



Comune
di Vanzago

Progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y ANALISI E VALUTAZIONI DEL COMUNE DI VANZAGO

Allegato alla Deliberazione di Giunta Comunale n° 16 del 9.02.2021

Il presente documento “Progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y. ANALISI E VALUTAZIONI DEL COMUNE DI VANZAGO” è stato realizzato dal Centro Studi PIM nell’ambito delle Attività Istituzionali a favore del Comune di Vanzago per l’anno 2021.

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del rapporto è composto da:

dott. Franco Sacchi (*Direttore Responsabile*)

ing. Maria Evelina Saracchi (*Capo Progetto*)

Alma Grieco (*Staff PIM*)

Referenti per il Comune di Vanzago sono:

Guido Sangiovanni (*Sindaco*)

Ivano Pravettoni (*Vicesindaco*)

arch. Redeo Cominoli (*Responsabile Settore Tecnico*)

Sommario

1	PROGETTO DEFINITIVO OGGETTO DI VALUTAZIONE	6
1.1	Cronistoria del progetto	6
1.2	Principali temi oggetto della rielaborazione progettuale	10
1.3	Principali valutazioni ambientali condotte per il PD2020	12
1.4	Scopo del documento	13
2	RICHIESTE PRINCIPALI SULL'OPERA	14
3	OSSERVAZIONI IN MERITO ALL'APPOSIZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO E ALLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITÀ	15
3.1	Considerazioni sulla quantificazione della procedura avviata da RFI	15
3.2	Elementi di criticità e richieste di rettifica per espropri e demolizioni/accessi indicati nel PD2020	18
3.3	Osservazioni generali in tema di espropri e demolizioni e relativi indennizzi	37
4	RILIEVI TECNICI E MIGLIORIE PUNTUALI AL PD2020	43
4.1	Assetto generale dell'andamento planimetrico del tracciato ferroviario	43
4.2	Adeguamento della stazione di Vanzago	45
4.3	Nuova definizione della Via Castelli	53
4.4	Pista ciclabile tra la fermata di Vanzago ed il Bosco WWF di Vanzago [NVX6]	54
4.5	Prolungamento sottovia SP239 – viale Europa Unita [SL02] e collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3]	56
4.6	Prolungamento sottovia via Madre Teresa di Calcutta [SL04]	59
4.7	Intervento viabilità ciclopedonale tra via Gattinoni e via Cantoniera [NV16]	60
4.8	Nuova pista ciclabile in affiancamento a via Garibaldi	61
4.9	Interferenze con il Canale Villoresi e con i Condomini di via Madre Teresa di Calcutta n.1/3 e di via Valle Ticino n.36 [IN17]	63
4.10	Interferenze idrauliche con il Canale Villoresi e gestione delle acque [IN17]	68
4.11	Interferenze con i sottoservizi	77
4.12	Posizionamento Area di Stoccaggio AS01 e via I Maggio	81
4.13	Posizionamento Area Tecnica AT02	84
4.14	Cantierizzazione	86
4.15	Fasi di cantiere per gli interventi in corrispondenza dei sottovia di Vanzago	94
4.16	Barriere antirumore	97
4.17	Demolizioni di abitazioni e manufatti o danni in fase di esecuzione lavori	104
4.18	Impiego della Cava di Eredi Bellasio E. snc	105
4.19	Spostamento elettrodotto Cesano-Tavazzano Est	106

4.20	Progetto di mitigazione ambientale – alberature e aree verdi	107
4.21	Altre osservazioni e proposte di miglioramento	108
5	ANALISI DI RISPONDEZZA ALLE PRESCRIZIONI/OSSERVAZIONI DI INTERESSE PER VANZAGO	112
5.1	Delibera CIPE n. 33 del 13.05.2010 di approvazione del PD 2009/1 per il solo “Lotto Funzionale 1”, con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT da ottemperare nelle fasi di progettazione esecutiva e realizzativa	112
5.2	Osservazioni del Comune di Vanzago al SIA del nuovo PD 2013 espresse con DGC n. 170 del 14.11.2013	117
5.3	Osservazioni del Comune di Vanzago al PD 2013 espresse con DGC n. 194 del 07.12.2013 ai fini della Conferenza di Servizi del 16.12.2013	120
5.4	Parere Regionale sul PD 2013 espresso con DGR n. X/1264 del 24.01.2014, comprensivo di “Valutazione Tecnica del Progetto”, “Valutazione di Impatto Ambientale”, e “Relazione in merito alla localizzazione dell’opera ai fini dell’intesa Stato-Regione Lombardia”	130
5.5	Parere n. 1509 del 23.05.2014 della Commissione Tecnica VIA per la Compatibilità Ambientale del PD 2013 del “Lotto Funzionale 1” con prescrizioni per il PE	136
5.6	Osservazioni del Consiglio Superiore Lavori Pubblici sull’Affare 98/2013 del 26.09.2014	142
5.7	Parere definitivo n. 73 del 29.11.2019 del CSLPP, con espressione di raccomandazioni e osservazioni da recepire nel PD 2019 del “Lotto Funzionale 1” prima della scelta del contraente e previo controllo di ottemperanza alle prescrizioni impartite	144
6	CONCLUSIONI	146

1 PROGETTO DEFINITIVO OGGETTO DI VALUTAZIONE

1.1 Cronistoria del progetto

Il Comune di Vanzago è attraversato dalla tratta Rho-Gallarate della linea ferroviaria RFI Rho-Arona ed è servito dalla stazione denominata Vanzago-Pogliano, posta nell'area sud dell'abitato, presso la quale fermano anche i treni del servizio Suburbano S5 Varese-Milano Passante-Treviglio.

Per tale tratta ferroviaria, è ritenuto necessario da Regione Lombardia ed RFI un potenziamento, tale da consentirne un aumento della capacità per l'inserimento di servizi aggiuntivi, all'interno dello scenario di riassetto del sistema ferroviario del nord Italia, sia in scala metropolitana, sia per i collegamenti con Malpensa e con la Svizzera.

L'iter progettuale del potenziamento della tratta RFI Rho-Gallarate prende avvio nel 2003, vedendo il susseguirsi di numerosi eventi, con l'evoluzione dal progetto preliminare (approvato dal CIPE nel 2005) al progetto definitivo (prima stesura del 2009 e seconda stesura del 2011), oggetto di revisioni/modifiche anche sostanziali (quali il passaggio dal potenziamento a 3 binari al quadruplicamento nella tratta tra Rho e Parabiago, con inserimento del cosiddetto Raccordo Y a Busto Arsizio e del nuovo PRG di Rho), la suddivisione in lotti funzionali e sub-lotti costruttivi ed affinamenti/aggiornamenti in recepimento di prescrizioni CIPE e indicazioni dei Comuni. Successivi ricorsi al TAR (con annullamento dell'approvazione CIPE del progetto definitivo del 2009), l'elaborazione di un nuovo Studio di Impatto Ambientale SIA (per la versione 2013 del progetto definitivo), vari pareri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con ulteriori richieste di rielaborazioni/integrazioni/aggiornamenti, hanno portato ad altre revisioni del progetto definitivo (2018 e 2019).

Tutto ciò ha portato, alla data odierna:

- all'avvio in data 14.12.2020, da parte di RFI, delle **procedure di partecipazione dei privati ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità** per l'ultima versione 2020 del progetto definitivo del quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y; a tal fine, il **Comune di Vanzago**, oltre a dare supporto a tutti i propri cittadini interessati dagli espropri o comunque residenti nella fascia di rispetto della ferrovia, risulta **tra i soggetti interessati da tali provvedimenti** (essendo direttamente coinvolte dalle opere ferroviarie anche aree di proprietà comunali) ritenendo, pertanto, di fornire, secondo le tempistiche stabilite, le proprie osservazioni sul tema;
- alla necessità, da parte del MIT, di **convocare una nuova seduta di Conferenza di Servizi** al fine di perfezionare il procedimento con l'approvazione, da parte del CIPE, dell'ultima versione 2020 del progetto definitivo, in occasione della quale il **Comune di Vanzago intende presentare osservazioni circostanziate**, relativamente agli aspetti tecnici, di compatibilità ambientale e di localizzazione dell'opera in oggetto, supportate e motivate da un'attenta valutazione degli elaborati progettuali messi a disposizione da RFI a partire dal 16.12.2020, volte a minimizzare gli impatti delle opere stesse sulla realtà comunale, in subordine alle richieste, già avanzate nelle consultazioni precedenti sin dal 2009, di non realizzare il potenziamento ferroviario suindicato per via del grave impatto sul territorio o di realizzarlo in forme differenti che non prevedano il sacrificio di Vanzago.

N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
1	10.06.2003	RFI	Invio al MIT del PP – Progetto Preliminare (2013) ai sensi della Legge Obiettivo n. 443/2001, con relativo SIA – Studio di Impatto Ambientale.	Terzo binario adiacente ai due già presenti tra le stazioni di

N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
2	Delib. CIPE n. 65 del 27.05.2005	CIPE	Approvazione del PP 2003 (ex artt. 165 e 185 com. 6, del DLgs n. 163/06) con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT; accertamento della compatibilità ambientale dell'opera, perfezionamento dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera e automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati.	Gallarate e Rho. (cfr. n.1 – PP 2003)
3	31.07.2009	RFI	Presentazione agli Enti del PD – Progetto Definitivo (2009) ottemperante alle prescrizioni CIPE sul PP (oltre che rispondente ai nuovi aggiornati programmi di sviluppo ferroviario della Regione), con avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità ai privati interessati dalle attività espropriative (ex art. 166, com. 2 del DLgs n. 163/06).	Quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, con prosecuzione del triplicamento fino alla stazione di Gallarate; inserimento della “connessione Y” a Busto Arsizio tra le linee RFI e FNM e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.3 – PD 2009)
4	08.10.2009	MIT	Convocazione della Conferenza di Servizi istruttoria. Osservazioni del Comune di Vanzago sul PD 2009 espresse con DGC n. 174 del 05.10.2009.	
5	Parere n. 383 del 30.11.2009	Comm. Tecnica VIA	Valutazioni di compatibilità ambientale del PD 2009 (ex art. 185, com. 4 lett. “a” e “b” e com. 5 del DLgs n. 163/2006), con condizioni e prescrizioni.	
6	Nota prot. DVA 2010/003785 del 12.02.2010	Dir.Gen. VIA del MATTM	Verifica dell'ottemperanza del PD 2009 alle prescrizioni della Delib. CIPE n. 65/2005, accertata la sussistenza di una sostanziale coerenza del PD 2009 con il PP 2003, con specificazione che le variazioni del PD 2009 non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo o introducono elementi migliorativi ovvero comportano nuove soluzioni accettabili dal punto di vista della compatibilità ambientale. Verifica dell'ottemperanza del PD 2009 alle prescrizioni del Decreto di compatibilità ambientale sul PP 2003 (di cui alla Delib. CIPE n. 65/2005), nonché la compatibilità ambientale delle variazioni introdotte.	
7	Delib. CIPE n. 33 del 13.05.2010 (GU n. 42 del 21.02.2011)	CIPE	Approvazione del PD 2009/1 per il solo “Lotto Funzionale 1” (o “fase funzionale minima”) (ex art. 165 e art. 185 com. 6, del DLgs n. 163/2006) con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT da ottemperare nelle fasi di progettazione esecutiva e realizzativa. Tali prescrizioni hanno determinato modifiche di tracciato nei comuni di Pregnana e Vanzago e nuove previsioni per gli interventi sulla viabilità, sui percorsi ciclabili, sui parcheggi, sulle opere a verde.	Quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, “connessione Y” a Busto Arsizio e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.3 – PD 2009/1)
8	novembre 2010-gennaio 2011	Tavoli tecnici RFI-Regione-Comuni	Concertazione e condivisione (verbalizzata) delle soluzioni progettuali del PD 2009/1 per appalto del “Lotto Funzionale 1” (o “fase funzionale minima”), approfondite con il recepimento delle prescrizioni di cui alla Delib. CIPE n. 33/2010 e con le indicazioni dei Comuni stessi.	Integrazioni e/o modifiche sotto vari aspetti del quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, “connessione Y” a Busto Arsizio e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.8 – PD 2011)
9	28.02.2011	Tavolo istituzionale Regione-MIT	Decretate le modifiche/interpretazioni alle prescrizioni CIPE condivise con le amministrazioni comunali sul PD 2011 del “Lotto Funzionale 1” (o “fase funzionale minima”).	

N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
10	15.06.2011	RFI	Avvio di un nuovo procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità del PD 2011 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	Quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, "connessione Y" a Busto Arsizio e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.3 – PD 2009/1)
11	18.07.2011	RFI	Aggiudicazione della gara d'appalto integrato per la realizzazione delle opere previste nel PD 2011 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	
12	Sentenza TAR Lombardia n. 1914 del 09.07.2012	TAR Lombardia	Accoglimento di un ricorso promosso dal Comitato Civico contro il potenziamento della tratta Rho-Parabiago e da privati cittadini, con annullamento della delibera CIPE n. 33/2010 di approvazione del PD 2009/1 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") e della relativa gara d'appalto esperita nel 2011.	
14	Sentenza Consiglio di Stato n. 06959 del 21.12.2012	Consiglio di Stato	Respingimento del ricorso di RFI e Regione Lombardia, confermando l'annullamento della delibera CIPE n. 33/2010. Tra le motivazioni vi è il difetto di profilo motivazionale rilevato nel provvedimento di ottemperanza della commissione VIA sul PD a 4 binari: secondo il TAR ed il Consiglio di Stato, la modifica progettuale disposta sul PD 2009/1 rispetto al PP 2003 avrebbe necessitato un più adeguato approfondimento da svolgersi con una nuova VIA.	1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. (cfr. n.15 – PD 2013)
15	2013	RFI	Stesura del nuovo PD 2013 (ai sensi dell'art. 167, com. 5 del DLgs n.163/06 e s.m.i.) con relativo SIA, esercitando, il soggetto aggiudicatore, la facoltà di presentare direttamente un nuovo PD integrato, richiedendo le approvazioni tipiche del progetto preliminare essendo trascorsi più di sette anni dalla precedente approvazione del PP, con conseguenza perdita dell'efficacia dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.	
16	Nota prot. RFI-AD\A0011\ P\2013\0001040 del 24.10.2013	RFI	Richiesta al MIT di avvio della procedura per l'approvazione del PD 2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") ex art. 167, com. 5 del DLgs n. 163/2006, procedendo con l'accertamento della compatibilità, l'apposizione del vincolo espropriativo, la contestuale dichiarazione di pubblica utilità e la procedura di VIA sul PD, indipendentemente dalla redazione e approvazione del PP. Osservazioni del Comune di Vanzago al SIA del nuovo PD 2013 espresse con DGC n. 170 del 14.11.2013.	
17	Nota MIT prot. 0040014 del 26.11.2013	MIT	Convocazione della Conferenza di Servizi (art. 165, com. 4 del DLgs n. 163/2006) sul PD 2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	
18	16.12.2013	MIT	Conferenza di Servizi sul PD 2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") con raccolta di pareri rilasciati dalle Amministrazioni e dagli Enti gestori delle interferenze. Osservazioni del Comune di Vanzago al PD 2013 espresse con DGC n. 194 del 07.12.2013.	
19	09.10.2013 (Prot. "Affare n. 98/2013")	RFI	Trasmissione del PD 2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") al CSLPP – Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per acquisire il parere di cui all'art. 165, com. 4 del DLgs n. 163/2006.	

N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
20	Parere n. 1509 del 23.05.2014	Comm. Tecnica VIA	Espressione del Parere di Compatibilità Ambientale del PD 2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima"), con prescrizioni per il PE – Progetto Esecutivo.	
21	Parere n. 98 del 26.09.2014 del CSLPP	CSLLPP	Richiesta di rielaborazione/integrazione/aggiornato del PD 2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") secondo le osservazioni e prescrizioni del CSLPP, al fine di acquisirne il parere, non sussistendo i presupposti tecnici e giuridici per l'espressione del parere stesso.	
22	Nota prot. RFI-DIN\A0011\P\2018\0000653 del 13.03.2018 (Prot. "Affare n. 30/2018")	RFI	Ripresentazione dell'adeguamento del PD 2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") al CSLPP.	Versione adeguata del 1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. (cfr. n.22 – PD 2018)
23	Parere n. 95 del 24.05.2019 del CSLPP	CSLLPP	Richiesta di ulteriore rielaborazione del PD 2018 sulla scorta delle prescrizioni impartite dal CSLPP.	
24	Nota prot. RFI-DIN\DINE.MI\A0011\P\2019-0000407 del 28.10.2019 (Prot. "Affare n. 73/2019")	RFI	Trasmissione del PD 2018 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") ulteriormente integrato al CSLPP.	Ulteriore revisione del 1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. (cfr. n.24 – PD 2019)
25	Parere definitivo n. 73 del 29.11.2019 del CSLPP	CSLLPP	Espressione di raccomandazioni e osservazioni da recepire nel PD 2019 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") prima della scelta del contraente e previo controllo di ottemperanza alle prescrizioni impartite. Osservazioni del Comune di Vanzago al PD 2019 espresse al CSLPP con lettera Prot. 18565 del 29.11.2019.	
26	Nota prot. RFI-DIN-DINE.MI\A0011\P\2020\0000295 del 04.12.2020 (Prot. Comune di Vanzago n. 19553 del 16.12.2020)	RFI	Trasmissione della versione rielaborata/integrata/aggiornata del PD 2019 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") in esito alle osservazioni e prescrizioni formulate dal CSLPP. Comunicazione in merito all'intenzione del MIT di convocare una seduta di Conferenza di Servizi al fine di perfezionare il procedimento con l'approvazione del PD2020 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") da parte del CIPE.	Ulteriore revisione del 1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1): Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. (cfr. n.26 – PD2020)
27	14.12.2020	RFI	Avvio delle procedure di partecipazione dei privati ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità dell'ultima versione rielaborata/integrata/aggiornata del PD2020 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima"). Il termine di presentazione di eventuali osservazioni da parte dei proprietari degli immobili coinvolti dagli interventi ed ogni altro interessato avente diritto è fissato in 60 dalla pubblicazione dell'avviso (ossia l'11.01.2021).	

