monza – Seregno, la Luino – Gallarate - Novara – Genova e la Domodossola – Novara – Genova atte a realizzare in modo appropriato una rete ferroviaria sono state accantonate e RFI con Regione Lombardia ha scelto di potenziare la Rho – Gallarate (di fatto Rho – Parabiago quadruplicamento di 9 km) e la Rogoredo – Pavia due “corsie di sorpasso” per treni merci e treni ad alta capacità, ricavate su linee per traffico pendolare.

Se l'affermazione che lo sviluppo infrastrutturale deve tener conto della sostenibilità ambientale non deve restare pura filosofia, è compito degli organismi decisionali ricercare le soluzioni migliori che consentano di tutelare entrambi gli interessi e che garantiscano la possibilità di una progettazione intelligente, razionale e davvero sostenibile non la soluzione che sacrifichi un territorio e che, probabilmente, non risolverà la necessità di un reale potenziamento per un uso sempre maggiore del sistema ferroviario.

Dicevamo è compito degli organismi decisionali ricercare la soluzione ma oltre modo è compito delle funzioni tecniche fare valutazioni approfondite e rispettose dei territori, cosa che in questo caso non ci è parso sia accaduta.

Pensiamo di aver articolato è motivato le ragioni per cui **si chiede di rivedere la scelta di potenziamento della linea Rho – Gallarate individuando una linea esterna agli abitati dedicata a merci e alta velocità e riqualificando la linea storica per il solo traffico pendolare grazie al quale cittadini e territori attraversati potrebbero fruire di fatto di una metropolitana di superficie estesa fino a Gallarate.**

Per altro sarebbe anche opportuno, una volta per tutte, chiarire se si intende e in quali tempi realizzare, oltre al tratto da Rho a Parabiago – che per semplicità definiamo la corsia di sorpasso della linea -.. anche la Parabiago – Gallarate a tre binari e il raccordo Y.

Qualora ancora una volta si intenda non effettuare una verifica, sia da parte dei proponenti RFI e Italferr che di Regione Lombardia nell'ambito del generale quadro della mobilità regionale, dell'attualità dell'opera – dopo oltre 19 anni dalla sua iniziale definizione – ci corre l'obbligo di formulare alcune richieste **in subordine.**

**1. Interramento della linea ferroviaria in corrispondenza all'abitato di Vanzago (di fatto per tutto il tratto nel nostro territorio)**

Pur non essendo tecnici possiamo comprendere la rilevanza della richiesta ed intuire anche la difficoltà realizzativa nonché l'entità delle lavorazioni.

Abbiamo però traccia di precedenti che hanno visto realizzare questo tipo di intervento e chiediamo quindi di valutarlo in alternativa alla principale proposta che resta, a nostro avviso, la linea alternativa dedicata.

**In ulteriore subordine**, ecco le richieste da considerare tutte non alternative tra loro e quale riassunto da integrare con- quanto già più nel dettaglio richiesto nelle parti precedenti di questo documento:

**2. Elementi migliorativi del progetto in Vanzago con particolare attenzione a temi di carattere ambientale** (chiediamo cura del dettaglio progettuale e realizzativo per il forte impatto sull'abitato)

- a) Barriere antirumore, prevederle ove indispensabili nel tratto in Vanzago su entrambe i lati in materiale trasparente con l'eventuale base in cemento – contenuta al minimo possibile - schermata con essenze vegetali, assicurare manutenzione ordinaria e straordinaria puntuale, contrastare gli atti vandalici (es writer o rotture) con sistema di video sorveglianza
- b) Eliminare la previsione di tutte le vasche di raccolta delle acque, alcune delle quali aperte, presenti nel progetto, studiando un sistema meno invasivo e squalificante delle aree centrali in cui tali manufatti sono previsti.
- c) Parcheggi (sia per quello nuovo di via Pregnana che per l'ampliamento di via Assisi) prevederli interrati per ridurre consumo di suolo ed impatto, dotati di video sorveglianza e modalità di chiusura negli orari di non servizio dei treni pendolari.
- d) Sottopasso Madre Teresa di Calcutta assolutamente necessario approfondire l'intervento di modifica che deve mantenere le caratteristiche delle attuali pendenze e della qualità di sottopasso di quartiere.