1.2 Principali temi oggetto della rielaborazione progettuale

Il Progetto Definitivo oggetto delle valutazioni di cui al presente documento (sinteticamente identificato come PD2020) è quello costituito dagli elaborati trasmessi da RFI con nota prot. RFI-DIN-DINE.MI\A0011\P\2020\0000295 del 04.12.2020, protocollata dal Comune di Vanzago il 16.12.2020 al n. 19553.

Come esplicitato nella “Relazione generale” del PD2020¹, i principali temi oggetto delle rielaborazioni progettuali apportate nel tempo rispetto all’iniziale Progetto Definitivo del 2013, constano, per quanto di specifico interesse per il Comune di Vanzago, in:

- aggiornamento degli elaborati di progetto delle **opere civili del tracciato ferroviario** (“Relazione di tracciato”², “Relazione generale opere civili”³ e “Planimetria di progetto sede”⁴);
- aggiornamento della “Relazione generale descrittiva degli interventi”⁵ e degli specifici elaborati di progetto delle **fermate e stazioni**⁶;
- redazione di uno “**Studio di trasporto**”⁷ e di un’ “**Analisi funzionale**”⁸, a supporto della configurazione di progetto del potenziamento a 4 binari;
- aggiornamento del dimensionamento di tutte le **opere d’arte** secondo il DM 14/1/2008;
- aggiornamento all’attualità delle **opere di viabilità**⁹ per tener conto anche degli interventi nel frattempo già realizzati e/o in corso di realizzazione da parte di terzi, con aggiornamento delle analisi di sicurezza delle viabilità e redazione di uno “**Studio di Trasporto stradale**”¹⁰;
- aggiornamento, a seguito delle modifiche introdotte, del piano degli **espropri**, relativamente alla “Planimetria individuazione fabbricati frontisti ad uso abitativo”¹¹, al “Piano particellare di esproprio”¹² e all’ “Elenco delle Ditte”¹³;
- aggiornamento, a seguito delle modifiche introdotte, delle **demolizioni** e degli **accessi** (“Relazione descrittiva” e “Planimetria demolizioni”¹⁴);
- aggiornamento, a seguito delle modifiche introdotte, delle **interferenze con i sottoservizi** (“Relazione” e “Planimetria censimento sottoservizi interferiti”¹⁵) e introduzione nel progetto delle opere e dei costi di risoluzione (attraverso l’interfacciamento con tutti gli Enti Gestori dei servizi per la redazione dei propri progetti di risoluzione), di cui alla “Relazione Risoluzione Interferenze”¹⁶;

¹ Elaborato MDL130D05RGMD0000001B del DVD1 – 01. ELABORATI GENERALI (rev. novembre 2020)

² Elaborato MDL132D26RHIF0001001A del DVD 3 – 34. TRACCIATO FERROVIARIO (rev. novembre 2017)

³ Elaborato MDL132D26RHOC0000001A del DVD 3 – 35.2 ELABORATI GENERALI (rev. ottobre 2017)

⁴ Elaborati MDL132D26P7IF0001007A, MDL132D26P7IF0001008A e MDL132D26P7IF0001009A del DVD 3 -- 34. TRACCIATO FERROVIARIO e MDL132D26P7CS0001007A, MDL132D26P7CS0001008A e MDL132D26P7CS0001009A del DVD 3 – 35.6 CORPO STRADALE FERROVIARIO - CONFIGURAZIONE FINALE (rev. novembre 2017)

⁵ Elaborato MDL132D26RGFV0000001A del DVD3 – 35.11 FERMATE E STAZIONI (rev. ottobre 2017)

⁶ Elaborati vari del DVD3 – 35.11 FERMATE E STAZIONI (rev. varie) – cfr. APPENDICE del presente documento

⁷ Elaborato MDL130D16RGES0001001A del DVD1 – 01. ELABORATI GENERALI (rev. novembre 2017)

⁸ Elaborato MDL130D16RGES0001002A del DVD1 – 01. ELABORATI GENERALI (rev. novembre 2017)

⁹ Elaborati vari del DVD3 – 35.10 OPERE PRINCIPALI (rev. varie) – cfr. APPENDICE del presente documento

¹⁰ Elaborato LN0000D16RGTS0002001A del DVD1 – 01. ELABORATI GENERALI (rev. ottobre 2019)

¹¹ Elaborati MDL130D43P6P80000001A e MDL130D43P6P80000002A del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. dicembre 2017)

¹² Elaborati MDL130D43BDAQ03000001B e MDL130D43BDAQ03000002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

¹³ Elaborati MDL130D43EDAQ03000001B e MDL130D43EDAQ03000002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

¹⁴ Elaborati MDL132D26RGOC0000001A, MDL132D26P6OC0000002A e MDL132D26P6OC0000003A del DVD 3 – 35.5 DEMOLIZIONI E ACCESSI (rev. novembre 2017)

¹⁵ Elaborati MDL132D26RGSIO0000001A, MDL132D26P6SIO0000002A e MDL132D26P6SIO0000003A del DVD 3 – 35.4 OPERE CIVILI - CENSIMENTO SOTTOSERVIZI INTERFERITI (rev. ottobre 2017)

¹⁶ Elaborato MDL130D26RGSIO0000001A del DVD1 – 09. OPERE CIVILI - RISOLUZIONE INTERFERENZE (rev. ottobre 2017)

- recepimento del progetto di Terna per lo **spostamento dell'elettrodotto a Vanzago**¹⁷;
- dimensionamento delle **barriere acustiche** secondo lo scenario di 1° fase e ottimizzazione costruttiva delle barriere sui muri previsti lungo la sede ferroviaria a protezione degli edifici ("Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione. Fase Funzionale Minima"¹⁸), a fronte della **valutazione dell'impatto acustico** effettuata con il nuovo "Studio acustico: Relazione generale (Fase Funzionale Minima)"¹⁹, in aggiornamento rispetto a quello del SIA 2013 per lo Scenario a Regime²⁰.
- integrazione di indagini geognostiche e redazione di un nuovo **studio geologico** (geologico e idraulico) conforme alle disposizioni del DM 14/1/2008;
- adozione di un **sistema di drenaggio di piattaforma** indipendente dal derivatore di Parabiago, tale da svincolare la realizzazione della linea dalla necessità di realizzare il **nuovo by-pass del canale Villoresi** originariamente richiesto come "**Opera correlata**" e poi non più ritenuta meritevole di finanziamento;
- aggiornamento delle **aree di cantiere** ("Relazione di cantierizzazione, "Planimetria di inquadramento del sistema di cantierizzazione" e "Planimetria aree e viabilità di cantiere"²¹) allo stato dei luoghi ed alle mutate disponibilità ed aggiornamento del bilancio complessivo dei **materiali di scavo** a seguito delle modifiche introdotte (tenendo conto, con riferimento ai materiali da scavo da riutilizzare e gestire in qualità di sottoprodotti, dei principi stabiliti dal DPR n.120 del 13.06.2017 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 8 del DL n. 133 del 12.09.2014, convertito, con modificazioni, dalla L n. 164 dell'11.11.2014", prevedendo di completare il progetto, prima della scelta del contraente, attraverso la redazione di un PUT);
- redazione di una nuova "**Analisi ambientale**"²², in accoglimento delle prescrizioni della Commissione Speciale VIA relative al SIA 2013, con un'analisi comparativa delle modifiche introdotte rispetto al PD 2013 con potenziali riflessi sugli aspetti ambientali (tra le quali il nuovo sistema di drenaggio, il nuovo dimensionamento delle barriere acustiche, l'aggiornamento della cantierizzazione e del bilancio dei materiali di scavo); gli elaborati di progetto delle **opere di mitigazione a verde**²³ rimangono, invece, i medesimi predisposti nel SIA 2013.

Il Comune di Vanzago non condivide la sintesi proposta dal proponente nella Relazione Generale e constata che **quasi tutte le tavole che interessano Vanzago sono state realizzate tra il 2017 e il novembre 2020, pertanto il progetto è stato di gran lunga modificato rispetto a quello del 2013 e, per molti versi, peggiorato in tema di impatto sul territorio**. Nelle prossime pagine si mostrerà quanto ravvisato in tale senso e si cercherà di mettere in luce il lavoro che ancora deve essere svolto per rendere tale progetto ancora meno impattante, nelle denegate ipotesi che l'opera non venga interrotta visto l'elevata devastazione cagionata su Vanzago.

¹⁷ Elaborati "Relazione tecnico illustrativa" e DE22223E1BBX00002 del DVD1 – 06. SPOSTAMENTO ELETTRODOTTO A VANZAGO (rev. gennaio 2009)

¹⁸ Elaborati MDL130D22P6IM0006008A e MDL130D22P6IM0006009A del DVD 1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. novembre 2017)

¹⁹ Elaborato MDL130D22RGIM0006001A del DVD 1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. novembre 2017)

²⁰ Elaborati MDL112D22RHS000A001A, MDL112D22N6SA000A025A e MDL112D22N6SA000A026A del DVD 1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. settembre 2012)

²¹ Elaborati MDL132D53RGCA0000001A, MDL132D53P4CA0000001A, MDL132D53P7CA0000004A e MDL132D53P7CA0000005A del DVD 4 – 44. CANTIERIZZAZIONE (rev. novembre 2017)

²² Elaborato MDL130D22RGIM0000001B del DVD 5 – Analisi Ambientale (rev. novembre 2020)

²³ Elaborati MDL112D22NZSA000G012A e MDL112D22NZSA000G013A del DVD4 – 46. OPERE A VERDE (rev. marzo 2013)

1.3 Principali valutazioni ambientali condotte per il PD2020

Per quanto attiene alle modifiche/integrazioni introdotte nel PD2020 rispetto al Progetto Definitivo del 2013, la nuova **“Analisi ambientale”** (di cui all’ultimo punto del paragrafo precedente) ne valuta **le potenziali interferenze con gli elementi ambientali ritenuti di maggior rilievo e maggiormente impattati**, ossia il sistema dei vincoli e delle tutele ambientali, le acque, il suolo, il rumore ed il paesaggio.

Per ognuna delle suddette componenti, la nuova **“Analisi ambientale”** ha:

- stimato la **sensibilità specifica della componente nelle aree direttamente e indirettamente interessate dalle modifiche apportate**, mantenendo come base di confronto le caratterizzazioni operate nel SIA 2013, riverificate ed eventualmente puntualmente aggiornate, qualora in presenza di variazioni intervenute successivamente alla redazione del SIA 2013 stesso;
- individuato e analizzato qualitativamente le **ricadute significative sulla componente derivanti dalle modifiche introdotte, confrontandole con quelle associate alle soluzioni precedenti**.

In conclusione, la nuova **“Analisi ambientale”** *“sottolinea che le modifiche introdotte con il PD2020, oltre ad accogliere le prescrizioni ricevute dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, rappresentano ottimizzazioni che scaturiscono dagli approfondimenti, anche di natura ambientale, effettuate in questa fase ed in qualche caso dal recepimento di prescrizioni formulate proprio in sede di Valutazione d’Impatto Ambientale dell’intervento”*. Più nel dettaglio la nuova **“Analisi ambientale”** riportata che:

- per il **sistema dei vincoli e della pianificazione**, il progetto in esame si conferma **coerente** con tutti gli strumenti di indirizzo e di pianificazione/programmazione di settore e le modifiche introdotte non incrementano il livello di interferenza dell’opera con aree tutelate a fini paesaggistici e ambientali;
- per le **acque**, parte delle modifiche introdotte nel progetto in esame (quali la riorganizzazione di parte del sistema di collettamento/smaltimento acque) sono finalizzate ad una **maggior protezione del comparto Acque Superficiali** e le simulazioni idrauliche svolte hanno dimostrato che le nuove strutture **non incidono sul regime idrologico attuale**;
- per la componente **suolo**, la pressoché similarità delle dimensioni dei progetti delle opere ferroviarie e delle opere correlate e la modesta significatività degli scavi da operare portano a non considerare la sottrazione di suolo e i movimenti terra sensibilmente diversi tra le due fasi di progetto (come confermato dal confronto tra i bilanci dei materiali di scavo), con **dimensioni degli impatti prodotti dalle opere sostanzialmente immutati**;
- in termini di **rumore**, per la fase di esercizio non si attende alcun nuovo impatto rispetto a quanto già valutato in sede di SIA 2013, in quanto le opere in variante **non comportano modifiche sui traffici** (ferroviari e veicolari) o sui tracciati tali da interessare nuovi ricettori/aree insediate; il progetto in esame è stato integrato con un **ulteriore analisi acustica a conferma di quanto già valutato nel SIA 2013**; analogamente, non si prevedono impatti aggiuntivi rispetto a quanto già valutato nel progetto ambientale della cantierizzazione, a fronte dell’impiego di barriere antirumore e della messa in atto delle pratiche di gestione del cantiere per il contenimento dei disturbi e degli impatti;
- le modifiche progettuali introdotte dal progetto in esame **non incidono in maniera significativa sul paesaggio**.

Il Comune di Vanzago **non condivide affatto l’analisi ambientale condotta per il PD2020 e la giudica in maniera estremamente negativa**, poiché non tiene conto di alcuna delle osservazioni proposte in tema di tutela ambientale espresse in sede di VIA del 2013 dalla Amministrazione Comunale, e nemmeno tiene conto debitamente della presenza del **Sito di Interesse Comunale di Natura 2000 ZSC/ZPS “Bosco di Vanzago” gestito dal WWF**, del **Parco Agricolo Sud Milano**, del **Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) del Basso**

Olona e della presenza di due **corridoi principali della Rete Ecologica Regionale**. Si rammenta, inoltre, che il WWF esprime parere fortemente negativo sull'opera all'interno della procedura di VIA del 2013, che andrebbe adeguatamente considerato, oltre ad avere inviato ai ministeri competenti nel Gennaio 2021 una richiesta di eseguire una approfondita Valutazione di Incidenza per quanto riguarda l'impatto sul SIC/ZPS Bosco di Vanzago.

1.4 Scopo del documento

L'Amministrazione Comunale di Vanzago, pesantemente impattata dal quadruplicamento della linea ferroviaria Rho-Parabiago, ha da sempre posto enorme attenzione ai vari progetti elaborati dal proponente e, con il doveroso rispetto istituzionale, ha sempre collaborato con il proponente, gli altri Enti e privati interferiti, la Regione Lombardia, la Città metropolitana di Milano, i vari Ministeri, il CIPE, il Governo, etc..., al fine di fare comprendere il sacrificio della comunità di Vanzago e per cercare di proporre soluzioni migliorative e interventi di mitigazione. Per farlo, si è sempre entrati nel dettaglio del progetto analizzandolo con il supporto di professionisti incaricati all'uopo per meglio "districarsi" in tematiche così tanto variegata e complesse.

Nell'analizzare il PD2020, anticipando il disappunto per non aver mai ricevuto da RFI/Italferr documentazione aggiornata, nonostante le varie richieste perpetrate nel corso degli anni dal 2014 al 2020 e le varie richieste di modifica espresse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ed avendo ricevuto il succitato progetto aggiornato solo il 16.12.2020, il Comune di Vanzago sottolinea la **necessità di avviare una serie di tavoli di interlocuzione con Italferr/RFI e gli altri enti interferiti, per scrutinare in dettaglio e insieme il PD2020, come peraltro richiesto il 07.01.2021 con nota prot. 237/2021 da parte di tutti i 10 Sindaci dei Comuni della tratta**.

Si aggiunge che **il presente documento è l'esito dell'esame documentale avviato il 16.12.2020** e per il quale sono stati già stati **eseguiti dal Comune di Vanzago dei tavoli di confronto** nel Gennaio-Febbraio 2021 in particolare con:

- Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi;
- CAP Holding;
- Città metropolitana di Milano;
- Parco Agricolo Sud Milano;
- WWF.

In quanto soggetto che subirà espropri e danni incommensurabili e irreversibili sul proprio territorio, ed avendo riscontrato l'avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità sul sito di Italferr in data 14.12.2020, il Comune di Vanzago ha potuto **interloquire con i progettisti di Italferr** nell'incontro del 26.01.2021 e, in vista della scadenza del periodo per proporre osservazioni prevista l'11.02.2021, permangono ancora diversi punti aperti sul PD2020.

Nel presente documento, pertanto, sono **analizzati tutti i dettagli del PD2020 da affidare a Italferr e RFI al fine di prenderne atto e migliorare tutti gli aspetti della progettazione**.

Il Ministero dei Trasporti ha indicato che è prevista, all'interno del percorso approvativo avviato nel 2013 e mai interrottosì, una nuova sessione di Conferenza di Servizi in seguito a quella di apertura del 2013. **Il Comune di Vanzago si riserva di integrare, modificare o correggere le osservazioni inserite in questo documento in vista di tale nuova Conferenza di Servizi**.

2 RICHIESTE PRINCIPALI SULL'OPERA

Come già espresso dal Comune di Vanzago nelle precedenti sedute della Conferenza di Servizi, e facendo particolare riferimento alla DGC n. 194 del 07.12.2013 si osserva preliminarmente quanto di seguito indicato.

- Il progetto in esame presenta **impatti altamente penalizzanti** sul territorio e sulla comunità locale. La presenza di aree residenziali che si susseguono senza soluzione di continuità lungo la tratta e l'esiguità del corridoio a disposizione della linea ferroviaria aggravano gli impatti dell'opera rendendoli gravemente pregiudizievoli per la salute, la qualità abitativa, la sicurezza della popolazione, la continuità ambientale, paesaggistica e urbanistica del territorio.
- Ancora una volta viene **minacciato il fitto contesto urbanistico** che in Comune di Vanzago affianca il sedime ferroviario. Contesto urbano che nello Studio di Impatto Ambientale sul progetto preliminare di triplicamento della linea ferroviaria del 2003, risultava incompatibile con la posa di un quarto binario.
- Sia nello Studio di Impatto Ambientale 2013, che nei nuovi elaborati di progetto, non è individuabile un paragrafo che dia ampio spazio, come per altro richiesto dalla sentenza del Consiglio di Stato del 21.12.2012, alle **motivazioni per le quali la posa di quattro binari risulti oggi compatibile con il contesto urbano e l'ambiente**.

Alla luce di queste considerazioni, il Comune di Vanzago ritiene **non condivisibile l'impianto generale del progetto proposto** e, al fine di minimizzare gli impatti negativi sull'intera comunità, chiede quanto segue.

A – In via **prioritaria**, di **riprogettare il tracciato modificando la localizzazione dell'opera** al fine di dare una differente risposta al traffico relativo ai treni ad alta percorrenza ed al traffico merci.

Come descritto nel SIA, il PTR – Piano Territoriale Regionale ed il PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale perseguono, per gli interventi infrastrutturali relativi alle reti ferroviarie, la 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”*²⁴.

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 Suburbano in una vera e propria metropolitana leggera che permetta di collegare velocemente i cittadini dell'intera linea Rho-Gallarate al Polo Fieristico di Rho-Pero ed alla città di Milano.

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. Un vantaggio che permetterebbe di recuperare lo spirito che era alla base del progetto preliminare e che prevedeva il potenziamento dell'intera linea e non solo del tratto Rho-Parabiago: operare come richiesto in questo punto A, consentirebbe di salvaguardare le comunità locali che a questo punto non verrebbero danneggiate dall'opera ma valorizzate dalla stessa.

B – In via **subordinata**, di **riprogettare il tracciato con una soluzione che preveda l'interramento della linea ferroviaria nel tratto di attraversamento in territorio del Comune di Vanzago**.

Ritenendo che le opere di mitigazione previste dal progetto definitivo non siano esaustive e sufficienti, in via subordinata e in difetto rispetto a quanto fin qui richiesto, nel seguente capitolo 5 si formulano ulteriori osservazioni e proposte di miglioramento.

²⁴ Elaborato MDL112D22RGSA0000001A (pag. 26) del DVD5 – Sintesi non Tecnica (rev. marzo 2013)

3 OSSERVAZIONI IN MERITO ALL'APPOSIZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO E ALLA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITÀ

3.1 Considerazioni sulla quantificazione della procedura avviata da RFI

Ai punti che precedono si è riassunto l'iter che ha condotto RFI alla comunicazione di avvio del procedimento, ex art. 17 del d.P.R. n. 327/2001, in ragione della quale il Comune di Vanzago formalizza ora, con il presente documento, le proprie osservazioni.

Per quel che qui rileva è opportuno ricordare che:

- il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE (Deliberazione n. 65 del 27.05.2005) con contestuale apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dalla progettata opera pubblica;
- il progetto definitivo, nella sua prima stesura, è stato approvato dal CIPE con deliberazione n. 33 del 13.05.2010, salvo essere stato successivamente modificato ed integrato dal proponente;
- le impugnative in sede di legittimità hanno privato di efficacia gli atti gravati, tant'è che gli enti coinvolti nel procedimento hanno rinnovato/integrato il procedimento finalizzato alla approvazione del nuovo progetto definitivo avviato nel 2013 ai sensi dell'art. 167, com. 5 del DLgs n.163/06 e s.m.i. (Progetto Definitivo Integrato) con l'elaborazione di un nuovo Studio di Impatto Ambientale SIA, con l'ottenimento dei pareri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con la rielaborazione, integrazione e l'aggiornamento delle soluzioni/prescrizioni impartite dagli Enti coinvolti nel procedimento.

A valle di tale complesso iter, quindi, è ora proposto all'approvazione il medesimo progetto del 2013, rivisto e adeguato ad alcune delle citate prescrizioni.

Dalla disamina dell'avviso di avvio del procedimento del 14.12.2020, però, la qualificazione attribuita da RFI è di *"rinnovo"*, il cui termine nella sua etimologia e con specifico riferimento alle procedure preordinate all'espropriazione, può significare indifferentemente *"nuovo procedimento"* o *"reiterazione/rinnovo di quello preesistente"*.

3.1.1 – La esatta qualificazione del procedimento non riveste un interesse di stampo formalistico ma importa criticità di assoluto rilievo.

Ed invero, nel caso in cui RFI assumesse la sussistenza e la validità del vincolo preordinato all'esproprio impresso con l'approvazione dei progetti succedutisi nel tempo, troverebbe applicazione l'art. 39, comma 1 D.P.R. n. 327/2001. Tale norma stabilisce che *"in attesa di una organica risistemazione della materia, nel caso di reiterazione di un vincolo preordinato all'esproprio o di un vincolo sostanzialmente espropriativo è dovuta al proprietario una indennità, commisurata all'entità del danno effettivamente prodotto"* ed il successivo comma 2 dispone che *"qualora non sia prevista la corresponsione dell'indennità negli atti che determinano gli effetti di cui al comma 1, l'autorità che ha disposto la reiterazione del vincolo è tenuta a liquidare l'indennità entro il termine di due mesi dalla data in cui abbia ricevuto la documentata domanda di pagamento ed a corrisponderla entro i successivi trenta giorni, decorsi i quali sono dovuti anche gli interessi legali"*.

Sul punto la giurisprudenza ha espressamente affermato che:

(i) "la reiterazione dei vincoli scaduti, preordinati all'esproprio o sostanzialmente espropriativi, è considerata legittima, purché sia riconosciuta una indennità che ripaghi i proprietari della diminuzione del valore di scambio o di utilizzabilità dei loro beni, individuando in tal modo, nella pur legittima attività della P.A., l'esistenza in linea di principio di un pregiudizio non tollerabile dal singolo, nel rispetto dell'art. 42 Cost., comma 3, e per questo indennizzabile sulla base di un meccanismo sostanzialmente automatico (Cass. n. 8530 del 2010) che è tipico della responsabilità da atto legittimo e distante dalle tecniche di tutela proprie della responsabilità"

civile da atto illegittimo. Se ne ha conferma nello stesso art. 39 che, al comma 2, prevede che, di regola, "negli atti che determinano gli effetti di cui al comma 1" (impositivi della reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio o sostanzialmente espropriativo) debba essere prevista la corresponsione dell'indennità; in mancanza, l'autorità che ha disposto la reiterazione è "tenuta a liquidare l'indennità, entro il termine di due mesi dalla data in cui abbia ricevuto la documentata domanda di pagamento ed a corrisponderla (...)".

La previsione dell'indennità nel provvedimento di reiterazione del vincolo costituisce un momento essenziale del procedimento amministrativo, in funzione dello scopo di questo che è di consentire la concreta erogazione al proprietario del dovuto ristoro, senza necessità di ricorrere al giudice. Si spiega in tal modo perché la suddetta previsione sia a pena di illegittimità dell'atto di reiterazione del vincolo, non solo (e non tanto) perché essa serva ad accantonare le somme necessarie al futuro pagamento della indennità di espropriazione (Cons. di Stato, sez. 4, n. 4019 del 2005), o genericamente a dimostrare la capienza delle disponibilità finanziarie della P.A., o a rendere concreta la volontà della P.A. di provvedere effettivamente alla realizzazione dell'opera pubblica (Cons. di Stato, sez. 4, n. 2418 del 2014). È comprensibile quindi che, nell'adozione del provvedimento reiterativo, la P.A. sia tenuta a svolgere una specifica ed esaustiva indagine sulle singole aree, finalizzata a modulare e considerare le differenti esigenze, pubbliche e private (Cons. di Stato, sez. 4, n. 1465 del 2013), tra le quali è compresa la valutazione degli oneri economici connessi al pagamento dell'indennità, la quale dev'essere predeterminata quantomeno in via presuntiva, proprio perché "commisurata all'entità del danno effettivamente prodotto" (art. 39, comma 1, cit.). Terminologia quest'ultima che indica la necessità di una attenta valutazione del caso concreto per riconoscere ai privati un ristoro che deve essere "non necessariamente integrale o equivalente al sacrificio, ma neppure simbolico per una serie di pregiudizi, che si possono verificare a danno del titolare del bene immobile colpito, (...) commisurato o al mancato uso normale del bene, ovvero alla riduzione di utilizzazione, ovvero alla diminuzione del prezzo (locativo o di scambio) rispetto alla situazione giuridica antecedente alla pianificazione che ha imposto il vincolo" (Corte cost. n. 179 del 1999). La diminuzione del prezzo di mercato, locativo o di scambio, è oggetto di un accertamento tecnico cui sono tenuti la P.A., già nella fase di reiterazione del vincolo, e poi il giudice, che è investito della domanda del privato nei casi in cui la P.A. non vi provveda o vi provveda in misura ritenuta inadeguata. Analogo accertamento deve riguardare anche altri eventuali pregiudizi - che di regola si manifestano anch'essi in una riduzione del valore di mercato suscettibili di essere arrecati all'immobile, in caso di ridotta possibilità di utilizzazione rispetto agli usi o alle destinazioni ai quali l'immobile era concretamente o anche solo potenzialmente vocato, non rilevando, ad esempio, che il terreno non fosse stato coltivato in passato, come invece ritenuto nella specie dalla Corte di merito, essendo sufficiente che possa concretamente esserlo (seppur tenendo conto degli oneri economici connessi alla riconversione del terreno)" (Cass. civile, sez. I, 21 maggio 2018, n. 12468);

(ii) "con riferimento all'art. 39 del D.P.R. n. 327/2001, con il quale il legislatore è intervenuto in materia, in coerenza con le indicazioni contenute nella sentenza della Corte costituzionale n. 179 del 1999, questa Corte ha sostanzialmente osservato che il meccanismo indennitario ivi contemplato è sostanzialmente automatico ed è tipico della responsabilità da atto legittimo e distante dalle tecniche di tutela proprie della responsabilità civile da atto illegittimo" (Cass. civ., sez. I, 3 ottobre 2019, n. 24795);

(iii) "perché possa procedersi ad espropriazione per pubblica utilità di un suolo da destinare alla realizzazione di un'opera pubblica, occorre che lo stesso sia assoggettato ad un vincolo preordinato all'esproprio, che il vincolo stesso sia efficace, e che – una volta che si intenda procedere alla sua reiterazione - venga esplicitata la persistenza dell'interesse pubblico e l'obbligo di indennizzo", atteso che "la posizione del privato in ordine all'indennizzo conseguente a reiterazione dei vincoli espropriativi è di diritto soggettivo, ai sensi dell'art. 42 Cost., considerata appunto la natura di tali vincoli e l'effetto dagli stessi prodotto sul diritto di proprietà" (Consiglio di Stato, sez. IV, 20 febbraio 2014, n. 793);

Con specifico riferimento ai parametri per la liquidazione dell'indennità dovuta ai sensi dell'art. 39 D.P.R. n. 327/2001, la giurisprudenza è costante nel ritenere che:

(i) *“per la determinazione concreta dell'indennizzo in conseguenza della reiterazione di vincoli urbanistici esistono molteplici variabili ... in quanto detto indennizzo non è, nella quasi totalità dei casi (in ciò sta la netta differenza rispetto alla diversa - anche per natura - indennità di esproprio), rapportabile a perdita di proprietà. Né può essere utilizzato un criterio di liquidazione ragguagliato esclusivamente al valore dell'immobile, in quanto il sacrificio subito consiste, nella maggior parte dei casi, in una diminuzione di valore di scambio o di utilizzabilità. Inoltre l'indennizzo per il protrarsi del vincolo è un ristoro (non necessariamente integrale o equivalente al sacrificio, ma neppure simbolico) per una serie di pregiudizi, che si possono verificare a danno del titolare del bene immobile colpito, e deve essere commisurato o al mancato uso normale del bene, ovvero alla riduzione di utilizzazione, ovvero alla diminuzione di prezzo di mercato (locativo o di scambio) rispetto alla situazione giuridica antecedente alla pianificazione che ha imposto il vincolo”* (Corte costituzionale, 20 maggio 1999, n. 179);

(ii) *“una interpretazione della norma contenuta nell'art. 39 del D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327, conforme alla decisioni della Corte Europea e della Corte Costituzionale, non può che giungere alla conclusione che il danno, da reiterazione del vincolo espropriativo, sia presumibile secondo l'id quod plerumque accidit, essendo ovvio che la mancata disponibilità della pienezza delle facoltà dominicali in vista dell'esercizio del potere espropriativo della P.A. mantiene compresso il diritto di godimento del privato proprietario, con il sicuro manifestarsi di un danno indennizzabile. Ciò in quanto il danno è insito nella stessa reiterazione del vincolo che comporta una indubbia grave restrizione del diritto dei proprietari di disporre delle loro proprietà”* (Tribunale Cosenza, Sez. civ. I, 6 marzo 2018, n. 530; cfr. Corte appello, Venezia, sez. II, 28 giugno 2017, n. 1317).

Il panorama normativo e giurisprudenziale sopra richiamato, quindi, impone alle Autorità procedenti di stabilire i criteri di indennizzo da reiterazione di vincoli e, soprattutto, di aggiornare il piano economico finanziario con la previsione delle necessarie dotazioni finanziarie occorrenti a ristorare i cittadini per la prolungata compressione e limitazione del diritto dominicale, risalente di fatto al 2005.

A titolo puramente esemplificativo è sufficiente sottolineare come la sussistenza del vincolo abbia precluso e continui a precludere non solo ogni valore di scambio dei beni coinvolti nel procedimento (vendita, locazione o affitto nel caso di fondi agricoli) ma finanche ogni iniziativa funzionale alla manutenzione straordinaria o solo al miglioramento degli edifici (quali, ad esempio, il ricorso al credito di imposta per l'esecuzione degli interventi di efficientamento energetico) o alle iniziative imprenditoriali nel campo dell'agricoltura per un miglior sfruttamento delle aree agricole.

3.1.2 – Le criticità risulterebbero ancora più ampie nel caso in cui la qualificazione del procedimento avviato fosse nel senso di definirlo preordinato all'apposizione di un nuovo ed autonomo – rispetto al precedente – vincolo espropriativo.

Anche a voler prescindere dalla dubbia legittimità di siffatto modus operandi – stante che tenderebbe sostanzialmente a mascherare la riapposizione dello stesso vincolo decaduto ma in assenza della previsione dell'indennizzo ex art. 39 cit. – gli oneri economici che l'ente espropriante sarebbe tenuto a sopportare risulterebbero ben più gravosi.

Assumere che si tratti di un nuovo procedimento, infatti, equivarrebbe a dire che i vincoli originariamente apposti sarebbero scaduti con le inevitabili conseguenze in termini di disciplina urbanistica. Come è noto la scadenza del vincolo comporta la automatica qualificazione urbanistica dell'area come “zona bianca” in attesa di una nuova programmazione territoriale.

In questo frangente la destinazione urbanistica delle aree ai fini della determinazione dell'indennità di esproprio andrebbe desunta dal contesto urbanistico nel quale le stesse si inseriscono. In buona sostanza, considerato che l'opera pubblica attraversa territori ampiamente urbanizzati, nessuna area interessata dalla procedura potrebbe considerarsi agricola con le inevitabili conseguenze in termini di costi finanziari per l'ente procedente. **Sulla scorta di tali oggettivi riscontri, pertanto, si invita l'Ente in indirizzo a chiarire come debba essere inteso il procedimento avviato.**

3.2 Elementi di criticità e richieste di rettifica per espropri e demolizioni/accessi indicati nel PD2020

Nella presente sezione vengono prese in considerazioni le **aree di proprietà del Comune di Vanzago** che, per effetto della realizzazione delle opere del progetto in esame, saranno **oggetto di esproprio, servitù o demolizione**. Per ciascuna particella interessata dalle opere sono specificate:

- l'**estensione**, totale, delle parti oggetto delle varie tipologie di vincolo preordinato all'esproprio/servitù/demolizione e degli eventuali reliquati;
- le **opere in progetto in conseguenza delle quali è necessaria l'apposizione del vincolo** preordinato all'esproprio/servitù/demolizione;
- le **criticità** riscontrate, inerenti, sia all'**eventuale mancata indicazione** nell'"Elenco delle Ditte"²⁵ e/o nel "Piano particellare di esproprio"²⁶, sia alle **opere in progetto sottese**;
- le **proposte/richieste di rettifica** al "Piano particellare di esproprio" e/o di **miglioramento progettuale**, che possono avere anche **ricadute sul "Piano particellare di esproprio"** stesso.

In taluni casi, sono considerate anche **aree di proprietà privata** per le quali si ravvisano **particolari criticità** che il Comune intende evidenziare.