**3. Elementi compensativi del progetto in Vanzago** (chiediamo venga valorizzato ogni elemento che il progetto toglierà a Vanzago non con una monetizzazione ma con la resa del medesimo servizio)

- a) Aree verdi e spazi pubblici eventualmente sottratti in tutto o in parte devono essere valorizzati e realizzati nuovamente individuando modalità ed aree con l'Amministrazione Comunale; analogamente andrà valutata e ristorata anche la minore fruizione determinata dall'avvicinamento del sedime ferroviario e dalla presenza delle barriere antirumore.
- b) Aree gioco, devono essere rese come le attuali e se ne verrà diminuita la superficie, si dovrà prevedere una nuova analoga realizzazione; dovrà essere garantita la fruizione di giochi anche nel periodo di realizzazione dell'intervento con aree alternative.
- c) Alberature, va evitato con ogni attenzione l'abbattimento e, in caso di effettiva impossibilità, va definito la loro piantumazione con ogni onere a carico del progetto e valorizzazione con qualità e numero equivalente delle alberature messe a dimora.
- d) Ciclopedonale ex aree Züst (Filanda) va mantenuta, assicurata una soluzione alternativa nella fase di cantiere ed al termine dei lavori assicurata la sua nuova funzionalità con dotazione di illuminazione pubblica.
- e) Sottopasso Gattinoni – Ferrario interessato purtroppo dalla chiusura dell'accesso diretto al binario, intervento da mettere a completo carico di ferrovie che dovranno anche effettuare un'accurata verifica statica.
- f) Canale Villoresi, realizzare il by-pass proposto dal Conasorzio e definire un progetto complessivo di intervento che comprenda la riqualificazione dell'intero manufatto che sarà dismesso.

**4. Mitigazione effetti in fase di realizzazione** (per rendere vivibile la convivenza con il cantiere)

- a) Aree di cantiere di Via Monte Rosa e via I Maggio, prevedere lo spostamento della prima in area non così vicina al condominio Filanda 7 e della seconda fuori dal corridoio ecologico.
- b) Aree di cantiere di Via Milano (operativa e di stoccaggio) prevedere la sua eliminazione con l'uso dell'altra area prevista dal progetto in Pogliano, in caso di necessità di due aree, prevederne lo spostamento in zona più periferica e con un migliore accesso sulla provinciale via Milano / viale Europa Unita.
- c) Definire in accordo con l'Amministrazione Comunale già in questa fase di progettazione la viabilità di cantiere che deve prevedere ogni onere a carico del progetto, compreso il rifacimento finale delle strade utilizzate.
- d) Esclusione di lavorazioni notturne per assicurare una adeguata fascia di riposo.

**5. Ristori alle proprietà** (difficile trovare un adeguato ristoro per chi è colpito, ma si deve assolutamente dare eque risposte)

- a) Per gli espropri riconoscere ristori che consentano una analoga soluzione abitativa con i prezzi di mercato attuali e comprendano ogni onere, da erogare in tempo utile per poter affrontare la ricerca e scelta del nuovo immobile.
- b) Per chi è maggiormente impattato o parzialmente espropriato assicurare la possibilità di scegliere se lasciare l'immobile con analogo ristoro dei totalmente espropriati.
- c) Riconoscere un ristoro per il deprezzamento degli immobili.
- d) Assistere e ristorare adeguatamente le famiglie e attività in locazione che perderanno gli immobili.

**6. Compensazioni alla comunità** (Vanzago, ancora più degli altri comuni interessati deve avere qualche opportunità di migliorarsi perché il progetto comunque la peggiora mettendola a dura prova)

- a) Inserire, come da tempo richiesto dall'Amministrazione Comunale di Vanzago, l'interramento della SP 229 dalla rotonda di innesto della variante SP 172, per riconnettere gli abitati di Vanzago e Pogliano che condividono servizi tra i quali la Stazione di Vanzago e la Scuola Media convenzionata.
- b) Modificare l'intervento sull'elettrodotto passante in Vanzago da via S. Giuseppe e S. Carlo da spostamento a interrimento con elaborazione di un adeguato progetto che definisca anche la posizione della cabina di trasformazione.
- c) Completamento Pista Ciclabile Vanzago – Mantegazza
- d) Realizzazione ciclabili per la fruizione del PLIS (su via I Maggio e su via Garibaldi) Interventi da realizzare contestualmente all'opera e non al suo termine.

Si chiede inoltre al Ministero della Transizione Ecologica;

- 1. di integrare la Valutazione di Impatto Ambientale recependo tutte le indicazioni della Commissione e non accettando supinamente la loro mancata attuazione da parte dei

proponenti il progetto; si chiede parimenti di porre attenzione alle osservazioni che perverranno la cui condivisione potrà apportare miglioramenti ad un progetto che presenta grosse carenze e lacune e devastanti impatti per la localizzazione ed un sviluppo progettuale non coerente con le corrette fasi di progettazione di un'opera (dal preliminare all'esecutivo) per altro così complessa ed i cui veri obiettivi per la realizzazione non sono mai stati completamente chiariti .

2. di verificare con attenzione la correttezza dell'iter e i contenuti della 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. Il proponente ha finalmente sanato questa grave carenza, non comprendiamo se rispettando quanto la norma prevede per le varie fasi progettuali.