Di seguito si riporta la **legenda** delle tavole del "Piano particellare di esproprio" a cui si fa riferimento per l'identificazione delle aree considerate.

	SEDE FERROVIARIA ESISTENTE		AREE DA ESPROPRIARE PER DEVIAZIONE STRADE E/O CORSI D'ACQUA		DEMOLIZIONI
	CORSI D'ACQUA ESISTENTI		RELIQUATI		NUMERI DI PIANO
	STRADE ESISTENTI		AREE DA INTERESSARE PER INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE		FABBRICATI NON PRESENTI IN MAPPA
	AREE DA ESPROPRIARE PER SEDE STABILE FS E SUE DIPENDENZE		AREE DA ASSOGETTARE A SERVITÙ		AREE COMUNALI DA ESPROPRIARE

²⁵ Elaborati MDL130D43EDAQ0300001B e MDL130D43EDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

²⁶ Elaborati MDL130D43BDAQ0300001B e MDL130D43BDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

Foglio 6 – Mappale 140 – N° Piano 99 – Proprietà comunale

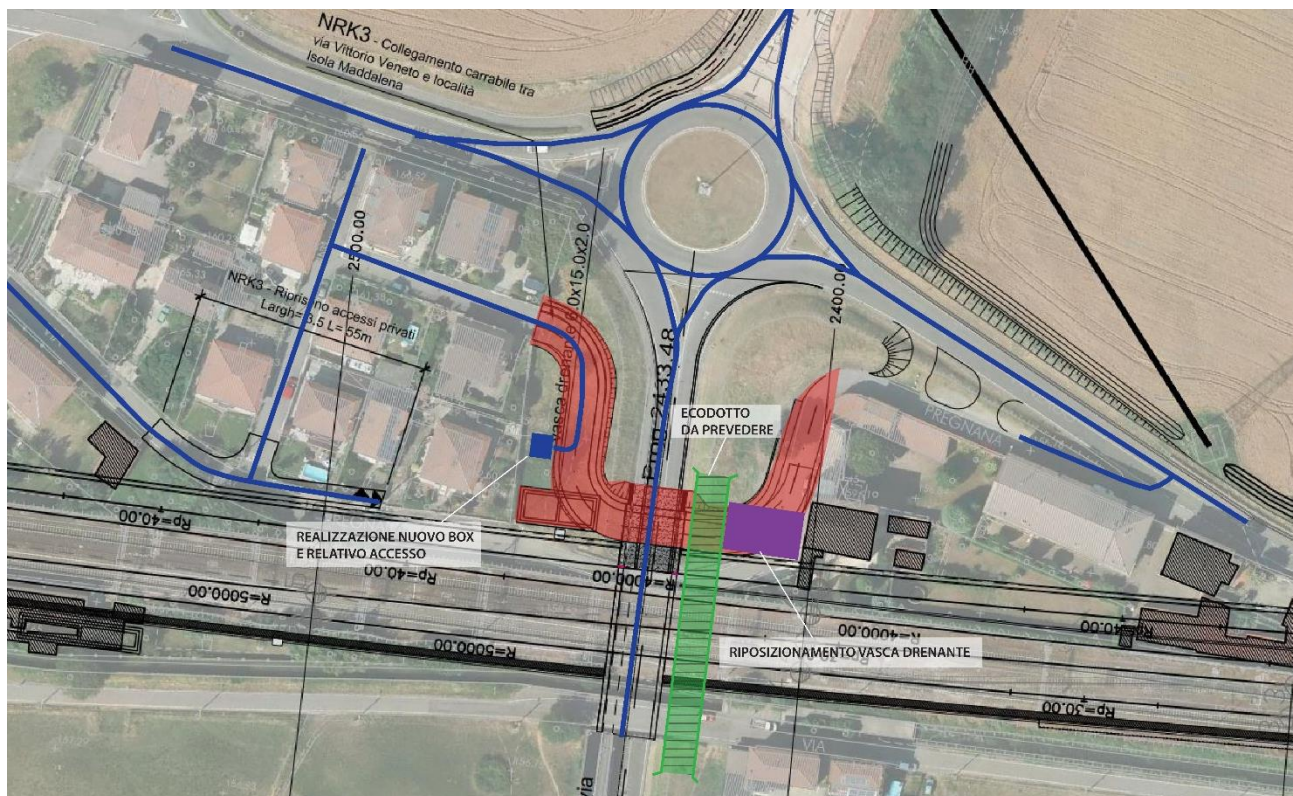
L'**esproprio** è necessario per consentire la realizzazione del prolungamento di via Trento verso Pregnana e della vasca drenante in fondo a via Vittorio Veneto.

La **criticità** riscontrata concerne le più generali problematiche di accessibilità per la proprietà privata posta all'estremo sud del comparto di via Vittorio Veneto-via Trento (indicata al Foglio 6 – Mappali 58, 61 e 27), di cui anche all'osservazione "Foglio 6 – N° Piano IX".

Le **richieste** del Comune constano in:

- esproprio del terreno comunale, non per la realizzazione del collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3] in progetto, che il Comune di Vanzago chiede di stralciare come descritto nell'apposito paragrafo, ma al fine del suo trasferimento alla proprietà privata per la quale è stata riscontrata la criticità, con contestuale ricostruzione/riposizionamento di box per il ricovero degli automezzi e della relativa viabilità di accesso da via Trento da parte di R.F.I.;
- eliminazione della vasca drenante in fondo via Vittorio Veneto, per la quale si chiede di trovare una diversa collocazione (cfr. osservazione Foglio 6 – Mappale 141 – N° Piano 100).

Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di riorganizzazione dell'intero comparto interessato dal prolungamento del sottovia SP239 – viale Europa Unità [SL02] e dal collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3], in dettaglio esposta al § 4.5 e schematizzata nella figura seguente.



Progetto del collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3] da stralciare

Foglio 6 – Mappale 140 – N° Piano 99 – Proprietà comunale

Esproprio per		Prolungamento via Trento verso Pregnana e realizzazione vasca drenante in fondo a via Vittorio Veneto					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
			deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale		per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
	890	15	570 nuova strada	–	305	–	–

Foglio 6 – Mappale 141 – N° Piano 100 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire la realizzazione del prolungamento di via Trento verso Pregnana.

La **criticità** riscontrata concerne la realizzazione del collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3], che il Comune non ritiene necessaria, in quanto i due comparti, rispettivamente in territorio di Vanzago e di Pregnana Milanese, risultano adeguatamente serviti (e, nel contempo, preservati nella loro identità ed integrità) dagli attuali accessi. Del resto la risoluzione delle interferenze costituisce un obbligo specifico a carico dell'Ente espropriante desumibile dall'art 44 del Dpr 327 del 2001 e previsto altresì dalla Relazione Generale al Progetto, per quanto riguarda tutte le ipotesi di interferenze con le realtà esistenti. Delle due l'una: o tale soluzione è stata progettualmente prevista ma nella relazione giustificativa non si rinviene traccia; oppure, come è più probabile, l'Ente espropriante non ha affrontato questa specifica interferenza, omettendo quindi di fornire una specifica soluzione, con le inevitabili conseguenze in termini di validità delle tavole progettuali e del quadro economico finanziario.

Le **richieste** del Comune constano in:

- eliminazione dell'apposizione del vincolo di esproprio su questa area, in quanto non più necessaria con lo stralcio della viabilità in progetto;
- valutazioni sulla possibilità di ricollocare in questa zona (con conseguente esproprio) la vasca drenante prevista dal PD2020 in fondo via Vittorio Veneto, che si richiede venga o eliminata in favore di una soluzione meno impattante o, in subordine, venga riprogettata/riposizionata (cfr. osservazione Foglio 6 – Mappale 140 – N° Piano 99).

Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di riorganizzazione dell'intero comparto interessato dal prolungamento del sottovia SP239 – viale Europa Unita [SL02] e dal collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3], in dettaglio esposta al § 4.5 e schematizzata nella figura alla pagina precedente.



Foglio 6 – Mappale 140 – N° Piano 100 – Proprietà comunale

Esproprio per		Prolungamento via Trento verso Pregnana					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
			deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale		per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
	850	6	174 nuova strada	–	–	–	–

Foglio 6 – N° Piano IX – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire l'ampliamento verso nord del fascio dei binari in corrispondenza del tratto finale di via Vittorio Veneto che attualmente corre in fregio alla massicciata ferroviaria.

La **criticità** riscontrata concerne la necessità di ripristinare gli accessi carrabili alle proprietà private prospicienti la strada, tra i quali quella posta all'estremo sud del comparto (indicata al Foglio 6 – Mappali 58, 61 e 27), la cui accessibilità non risulta adeguatamente riorganizzata, come specificato meglio all'osservazione "Foglio 6 – Mappale 140 – N° Piano 99".

Inoltre, la servitù prevista sulle proprietà adiacenti la particella comunale non risulta né giustificata né necessaria e, soprattutto, gravemente impattante sulle proprietà private come indicato successivamente.

La **richiesta** del Comune consta nella valutazione di una nuova soluzione progettuale di localizzazione dei binari per salvaguardare via Vittorio Veneto, mantenendo il binario sud della linea attuale come limite (almeno nel tratto tra km 1+300 e km 2+800) e non già il limite nord, come attualmente previsto nel PD2020 (come meglio esplicitato al § 4.1), oltre alla eliminazione della infrastruttura che richiede la servitù sulle proprietà private.



Foglio 6 – N° Piano IX – Proprietà comunale

Esproprio per Ampliamento fascio dei binari nel tratto finale di via Vittorio Veneto								
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq]		
						per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto	
	706	706	—	—	—	—	—	—

Foglio 6 – Mappale 16/19/25/58/27 – N° Piano 94/95/96/97– Proprietà privata

I medesimi rilievi sopra esposti in relazione all'art. 44 del TU ESPROPRI e della risoluzione delle interferenze valgono anche per i mappali epigrafiati in questo paragrafo di proprietà privata.

L'**esproprio** è necessario per consentire il ripristino del tratto finale di via Vittorio Veneto ed i relativi accessi carrabili alle proprietà private prospicienti la strada. L'assoggettamento a **servitù** è necessario per il ripristino di sottoservizi oggi posizionati lungo via Vittorio Veneto.

Le **criticità** riscontrate concernono:

- la necessità di ripristinare gli accessi carrabili alle proprietà private, tra i quali quella posta all'estremo sud del comparto (indicata al Foglio 6 – Mappali 58, 61 e 27), la cui accessibilità non risulta adeguatamente riorganizzata, come specificato meglio all'osservazione "Foglio 6 – Mappale 140 – N° Piano 99";
- la collocazione della fascia assoggettata a servitù per il ripristino dei sottoservizi e dei relativi allacciamenti, che si ritiene non sia stata adeguatamente valutata ed approfondita nel PD2020.

Le **richieste** del Comune constano in:



- revisione della soluzione di accessibilità alla proprietà privata posta all'estremo sud del comparto di via Vittorio Veneto-via Trento, come da **proposta** di riorganizzazione dell'intero ambito interessato dal prolungamento del sottovia SP239 – viale Europa Unità [SL02] e dal collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3], in dettaglio esposta al § 4.5;
- necessità di attivare un tavolo di coordinamento per la risoluzione delle interferenze, che risultano trattate in modo non sufficientemente approfondito a livello generale (come più dettagliatamente esposto al § 4.11) ed in particolare, in questo caso, anche in relazione alla richiesta di riposizionare il tracciato ferroviario per salvaguardare via Vittorio Veneto.

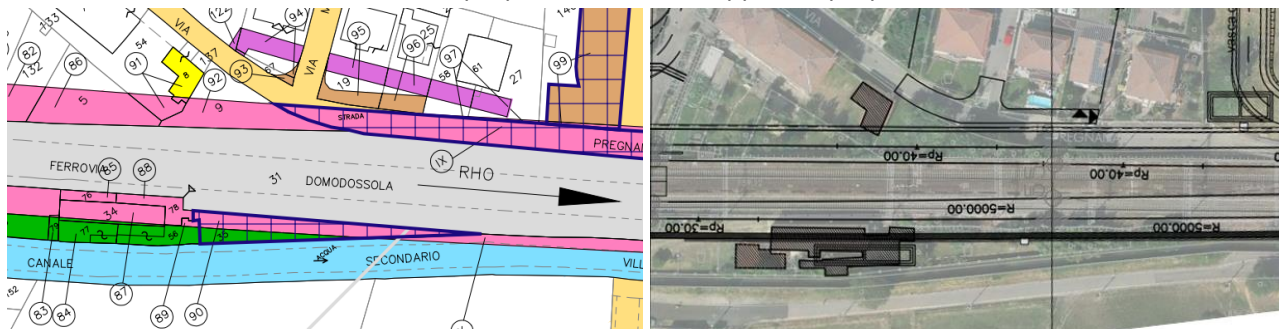
Foglio 6 – Mappale 16/19/25/58/27 – N° Piano 94/95/96/97 – Proprietà privata

Esproprio per		Ripristino tratto finale di via Vittorio Veneto e relativi accessi carrabili Ripristino sottoservizi lungo via Vittorio Veneto					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	Servitù [mq] per devia- zione elettro- dotto
Fabbricato	1404	–	102	–	–	232	–

Foglio 6 – Mappale 35 – N° Piano 90 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria e la realizzazione di una vasca drenante. La **criticità** riscontrata concerne il lascito di un reliquato tra la nuova vasca drenante ed il Derivatore del Canale Villoresi.

La **richiesta** del Comune consta nell'esproprio dell'intero mappale di proprietà comunale.



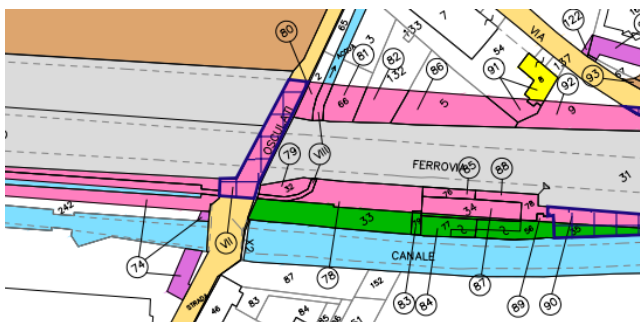
Foglio 6 – Mappale 35 – N° Piano 90 – Proprietà comunale

Esproprio per		Ampliamento sede ferroviaria e realizzazione vasca drenante					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	Servitù [mq] per devia- zione elettro- dotto
	250	170	–	–	80	–	–

Foglio 5 – N° Piano VII – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria in corrispondenza dell'ex passaggio a livello di via Osculati-via Vittorio Veneto.

Il Comune **non rileva criticità**, constatando che il Piano particellare prevede correttamente l'esproprio dell'intera area comunale corrispondente all'ex passaggio a livello. Si chiede, però, di utilizzare tale



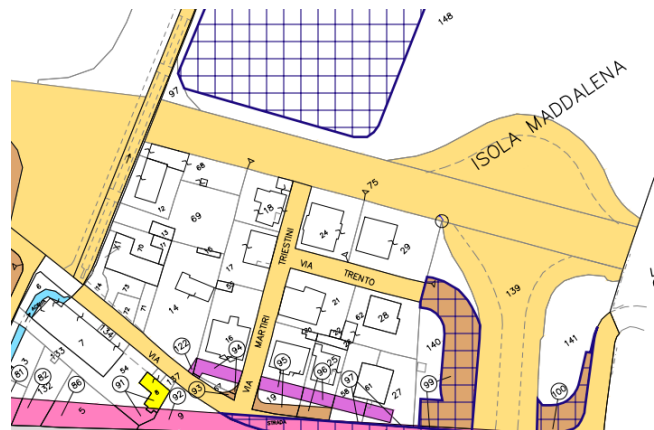
area per l'ingresso nel comparto della Stazione durante la fase delle lavorazioni al fine di evitare il passaggio di camion per le vie Pregnana, via Vittorio Emanuele II, via Umberto I e via Castelli.

Foglio 5 – N° Piano VII – Proprietà comunale								
Esproprio per	Ampliamento sede ferroviaria in corrispondenza dell'ex passaggio a livello di via Osculati-via Vittorio Veneto							
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq]		
						per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto	
	168	168	—	—	—	—	—	—

Foglio 6 – Mappale 148 – Proprietà privata

L'**esproprio** è necessario per consentire la collocazione dell'Area di Stoccaggio AS01.

La **criticità** riscontrata concerne la localizzazione dell'area di cantiere, posta in una zona di particolare pregio naturalistico ed ecologico (in corrispondenza di un Corridoio Primario della Rete Ecologica Regionale, destinata dal PGT del Comune di Vanzago per la realizzazione della Rete Ecologica di Connessione tra l'area della ZSC/ZPS del WWF, il Parco Agricolo Sud Milano e il PLIS del Basso Olona, con presenza di un canale terziario del Villoresi popolato da una specie protetta di tritoni), oltre che in prossimità di un'area edificata in fondo a via Lazzaretto.



Si tenga presente, al riguardo, che la trasformazione temporanea dell'area di stoccaggio comporterebbe un irreversibile mutamento dello stato dei luoghi, con evidente impossibilità di ripristino dello *status quo ante*. Anche qualora fosse possibile l'esatto ripristino dello stato originario, l'occupazione, seppur temporanea, avrebbe effetti irreversibili sulla fauna (costretta a migrare altrove e senza alcun ritorno).

La **richiesta** del Comune consta nello spostamento dell'Area di Stoccaggio AS01 in altra zona, a fronte anche delle più dettagliate considerazioni esposte al § 4.12.

Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di ricollocazione dell'area AS01 in Comune di Pregnana Milanese, prioritariamente sull'area, di oltre 15mila mq (pertanto dimensionalmente adeguata) indicata con il numero 1 nelle figure seguenti, posta in corrispondenza di un vecchio cavalcavia sulla ferrovia, ormai demolito, in una zona industriale e priva di abitazioni, adiacente alla ferrovia stessa; in subordine viene proposta l'area indicata con il numero 2, già inserita nelle trasformazioni di cui al Piano degli espropri del Comune di Pregnana.



Foglio 6 – Mappale 148 – Proprietà privata

Esproprio per Collocazione Area di Stoccaggio AS01

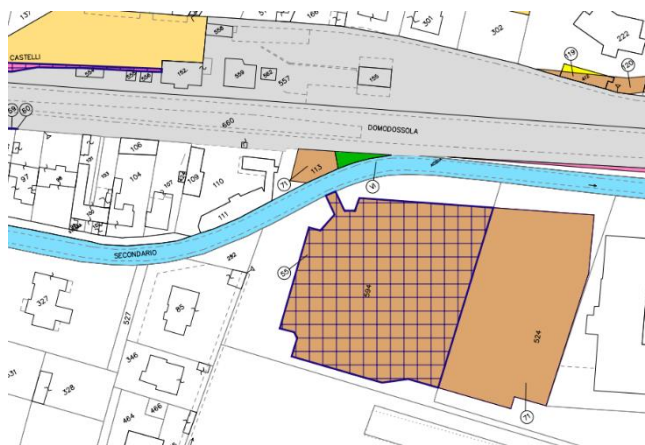
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
--------------------------------	-----------------------------------	--------------------------	---	--	-------------------	---	---------------------------------------

Foglio 5 – Mappale 594 – N° Piano 55 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario, insieme alla proprietà privata adiacente (Foglio 5 – Mappale 524 – N° Piano 71), per consentire l'ampliamento del parcheggio di via Assisi.

Le **criticità** riscontrate concernono:

- il lascito di un reliquato in conseguenza dell'esproprio dell'area privata;
- l'organizzazione dell'accessibilità della fermata/stazione con previsione di un solo accesso pedonale dalla banchina verso il parcheggio di via Assisi, posto a sud-ovest della linea e raggiungibile veicularmente solo dalla SP 239 – via Milano attraverso via Assisi.



La **richiesta** del Comune consta nello studio di un progetto d'insieme dell'accessibilità alla fermata/stazione, che consideri la necessità di:

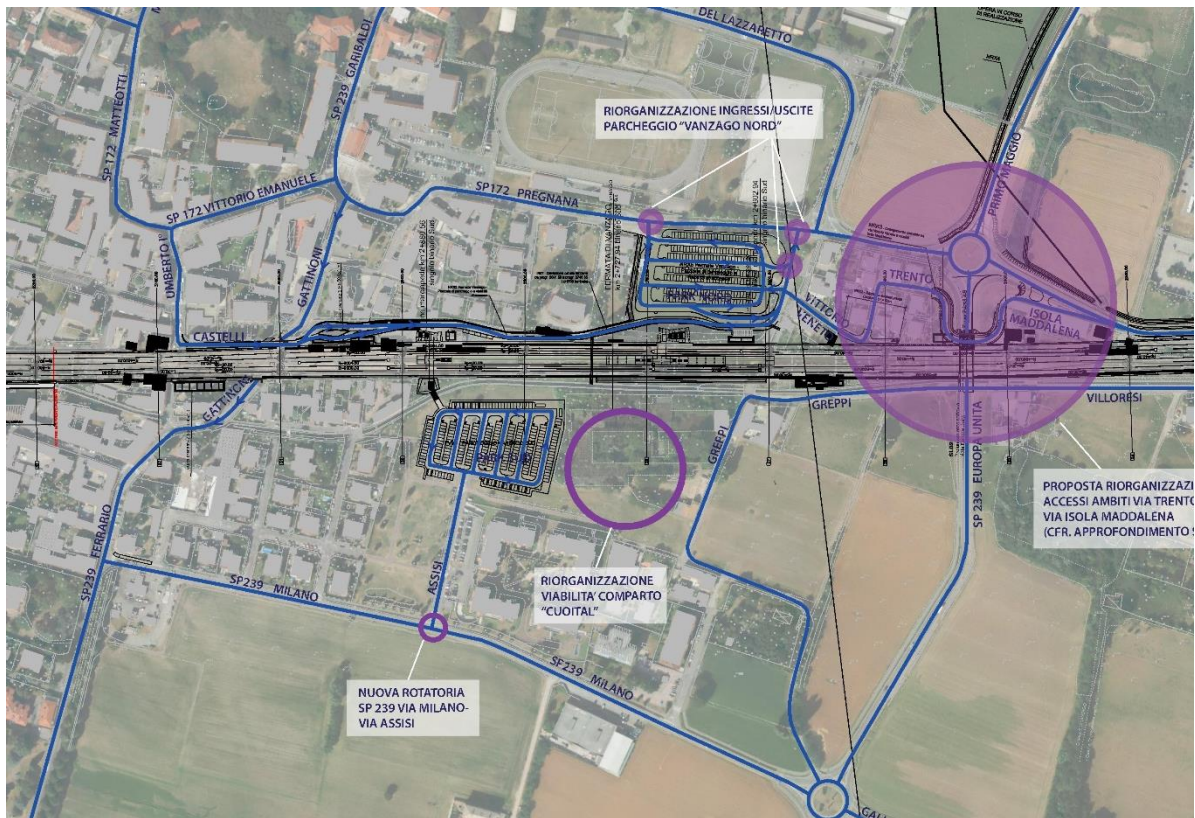
- aprire da subito il nuovo sottopassaggio all'altezza del parcheggio "Vanzago Nord" anche dal lato sud, per una migliore distribuzione dei flussi in ingresso e uscita, oltre che per maggior condizioni di sicurezza;
- realizzare una viabilità, condivisa con il Comune, che colleghi via Greppi con il parcheggio ampliato di via Assisi, permettendo all'utenza in arrivo dal Comune di Pregnana un miglior utilizzo di quest'area di sosta;
- realizzare una rotonda all'innesto tra SP239 – via Milano e via Assisi, al fine di migliorare le condizioni di circolazione all'incrocio dal quale avviene l'accesso veicolare al parcheggio "Vanzago Sud".
- la realizzazione di bici-park coperto in sostituzione di quello che verrà demolito, a fianco della scala di ingresso del sottopasso già presente.

Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di riorganizzazione complessiva sistema di accessibilità veicolare e ciclo-pedonale alla fermata/stazione, in dettaglio esposta al § 4.2 e schematizzata nelle figure seguenti, dove sono evidenziate le modifiche/integrazioni richieste.

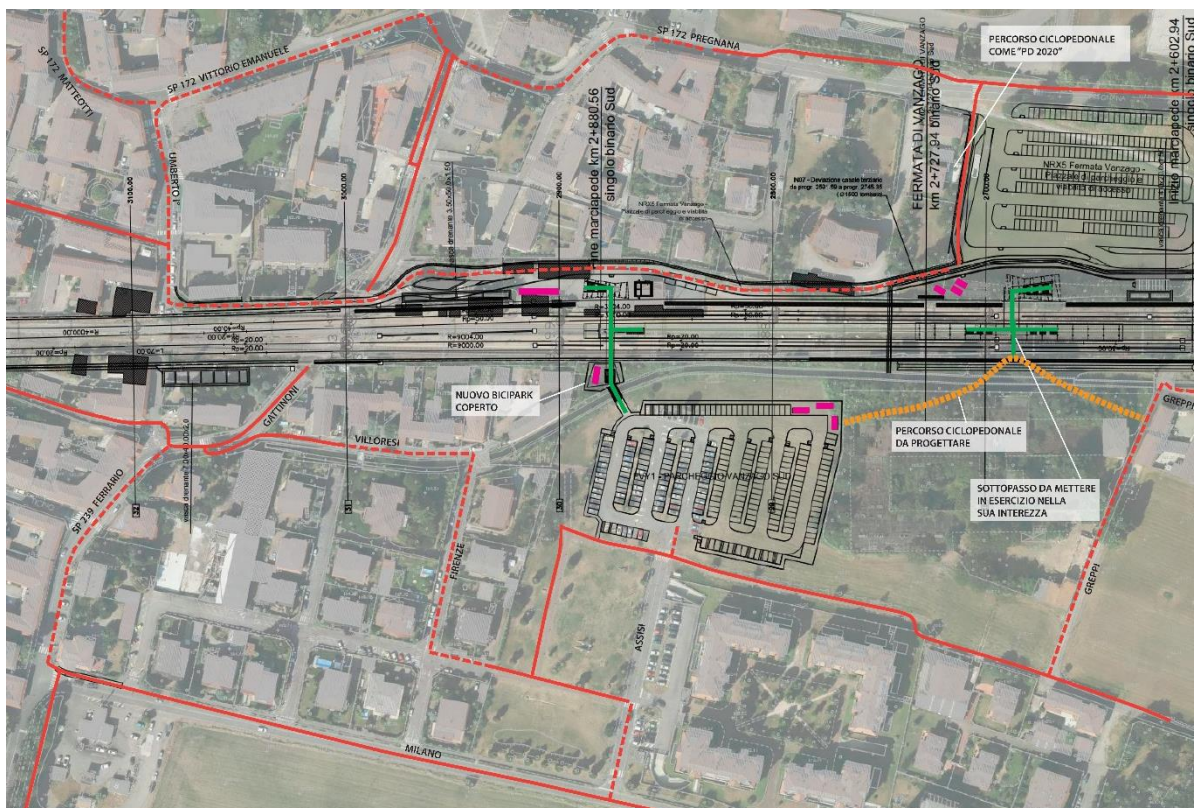
Foglio 5 – Mappale 594 – N° Piano 55 – Proprietà comunale

Esproprio per Ampliamento parcheggio di via Assisi

Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
	6.379	–	4.585	–	–	–	–



— Accessibilità veicolare come da "PD 2020" — Integrazioni proposte al sistema di accessibilità veicolare



— Accessibilità ciclabile come da "PD 2020" — Accessibilità pedonale come da "PD 2020" e integrazioni proposte
- - Itinerario ciclabile promiscuo al traffico veicolare ■ Stalli per biciclette come da "PD 2020"
- - - Percorso ciclo-pedonale da progettare (in funzione anche della riorganizzazione del comparto "Cuoital")

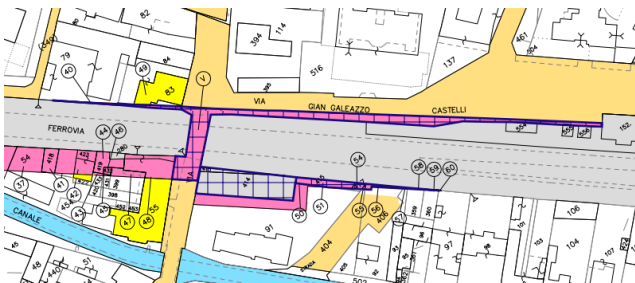
Foglio 5 – N° Piano V – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria lungo via Castelli.

La **criticità** riscontrata concerne la necessità di abbattimento del filare di alberi posti in fregio alla ferrovia unitamente alla necessità di garantire la continuità dei percorsi pedonali per la stazione e la viabilità di comparto.

Le **richieste** del Comune sono le seguenti (più dettagliatamente esplicitate al § 4.3):

- istituzione di un tavolo di coordinamento per valutare la miglior soluzione per risolvere l'interferenza stradale in cui valutare l'esatta dimensione della strada, il senso unico, la presenza di opportuni marciapiedi per garantire il raggiungimento della stazione e l'accesso in sicurezza nel condominio di via Castelli con l'obiettivo di mantenere in vita gli alberi ivi presenti;
- in caso non sia possibile fare altrimenti, ripiantumazione, da concordare con il Comune, degli alberi che verranno abbattuti, in egual numero, di adeguate dimensioni e con ripristino del sistema di irrigazione, oltre al rifacimento dell'impianto di illuminazione su tutta la via, i marciapiedi e tutte le opere connesse.



Foglio 5 – Mappale 79 sub 16 – N° Piano 40 – Proprietà comunale

Esproprio per Ampliamento sede ferroviaria lungo via Castelli							
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
						per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
Fabbricato	41	6	—	—	—	—	—

Foglio 5 – Mappale 83 – N° Piano 49 – Proprietà privata

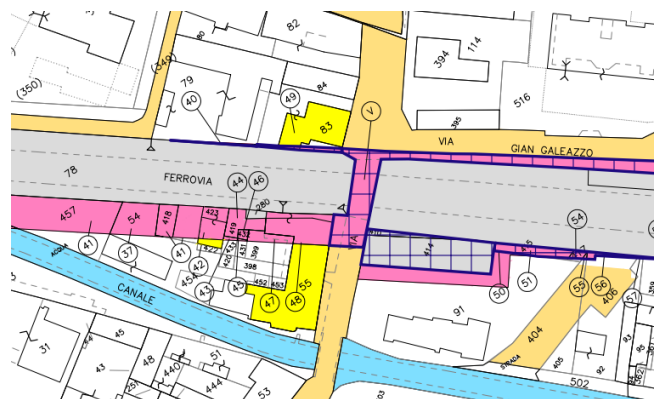
L'**esproprio**, con demolizione del fabbricato, è necessario per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria in corrispondenza dell'abitato tra via Corridoni e via Umberto I.

Le **criticità** riscontrate concernono:

- il lascito di un reliquato in conseguenza dell'esproprio dell'area privata;
- la necessità di creare una servitù di passaggio per le abitazioni di cui al Foglio 5 – Mappale 79, che, ad oggi, hanno l'ingresso pedonale e ai box su questo lato.

Le **richieste** del Comune constano in:

- esproprio dell'intera proprietà privata, incluso di cortile e box, poiché non più utilizzabili da parte del privato;
- ripristino degli ingressi delle abitazioni e dei box del Foglio 5 Mappale 79;



- sistemazione del reliquato, in accordo con il Comune, per la realizzazione di un parcheggio ad uso pubblico con illuminazione e sistema di videosorveglianza.

Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di riorganizzazione dell'area come schematizzato nella figura successiva.



Foglio 5 – Mappale 83 – N° Piano 49 – Proprietà privata

Esproprio e demolizione per Ampliamento sede ferroviaria in corrispondenza dell'abitato tra via Corridoni e via Umberto I

Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	Servitù [mq] per devia- zione elettro- dotto
--------------------------------	-----------------------------------	--------------------------	---	--	-------------------	---	---

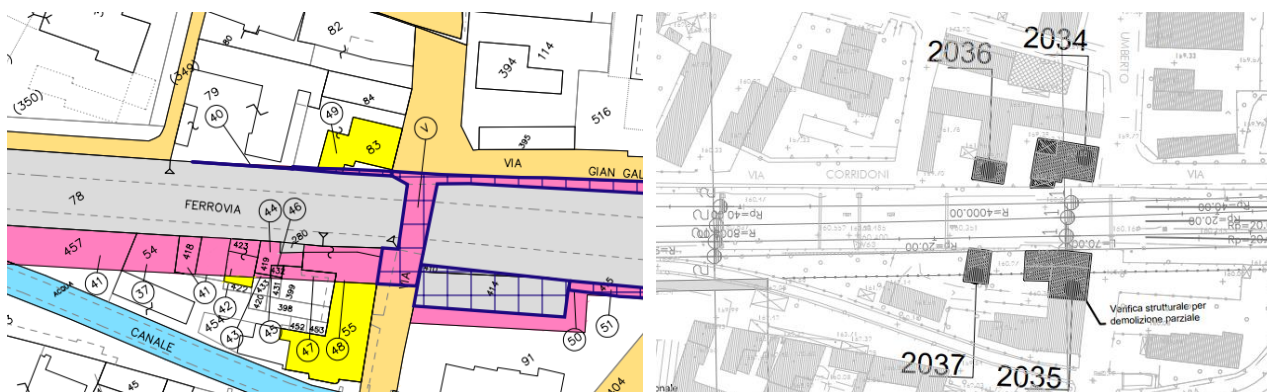
Foglio 5 – Mappale 79 sub 16 – N° Piano 40 – Proprietà comunale

Il "Piano particellare di esproprio"²⁷ riporta solo l'indicazione di **esproprio** di una limitata striscia di terreno, in corrispondenza dell'abitato tra via Corridoni e via Umberto I, in fregio alla ferrovia per consentire la posa delle barriere antirumore, mentre non indica la **demolizione** di parte dell'edificio (la cosiddetta "Torretta"), riportata, invece negli elaborati del PD2020 relativi alle demolizioni²⁸ (immobile n. 2036). È, quindi, necessario verificare da subito se serve la demolizione del fabbricato per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria. Si nota che il Comune di Vanzago è proprietario di un immobile all'interno della "Torretta" che è in vendita da diverso tempo.



²⁷ Elaborato MDL130D43BDAQ0300001B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

²⁸ Elaborati MDL132D26RGOC0000001A e MDL132D26P6OC0000002A del DVD 3 – 35.5 DEMOLIZIONI E ACCESSI (rev. novembre 2017)



Le **criticità** riscontrate riguardano:

- la tenuta della rimanente parte del fabbricato, qualora si provvedesse alla demolizione della sola parte corrispondente alla “Torretta”, ritenendolo, da una prima analisi, un corpo unico;
- il restringimento del passaggio di accesso alle due abitazioni che si affacciano su via Umberto I in seguito alla posa delle barriere antirumore, qualora non fosse necessario abbattere il fabbricato della “Torretta”, con conseguente necessità di creare una servitù di passaggio, come indicato per l’osservazione al “Foglio 5 – Mappale 83 – N° Piano 49”.

Le **richieste** del Comune constano in:

- esecuzione, prima della conclusione della Conferenza di Servizi e prima della predisposizione del progetto esecutivo, di una perizia tecnica sulla stabilità dell’intera struttura della corte in caso di demolizione della sola “Torretta”;
- esproprio della parte di edificio corrispondente alla “Torretta” anche nel caso non vi fosse la necessità/possibilità di una sua demolizione, per quanto riguarda l’immobile di proprietà comunale e, per quanto riguarda il privato, concordare tale soluzione con il privato; l’esproprio deve essere monetizzato con congruo ristoro prevedendo la possibilità di comperare un immobile analogo al nuovo, con rifusione di tutte le spese dirette e accessorie (notaio, trasloco, mobili, ...);
- garanzia del mantenimento dell’accessibilità alle abitazioni qualora la “Torretta” non venisse abbattuta.

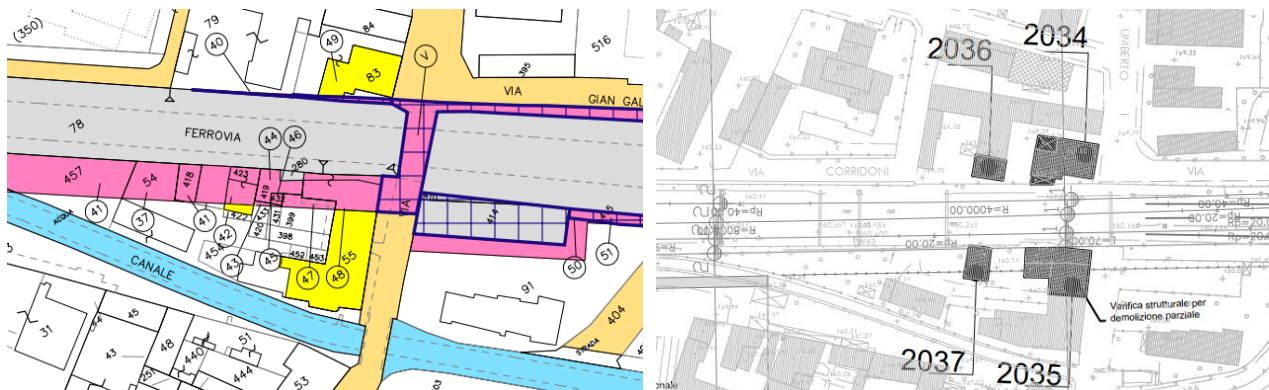
Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di riorganizzazione dell’area come schematizzato nella figura alla pagina precedente e comunque chiede con forza di **non abbattere la “Torretta”** al fine di preservare il più possibile la staticità di tutta la corte e di murarne gli accessi (porte e finestre) a valle degli espropri per evitare fenomeni di occupazione abusiva. Inoltre si chiede di collocare la barriera antirumore in adiacenza alla “Torretta” stessa senza abbattimento.

Foglio 5 – Mappale 79 sub 16 – N° Piano 40 – Proprietà comunale

Esproprio (ed eventuale demolizione) per		Posa barriere antirumore in corrispondenza dell’abitato tra via Corridoni e via Umberto I					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d’acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	Servitù [mq] per devia- zione elettro- dotto
Fabbricato	41	6	—	—	—	—	—

Foglio 5 – Mappale 398/399/419/420/422/423/431/432/433/452/453/454/55 – N° Piano
 42/43/44/45/46/47/48 – Proprietà privata

L'**esproprio** e le **demolizioni** sono necessari per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria in corrispondenza dell'abitato all'inizio di via Ferrario.



La **criticità** riscontrata concerne una difformità di indicazioni in merito all'edificio corrispondente al Foglio 5 – Mappale 55 – N° Piano 55 del "Piano particellare di esproprio"²⁹ e all'immobile n. 2035 negli elaborati del PD2020 relativi alle demolizioni³⁰, dove non è chiaro se ne sia prevista la demolizione parziale o completa.

Le **richieste** del Comune constano in:

- esecuzione, prima della predisposizione del progetto esecutivo, di una perizia tecnica sulla stabilità dell'intera struttura per valutare la possibilità di un'eventuale demolizione parziale o se necessaria la demolizione integrale di tutta la corte; per le indennità dovute a demolizioni, si chiede l'adeguato ristoro come meglio indicato nel paragrafo dedicato.
- valutazioni sulle modalità di riorganizzazione dell'area, nel caso di demolizione totale dell'edificio, con richiesta di esproprio integrale anche degli eventuali reliquati, anche in considerazione di individuare una localizzazione alternativa della strada di cantiere che attualmente è stata prevista per essere funzionale alla realizzazione dell'opera IN17 (vedere paragrafo dedicato).

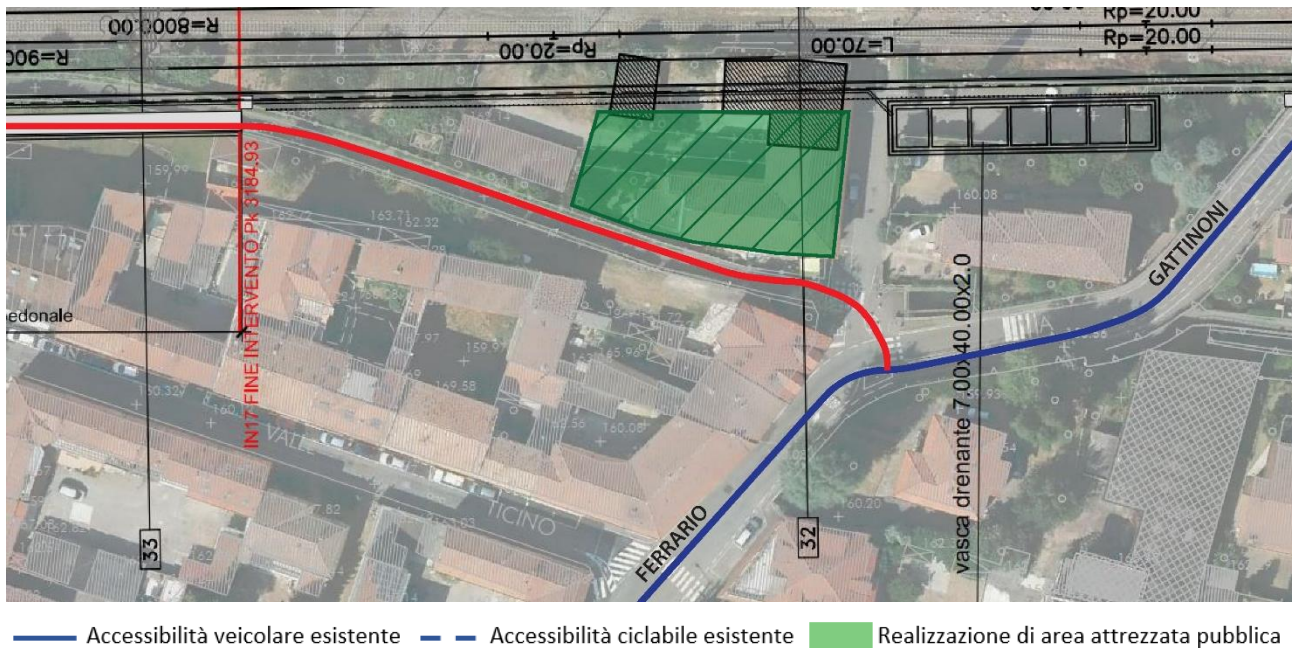
Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di riorganizzazione dell'area come schematizzato nella figura alla pagina successiva, che prevede, oltre al mantenimento del passaggio ciclopeditone, in caso di abbattimento integrale della corte, della realizzazione di un'area attrezzata a spese di RFI su di un progetto concordato con l'amministrazione Comunale.

Foglio 5 – Mappale 398/399/419/420/422/423/431/432/433/452/453/454/55 – N° Piano 42/43/44/45/46/47/48 – Proprietà privata

Esproprio/demolizione per		Ampliamento sede ferroviaria in corrispondenza dell'abitato all'inizio di via Ferrario					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
			deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale		per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto

²⁹ Elaborato MDL130D43BDAQ0300001B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

³⁰ Elaborati MDL132D26RGOC0000001A e MDL132D26P6OC0000002A del DVD 3 – 35.5 DEMOLIZIONI E ACCESSI (rev. novembre 2017)

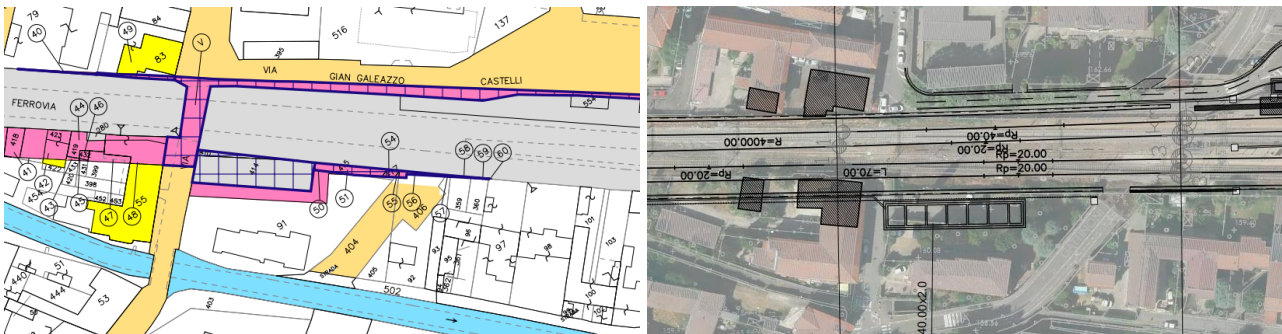


Foglio 5 – Mappale 410/414/415/417 – N° Piano 50/51/54 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria e la realizzazione di una vasca drenante, in corrispondenza del parcheggio all'inizio di via Ferrario.

La **richiesta** del Comune consta nel ripristino del parcheggio già esistente sopra la vasca drenante al termine di lavori, considerato che la zona è caratterizzata da una scarsissima presenza di posti auto, e soprattutto di una viabilità "chiusa".

Viene, inoltre, segnalata la necessità di inserire nell'elaborato "Elenco delle Ditte"³¹ le particelle Foglio 5 – Mappale 410 – N° Piano 50 e Foglio 5 – Mappale 414 – N° Piano 50, non riportate negli elenchi.



Foglio 5 – Mappale 410/414/415/417 – N° Piano 50/51/54 – Proprietà comunale

Esproprio per Ampliamento sede ferroviaria e realizzazione vasca drenante, in corrispondenza del parcheggio all'inizio di via Ferrario

Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
			deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale		per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
	50	47	—	—	—	—	—
	[Map.415]						
	10	8	—	—	—	—	—
	[Map.417]						

³¹ Elaborati MDL130D43EDAQ0300001B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

Foglio 5 – Mappale 410/414/415/417 – N° Piano 50/51/54 – Proprietà comunale

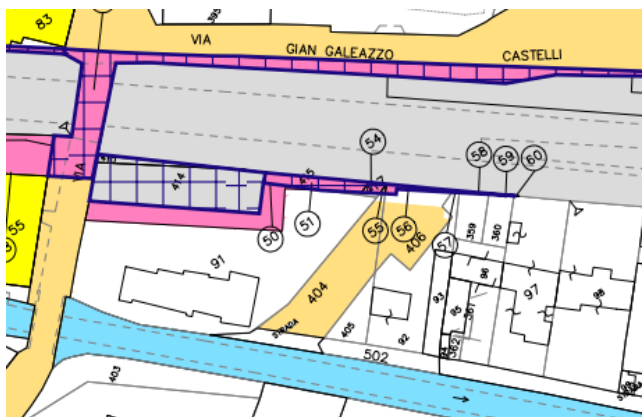
Esproprio per	Ampliamento sede ferroviaria e realizzazione vasca drenante, in corrispondenza del parcheggio all'inizio di via Ferrario						
	?	?	?	?	?	?	?
[Map.410]	?	?	?	?	?	?	?
[Map.414]	?	?	?	?	?	?	?

Foglio 5 – Mappale 404/406 – N° Piano 55/56 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria in corrispondenza del sottopasso di via Gattinoni.

La **criticità** riscontrata concerne la necessità di avere garanzia in merito alla stabilità del manufatto (sottopassaggio di autoveicoli, ciclisti e pedoni) che verrà interessato, in seguito al potenziamento a 4 binari della linea ferroviaria, dal transito di un maggior numero di treni (vedere sezione dedicata).

Considerato che il manufatto è risalente, ed è stato concepito per sostenere carichi in funzione dell'attuale volume di traffico ferroviario, la **richiesta** del Comune consta nella messa a disposizione, da parte di RFI/Italferr, della Relazione di verifica statica del manufatto del successivo relativo Piano di monitoraggio, tenuto conto del previsto aumento del traffico ferroviario e dei relativi carichi a regime (cfr. § 4.15).



Foglio 5 – Mappale 404/406 – N° Piano 55/56 – Proprietà comunale

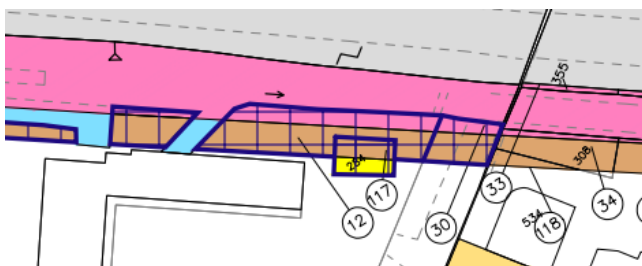
Esproprio per	Ampliamento sede ferroviaria in corrispondenza del sottopasso di via Gattinoni						
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
	269	1	–	–	–	–	–
[Map.404]	145	11	–	–	–	–	–
[Map.406]							

Foglio 1 – Mappale 284 – N° Piano 117 – Proprietà comunale

L'**esproprio/demolizione** è necessario, secondo il progetto, per consentire la realizzazione dello spostamento del Canale Secondario Villorese ed il ripristino della pista ciclabile Filanda (tra via Gattinoni e via Cantoniera [NV16]).

La **criticità** riscontrata concerne nel fatto che l'esproprio/demolizione interessa un manufatto su cui è installata una antenna di telefonia che, oltre a svolgere una funzione di pubblico interesse, procura al Comune un considerevole introito economico sotto forma di canone annuo. Inoltre, in tale manufatto è inserita anche parte del sistema di videosorveglianza comunale per il controllo dell'area della Filanda.

Le **richieste** del Comune constano in:



- salvaguardare, in primo luogo, la conservazione del manufatto, suggerendo di valutarne la compatibilità rispetto agli interventi previsti da RDI (vedere le osservazioni in merito nei prossimi paragrafi);
- predisposizione, qualora tale manufatto fosse totalmente incompatibile, di una procedura urgente per consentire al titolare dell'impianto di individuare soluzioni alternative che consentano la prosecuzione del servizio di cui trattasi posizionando l'impianto su di un manufatto o su di un'area sempre di proprietà comunale; in tale eventualità, il Comune chiede altresì di sostenere la spesa per la traslazione dell'antenna e della eventuale costruzione del nuovo manufatto su cui verrà posizionata e l'indennizzo per i mancati canoni che dovesse comportare il trasferimento dell'antenna in altro luogo;
- elaborazione, da parte di RFI, a proprie spese, di concerto con il Comune di Vanzago e ARPA Lombardia, di un aggiornamento del Piano di localizzazione delle stazioni radio base da approvare in Consiglio Comunale (cfr. DCC n. 35 del 27.09.2007);
- integrale sostituzione e re-installazione, in carico ad RFI, dell'impianto di videosorveglianza della zona di Piazza della Filanda.

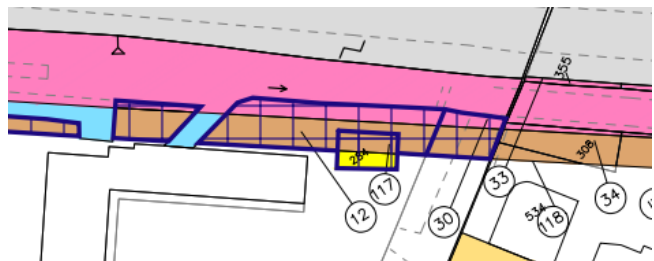
Foglio 1 – Mappale 284 – N° Piano 117 – Proprietà comunale

Esproprio e demolizione per		Spostamento Canale Secondario Villoresi e ripristino pista ciclabile Filanda					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
						per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
	60	–	32	–	28	–	–

Foglio 1 – Mappale 285 – N° Piano 30 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire la realizzazione dello spostamento del Canale Secondario Villoresi ed il ripristino della pista ciclabile Filanda (tra via Gattinoni e via Cantoniera [NV16]).

La **criticità** è relativa allo spostamento del Villoresi, tema ampiamente trattato al § 4.10.

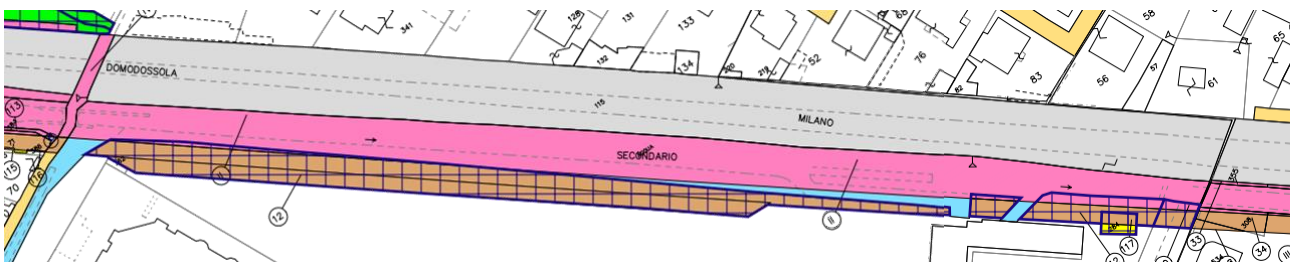


Foglio 1 – Mappale 285 – N° Piano 30 – Proprietà comunale

Esproprio per		Spostamento Canale Secondario Villoresi e ripristino pista ciclabile Filanda					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
						per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
	1.143	23	52	–	–	–	–

Foglio 1 – Mappale 733 – N° Piano 12 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire la realizzazione dello spostamento del Canale Secondario Villoresi ed il ripristino della pista ciclabile Filanda (tra via Gattinoni e via Cantoniera [NV16]).

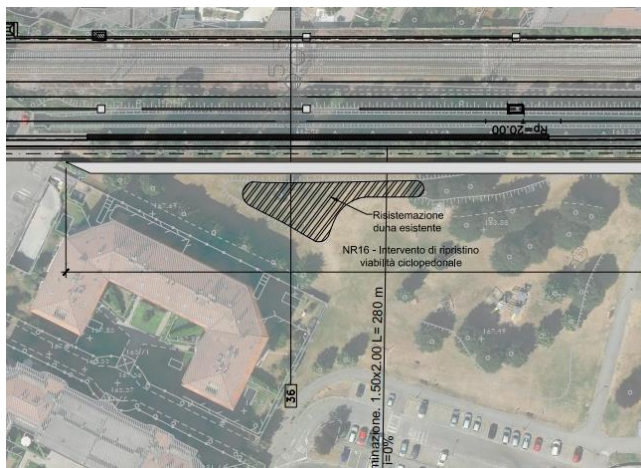


La **criticità** riscontrate concernono in:

- abbattimento del filare di pioppi cipressini di notevoli dimensioni che creano una barriera naturale a protezione dei fabbricati e del parco giochi di via della Filanda (Parco del Cerini);
- necessità di ridimensionamento, sia della montagnetta a protezione del fabbricato, sia del parco giochi.

Le **richieste** del Comune constano in:

- limitazione della durata dell'interferenza con parco giochi durante l'esecuzione dei lavori
- ripristino della montagnetta *tal quale* e dell'area giochi su un progetto da concordare con l'amministrazione comunale
- ripristino del filare di alberi così da ricreare la barriera naturale utilizzando alberi di adeguate dimensioni, concordando l'essenza da utilizzare con il Comune;
- nella fase di esecuzione dei lavori, prevedere il mantenimento del passaggio ciclopeditonale esistente.



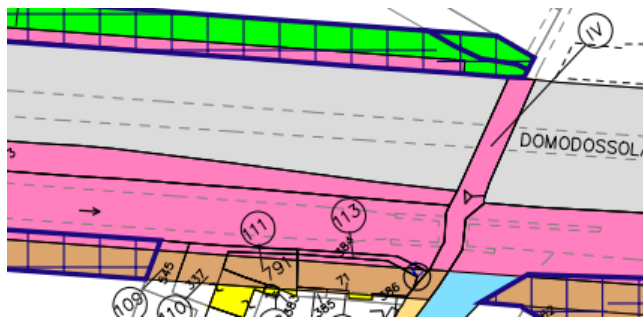
Foglio 1 – Mappale 733 – N° Piano 12 – Proprietà comunale

Esproprio per Spostamento Canale Secondario Villorresi e ripristino pista ciclabile Filanda							
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
	23.823	173	1.871	–	–	–	–

Foglio 1 – N° Piano IV – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria e lo spostamento del Canale Secondario Villorresi all'altezza di via Cantoniera.

Unica **criticità** e contestuale **richiesta** è quella di acquisire l'area integralmente per non lasciare reliquati.



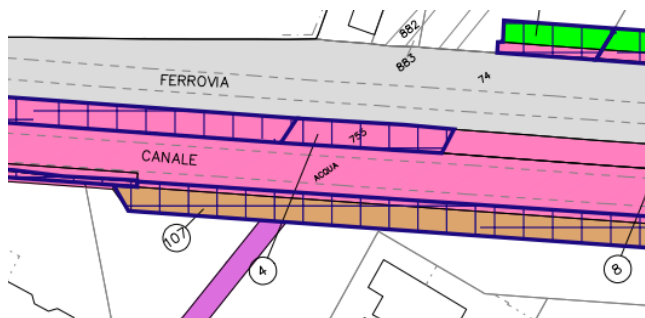
Esproprio per Ampliamento sede ferroviaria spostamento Canale Secondario Villorresi all'altezza di via Cantoniera							
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
	?	?	?	?	?	?	?

Foglio 1 – Mappale 658 – N° Piano 107 – Proprietà comunale e privata

L'**esproprio** è necessario per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria e lo spostamento del Canale Secondario Villorresi all'altezza di via Madre Teresa di Calcutta.

La **criticità** riscontrata concerne nella soppressione del tratto ciclopeditonale a scavalco del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta.

La **richiesta** del Comune consta nel ripristino del collegamento ciclopedonale sopra a via Madre Teresa di Calcutta, tra le aree a nord e a sud di essa, anche eventualmente con una struttura metallica leggera o adottando la soluzione di cui al § 4.10, che prevede il by-pass del Villoresi in campagna, salvaguardando i condomini.



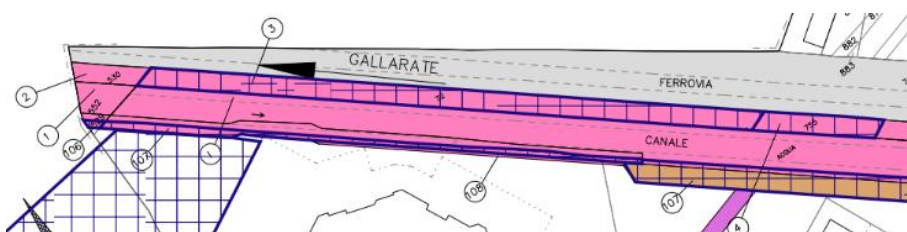
Foglio 1 – Mappale 658 – N° Piano 107 – Proprietà comunale e privata

Esproprio per Ampliamento sede ferroviaria e spostamento Canale Secondario Villoresi all'altezza di via Madre Teresa di Calcutta

Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	Servitù [mq] per devia- zione elettro- dotto
--------------------------------	-----------------------------------	--------------------------	---	--	-------------------	---	---

Foglio 1 – Mappale 755/72 – N° Piano 4/3 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria verso est, nel tratto tra via Madre Teresa di Calcutta e la SP229. Non si riscontrano **criticità**, poiché è previsto l'esproprio integrale dell'area.



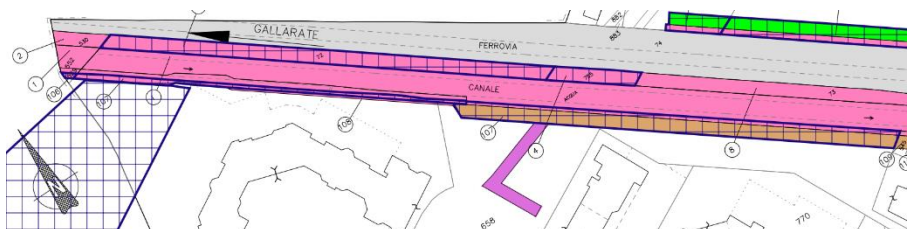
Foglio 1 – Mappale 755/72 – N° Piano 4/3 – Proprietà comunale

Esproprio per Ampliamento sede ferroviaria verso est, nel tratto tra via Madre Teresa di Calcutta e SP229

Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	Servitù [mq] per devia- zione elettro- dotto
	154	154	—	—	—	—	—
	[Map.755]						
	696	696	—	—	—	—	—
	[Map.72]						

Foglio 1 – Mappale 529/658 – N° Piano 106/107 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria verso ovest e la realizzazione della deviazione del canale secondario Villoresi, nel tratto tra via Cantoniera e la SP229.



La **criticità** riscontrata concerne nell'eliminazione dell'unico passaggio per il terreno di proprietà comunale posto dietro (a nord) al fabbricato di via Madre Teresa di Calcutta, restando, di fatto, intercluso.

La **richiesta** del Comune consta nell'esproprio di tutto il terreno, in quanto non più raggiungibile.

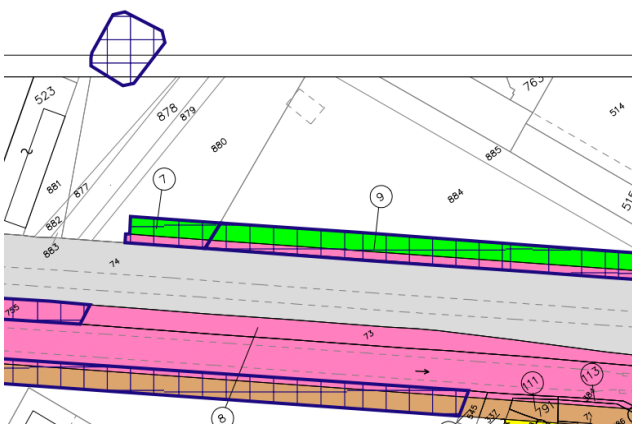
Foglio 1 – Mappale 529/658 – N° Piano 106/107 – Proprietà comunale

Esproprio per Ampliamento sede ferroviaria verso ovest e realizzazione deviazione del canale secondario Villoresi, nel tratto tra via Cantoniera e SP229

Tipologia [Area/Fabbri- cato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
	10	10	–	–	–	–	–
	[Map.529] 9.794	387	659	–	–	179	–
	[Map.658]						

Foglio 1 – Mappale 876/877/881/882 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire la realizzazione di una vasca di dispersione delle acque raccolte dalle barriere antirumore nell'area tra via Madre Teresa di Calcutta e via Quasimodo.



La **criticità** riscontrata concerne nel posizionamento una vasca di dispersione dell'acqua a cielo aperto nel centro abitato, andando oltremodo ad occupare un terreno edificabile. Tale area non risulta, per altro, riportato negli elaborati di esproprio.

La **richiesta** del Comune consta nel non realizzare tale opera o, in subordine, nello spostamento della stessa più a nord, fuori dal centro abitato.

Foglio 1 – Mappale 876/877/881/882 – Proprietà comunale

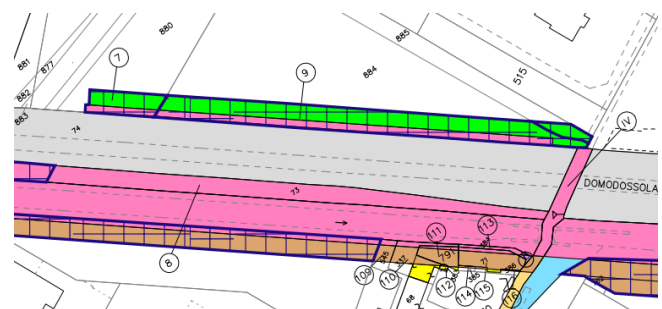
Esproprio per Vasca di dispersione nell'area tra via Madre Teresa di Calcutta e via Quasimodo

Tipologia [Area/Fabbri- cato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto

Foglio 1 – Mappale 880/884/885 – N° Piano 7/9 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire la posa delle barriere antirumore e la realizzazione del fosso drenante nel parco di via Quasimodo.

La **criticità** riscontrata concerne nella presenza di un fosso drenante a cielo aperto in un parco giochi, unito al fatto che non c'è modo per gli automezzi di



raggiungere tale area senza impattare pesantemente su tutta la viabilità di comparto (vedere sezione dedicata).

La **richiesta** del Comune consta nell'eliminazione di tale opera.

Foglio 1 – Mappale 880/884/885 – N° Piano 7/9 – Proprietà comunale

Esproprio per Posa barriere antirumore e realizzazione fosso drenante nel parco di via Quasimodo							
Tipologia [Area/Fabbri- cato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
			deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale		per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto
1.023 [Map.880]		35	–	80	–	–	–
2.517 [Map.884]		198	–	643	–	–	–
473 [Map.885]		–	–	41	–	–	–

Foglio 9 – Mappale 659 – Proprietà comunale

L'**esproprio** è necessario per consentire la collocazione dell'Area Tecnica AT02.

La **criticità** riscontrata concerne nel posizionamento dell'Area Tecnica nell'immediata vicinanza delle abitazioni (Condominio "Filanda 7"), che rendono l'area totalmente incompatibile con un utilizzo cantieristico, neppure per brevissimi periodi, poiché verranno impattate dalla movimentazione di mezzi pesanti di cantiere sulle 24 ore. Tale area non risulta, per altro, riportata negli elaborati di esproprio.

La **richiesta** del Comune consta nello spostamento dell'area più a nord, allontanandola dalle abitazioni.

Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di spostamento in una o più delle aree indicate nell'immagine sottostante, rimandando al § 4.13 per valutazioni di maggior dettaglio su questo aspetto.

Si noti che, pur con lo spostamento dell'AT02 in altra posizione, è necessario espropriare integralmente l'area, in quanto rimarrà interclusa e non accessibile.



Foglio 9 – Mappale 659 – Proprietà comunale

Esproprio per Collocazione dell'Area Tecnica AT02							
Tipologia [Area/Fabbri- cato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
			deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale		per devia- zione pub- blici servizi	per devia- zione elettro- dotto

Foglio 9 – Mappale 171/172 – N° Piano 6 – Proprietà comunale

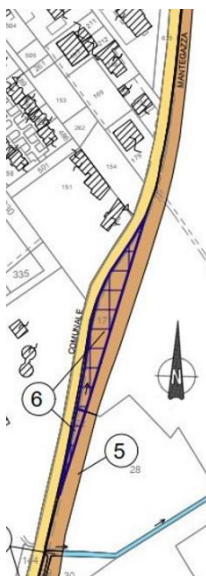
L'**esproprio** è necessario per consentire la realizzazione del tratto mancante della pista ciclabile lungo la SP239 – via Ferrario, che dalla fermata/stazione di Vanzago porta all'Oasi WWF Bosco di Vanzago.

La **criticità** riscontrata concerne nella previsione di posizionamento di buona parte della nuova pista ciclabile lungo il fronte sud della strada, non utilizzando spazi già disponibili posizionati a nord e, soprattutto, dovendo creare due attraversamenti della strada stessa, ritenuti pericolosi anche in considerazione della velocità particolarmente sostenuta dei veicoli in transito lungo quel tratto viario.

La **richiesta** del Comune consta nella realizzazione della pista

lungo il fronte nord della strada, evitando gli attraversamenti pericolosi e potendo utilizzare spazi verdi già presenti.

Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di spostamento illustrata nell'immagine alla pagina precedente, rimandando al § 4.4 per valutazioni di maggior dettaglio su questo aspetto.



Foglio 9 – Mappale 171/172 – N° Piano 6 – Proprietà comunale

Esproprio per		Realizzazione tratto mancante pista ciclabile lungo la SP239 – via Ferrario					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia di- pendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riquali- ficazione ambien- tale	Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
	800	–	800	–	–	–	–
	[Map.171]		pista ciclabile				
	90	–	90	–	–	–	–
	[Map.172]		pista ciclabile				

3.3 Osservazioni generali in tema di espropri e demolizioni e relativi indennizzi

Alla luce di quanto esposto al § 3.1 e al § 3.2 per quanto riguarda il tema degli espropri e delle demolizioni, si riportano le richieste già espresse dal Comune di Vanzago e dagli altri Comuni nel periodo 2010-2012, in particolare con le ultime proposte avanzate dai Comuni con le comunicazioni scritte del 2 e 27 luglio 2012:

- si segnalano **errori ed omissioni** nelle identificazioni catastali con particolare riferimento alle proprietà del Comune di Vanzago, come indicato nel paragrafo precedente;
- si chiede l'immediata riattivazione del **tavolo per la condivisione delle "Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato"**, in quanto il documento allegato al progetto e presentato da RFI e Regione Lombardia ai Comuni coinvolti, non ha ottenuto la condivisione di questi ultimi.

Inoltre, considerata la necessità di garantire ai cittadini direttamente e pesantemente coinvolti dall'opera il **giusto ristoro economico e la giusta compensazione per i danni ambientali, territoriali, sanitari e sociali** provocati dall'avvicinamento dell'infrastruttura alle civili abitazioni, si chiede che:

- per le **indennità di esproprio delle abitazioni frontiste**, gli immobili coinvolti siano valorizzati in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà; si chiede, inoltre, di

considerare una quota pari al 30% del valore dell'immobile da corrispondere ai proprietari come compensazione del disagio affettivo e di provvedere a un contributo forfettario per le spese relative all'eventuale trasloco, all'allacciamento delle nuove utenze e all'adeguamento degli arredamenti oltre al risarcimento per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta;

- per le **indennità di esproprio delle pertinenze**, gli immobili coinvolti siano valorizzati in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà; si chiede, inoltre, di corrispondere ai proprietari una quota pari al valore del 10% della relativa abitazione comprensiva della pertinenza da espropriare, quale compensazione per il deprezzamento dell'immobile;
- in merito alle **indennità di vicinato**, in considerazione all'antropizzazione delle aree attraversate dall'infrastruttura e con l'obiettivo di ridurre i disagi abitativi derivanti dall'allargamento della sede ferroviaria, oltre che favorire la riqualificazione urbanistica delle zone a ridosso della ferrovia, si applichi quanto riportato in tabella;

Indennità di vicinato	
Parametri per determinare la percentuale di compensazione economica rispetto al valore dell'immobile interessato	Valore di riferimento = 50% + 10% per la diminuita luminosità/ridotto soleggiamento + 10% per l'accessibilità più difficoltosa + 10% per la veduta + 10% per le vibrazioni + 10% per il rumore
Abitazioni frontiste ricadenti, con qualunque percentuale dell'immobile, nei 10 m dalla barriera fonoassorbente più vicina	Il soggetto attuatore, nel caso in cui il proprietario non dovesse accettare la proposta prioritaria di acquisizione, dovrà corrispondere una cifra pari al 50% del valore dell'immobile calcolato ai prezzi di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trova la proprietà.
Abitazioni frontiste comprese, con qualunque percentuale dell'immobile, in una distanza compresa tra 10 m e 30 m dalla barriera fonoassorbente più vicina	Il soggetto attuatore, per la svalutazione dell'immobile e per il relativo disagio abitativo, dovrà corrispondere un indennizzo dal 50% al 20% del valore dell'immobile calcolato ai prezzi di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trova la proprietà, sulla base della distanza dell'immobile dalle barriere stesse.
Unità abitative che ricadano in più di una fascia	Il soggetto attuatore dovrà utilizzare, per tutto l'immobile, la percentuale di indennizzo più alta, ovvero quella più favorevole per il cittadino,

- la **presenza di ostacoli fissi** posti tra le barriere antirumore e gli edifici frontisti **non sia presa in considerazione** al fine di ridurre le percentuali di indennizzo;
- nel caso in cui gli espropri coinvolgano abitazioni o attività commerciali affittate, siano previste **compensazioni anche per gli affittuari**, applicando quanto riportato in tabella;

Compensazioni per gli affittuari di abitazioni o attività commerciali affittate	
Uso abitativo	Indennizzo totale della penale di recessione del contratto maggiorato del 25%, un bonus di uscita pari al canone di locazione per 12 mensilità, un rimborso per disagio abitativo pari al valore del canone di locazione per 12 mensilità, un contributo forfettario per l'eventuale trasloco, l'allacciamento delle nuove utenze e per l'adeguamento degli arredamenti oltre al rimborso per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta.
Uso commerciale	Indennizzo totale della penale di recessione del contratto maggiorato del 25%, un bonus per cessata attività pari al fatturato medio degli ultimi 3 anni, un contributo forfettario per l'eventuale trasloco, l'allacciamento delle nuove utenze e per l'adeguamento degli arredamenti oltre al rimborso per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta.

- nel caso di Condomini ricadenti parzialmente in una fascia di indennizzo, è necessario che **si indennizzi tutto il Condominio e non già solo i proprietari degli appartamenti interessati**, al fine di evitare sperequazioni all'interno dello stesso condominio e considerando il fatto che tutto il condominio si deprezzerà a prescindere dalla localizzazione dell'appartamento rispetto ai binari, oltre che tutti i condomini si troveranno a subire i disagi;
- qualora per l'esecuzione delle opere emerga il **bisogno di occupare aree non soggette al procedimento espropriativo per necessità di cantiere**, ne sia dato avviso al proprietario almeno tre mesi prima dell'occupazione, ottenendo dal proprietario stesso l'autorizzazione all'occupazione temporanea; al termine dell'occupazione l'area dovrà essere totalmente reintegrata e ripristinata in ogni suo elemento a spese di RFI o aventi causa e dovrà essere corrisposta al proprietario, a titolo di indennità di occupazione e disagio, l'ammontare risultante dal prodotto di un dodicesimo di quanto sarebbe a lui dovuto in caso di esproprio della stessa area per il numero di anni o frazioni di essi per i quali si è protratta l'occupazione; nel caso in cui non fosse possibile ripristinare completamente l'area alle condizioni ante-operam saranno risarciti i danni al proprietario sulla base dei criteri definiti per le indennità di esproprio per pertinenze;
- il documento delle **"Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato"**, oltre a quanto indicato ai punti precedenti, riporti nel dettaglio **tempi e modalità per il versamento dell'indennizzo**;
- le **aree di proprietà comunale** oggetto di esproprio da parte di RFI siano valutate prevedendo per il Comune di Vanzago un adeguato ristoro, oltre ad un congruo indennizzo per le ricadute di carattere ambientale, urbanistico e sociale lesive degli interessi pubblici coinvolti;
- le **aree private lungo la linea ferroviaria oggetto di esproprio** da parte di RFI siano sistemate con l'abbattimento degli immobili presenti e successivamente cedute gratuitamente al Comune di Vanzago, permettendo di evitare situazioni di degrado e garantire lo sfruttamento di tali aree per potenziare i servizi alla cittadinanza e all'utenza ferroviaria, quali creazione di parcheggi o aree verdi.

La tabella seguente sintetizza, per ogni area considerata al § 3.2, le più **puntuali osservazioni/richieste di rettifica** formulate dal Comune di Vanzago in tema di espropri e demolizioni.

Foglio	Mappale	N° Piano	Proprietà	Esproprio per	Osservazioni/richieste del Comune di Vanzago
6	140	99	Comunale	Prolungamento via Trento verso Pregnana e realizzazione vasca drenante in fondo a via Vittorio Veneto	• Esproprio del terreno comunale, non per la realizzazione del collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3] in progetto, ma al fine del suo trasferimento alla proprietà privata per la quale è stata riscontrata la criticità, con contestuale ricostruzione/riposizionamento del box e della relativa viabilità di accesso da via Trento. • Eliminazione della vasca drenante in fondo via Vittorio Veneto, per la quale trovare una diversa collocazione (cfr. osservazione Foglio 6 – Mappale 141 – N° Piano 100).
6	141	100	Comunale	Prolungamento via Trento verso Pregnana	• Eliminazione dell'apposizione del vincolo di esproprio su questa area, in quanto non più necessaria con lo stralcio della viabilità in progetto. • Valutazioni sulla possibilità di ricollocare in questa zona (con conseguente esproprio) la vasca drenante prevista dal PD2020 in fondo via Vittorio Veneto, che si richiede venga o eliminata in favore di una soluzione meno impattante o, in subordine, venga riprogettata/riposizionata (cfr. osservazione Foglio 6 – Mappale 140 – N° Piano 100).

Foglio	Mappale	N° Piano	Proprietà	Esproprio per	Osservazioni/richieste del Comune di Vanzago
6	–	IX	Comunale	Ampliamento fascio dei binari nel tratto finale di via Vittorio Veneto	Valutazione di una nuova soluzione progettuale di localizzazione dei binari per salvaguardare via Vittorio Veneto, mantenendo il binario sud della linea attuale come limite (almeno nel tratto tra km 1+300 e km 2+800) e non già il limite nord, come attualmente previsto nel PD2020 (come meglio esplicitato al § 4.1).
6	16/19/ 25/58/ 27	94/95/ 96/97	Privata	Ripristino tratto finale di via Vittorio Veneto e relativi accessi carrabili. Ripristino sottoservizi lungo via Vittorio Veneto (servitù)	• Revisione della soluzione di accessibilità alla proprietà privata posta all'estremo sud del comparto di via Vittorio Veneto-via Trento, come da proposta di riorganizzazione dell'intero ambito interessato dal prolungamento del sottovia SP239 – viale Europa Unità [SL02] e dal collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3], in dettaglio esposta al § 4.5. • Necessità di attivare un tavolo di coordinamento per la risoluzione delle interferenze, che risultano trattate in modo non sufficientemente approfondito a livello generale (come più dettagliatamente esposto al § 4.11).
6	35	90	Comunale	Ampliamento sede ferroviaria e realizzazione vasca drenante	Esproprio dell'intero mappale di proprietà comunale.
5	–	VII	Comunale	Ampliamento sede ferroviaria in corrispondenza dell'ex passaggio a livello di via Osculati-via Vittorio Veneto	Si chiede di utilizzare tale area per l'ingresso nel comparto della Stazione durante la fase delle lavorazioni.
6	148	–	Privata	Collocazione Area di Stoccaggio AS01	Spostamento dell'Area di Stoccaggio AS01 in altra zona, a fronte anche delle più dettagliate considerazioni esposte al § 4.12.
5	594	55	Comunale	Ampliamento parcheggio di via Assisi	Studio di un progetto d'insieme dell'accessibilità alla fermata/stazione, che consideri la necessità di: • aprire da subito il nuovo sottopassaggio all'altezza del parcheggio "Vanzago Nord" anche dal lato sud, per una migliore distribuzione dei flussi in ingresso e uscita, oltre che per maggior condizioni di sicurezza; • realizzare una viabilità, condivisa con il Comune, che colleghi via Greppi con il parcheggio ampliato di via Assisi, permettendo all'utenza in arrivo dal Comune di Pregnana un miglior utilizzo di quest'area di sosta; • realizzare una rotonda all'innesto tra SP239 – via Milano e via Assisi, al fine di migliorare le condizioni di circolazione all'incrocio dal quale avviene l'accesso veicolare al parcheggio "Vanzago Sud". • la realizzazione di bici-park coperto in sostituzione di quello che verrà demolito, a fianco della scala di ingresso del sottopasso già presente.
5	–	V	Comunale	Ampliamento sede ferroviaria lungo via Castelli	• Istituzione di un tavolo di coordinamento per valutare la miglior soluzione per risolvere l'interferenza stradale in cui valutare l'esatta dimensione della strada, il senso unico, la presenza di opportuni marciapiedi per garantire il raggiungimento della stazione e l'accesso in sicurezza nel condominio di via Castelli con l'obiettivo di mantenere in vita gli alberi ivi presenti. • In caso non sia possibile fare altrimenti, ripiantumazione, da concordare con il Comune, degli alberi che verranno abbattuti, in egual numero, di adeguate dimensioni e con ripristino del sistema di irrigazione, oltre al rifacimento dell'impianto di illuminazione su tutta la via, i marciapiedi e tutte le opere connesse.

Foglio	Mappale	N° Piano	Proprietà	Esproprio per	Osservazioni/richieste del Comune di Vanzago
5	83	49	Privata	Ampliamento sede ferroviaria in corrispondenza dell'abitato tra via Corridoni e via Umberto I	• Esproprio dell'intera proprietà privata, incluso di cortile e box, poiché non più utilizzabili da parte del privato • Ripristino degli ingressi delle abitazioni e dei box del Foglio 5 Mappale 79. • Sistemazione del reliquato, in accordo con il Comune, per la realizzazione di un parcheggio ad uso pubblico con illuminazione e sistema di videosorveglianza.
5	79 sub 16	40	Comunale	Posa barriere antirumore in corrispondenza dell'abitato tra via Corridoni e via Umberto I	• Esecuzione, prima della conclusione della Conferenza di Servizi e prima della predisposizione del progetto esecutivo, di una perizia tecnica sulla stabilità dell'intera struttura della corte in caso di demolizione della sola "Torretta". • Esproprio della parte di edificio corrispondente alla "Torretta" anche nel caso non vi fosse la necessità/possibilità di una sua demolizione. • Garanzia del mantenimento dell'accessibilità alle abitazioni qualora la "Torretta" non venisse abbattuta. • Non abbattimento della "Torretta", al fine di preservare il più possibile la staticità di tutta la corte e di murarne gli accessi (porte e finestre) a valle degli espropri, per evitare fenomeni di occupazione abusiva.
5	398/399/ 419/420/ 422/423/ 431/432/ 433/452/ 453/454/55	42/43/ 44/45/ 46/47/ 48	Privata	Ampliamento sede ferroviaria in corrispondenza dell'abitato all'inizio di via Ferrario	• Esecuzione, prima della predisposizione del progetto esecutivo, di una perizia tecnica sulla stabilità dell'intera struttura per valutare la possibilità di un'eventuale demolizione parziale se necessaria la demolizione integrale di tutta la corte. • Valutazioni sulle modalità di riorganizzazione dell'area, nel caso di demolizione totale dell'edificio, con richiesta di esproprio integrale anche degli eventuali reliquati.
5	410/414/ 415/417	50/51 54	Comunale	Ampliamento sede ferroviaria e realizzazione vasca drenante, in corrispondenza del parcheggio all'inizio di via Ferrario	Ripristino del parcheggio sopra la vasca drenante al termine di lavori. Viene, inoltre, segnalata la necessità di inserire, nell'elaborato "Elenco delle Ditte", le particelle Foglio 5 – Mappale 410 – N° Piano 50 e Foglio 5 – Mappale 414 – N° Piano 50, non riportate negli elenchi.
5	404/406	55/56	Comunale	Ampliamento sede ferroviaria in corrispondenza del sottopasso di via Gattinoni	Messa a disposizione, da parte di RFI/Italferr, della Relazione di verifica statica del manufatto del successivo relativo Piano di monitoraggio.
1	284	117	Comunale	Spostamento Canale Secondario Villosi e ripristino pista ciclabile Filanda	• Conservazione del manufatto, suggerendo di valutarne la compatibilità rispetto agli interventi previsti da RFI. • Predisposizione, qualora il manufatto fosse totalmente incompatibile, di una procedura urgente per consentire al titolare dell'impianto di individuare soluzioni alternative che consentano la prosecuzione del servizio di cui trattasi posizionando l'impianto su di un manufatto o su di un'area sempre di proprietà comunale. In tale eventualità, sostenere la spesa per la traslazione dell'antenna e della eventuale costruzione del nuovo manufatto su cui verrà posizionata e l'indennizzo per i mancati canoni che dovesse comportare il trasferimento dell'antenna in altro luogo. • Elaborazione, da parte di RFI, a proprie spese, di concerto con il Comune di Vanzago e ARPA Lombardia, di un aggiornamento del Piano di localizzazione delle stazioni radio base da approvare in Consiglio Comunale (cfr. DCC n. 35 del 27.09.2007). • Integrale sostituzione e re-installazione, da parte di RFI, dell'impianto di videosorveglianza della zona di Piazza della Filanda.

Foglio	Mappale	N° Piano	Proprietà	Esproprio per	Osservazioni/richieste del Comune di Vanzago
1	285	30	Comunale	Spostamento Canale Secondario Villoresi e ripristino pista ciclabile Filanda	Spostamento del Villoresi (cfr. § 4.10).
1	733	12	Comunale	Spostamento Canale Secondario Villoresi e ripristino pista ciclabile Filanda	• Limitazione della durata dell'interferenza con parco giochi durante l'esecuzione dei lavori. • Ripristino della montagnetta tal quale e dell'area giochi su un progetto da concordare con l'amministrazione Comunale. • Ripristino del filare di alberi così da ricreare la barriera naturale utilizzando alberi di adeguate dimensioni, concordando l'essenza da utilizzare con il Comune. • Previsione, nella fase di esecuzione dei lavori, del mantenimento del passaggio ciclopeditonale esistente.
1	—	IV	Comunale	Ampliamento sede ferroviaria spostamento Canale Secondario Villoresi all'altezza di via Cantoniera	Acquisire l'area integralmente per non lasciare reliquati
1	658	107	Comunale e privata	Ampliamento sede ferroviaria e spostamento Canale Secondario Villoresi all'altezza di via Madre Teresa di Calcutta	Ripristino del collegamento ciclopeditonale sopra a via Madre Teresa di Calcutta, tra le aree a nord e a sud di essa, anche eventualmente con una struttura metallica leggera o adottando la soluzione riportata nel § 4.10, che prevede il by-pass del Villoresi in campagna.
1	755/72	4/3	Comunale	Ampliamento sede ferroviaria verso est, nel tratto tra via Madre Teresa di Calcutta e SP229	Nessuna
1	529/658	106/107	Comunale	Ampliamento sede ferroviaria verso ovest e realizzazione deviazione del canale secondario Villoresi, nel tratto tra via Cantoniera e SP229	Esproprio di tutto il terreno, in quanto non più raggiungibile.
1	876/877/ 881/882	—	Comunale	Vasca di dispersione nell'area tra via Madre Teresa di Calcutta e via Quasimodo	Spostamento di tale opera più a nord, fuori dal centro abitato.
1	880/884/ 885	7/9	Comunale	Posa barriere antirumore e realizzazione fosso drenante nel parco di via Quasimodo	• Eliminazione di tale opera. • In subordine, spostamento di tale opera più a nord, fuori dal centro abitato.
1	659	—	Comunale	Collocazione dell'Area Tecnica AT02	Spostamento dell'area più a nord, allontanandola dalle abitazioni
9	171/172	6	Comunale	Realizzazione tratto mancante pista ciclabile lungo la SP239 – via Ferrario	Realizzazione della pista lungo il fronte nord della strada, evitando gli attraversamenti pericolosi e potendo utilizzare spazi verdi già presenti

4 RILIEVI TECNICI E MIGLIORIE PUNTUALI AL PD2020

4.1 Assetto generale dell'andamento planimetrico del tracciato ferroviario

Descrizione del progetto

Il progetto definitivo in esame è l'evoluzione del Progetto Definitivo del 2009 migliorato in termine di interferenza con l'abitato dei Comuni di Vanzago e Pregnana Milanese a seguito dei tavoli tecnici del periodo 2010-2011 e delle **prescrizioni** inserite nella **Delibera CIPE n. 33/2010**.

In particolare, è stato prescritto che:

- da un lato, *“la realizzazione dei quattro binari in comune di **Pregnana** dovrà avvenire mantenendo il solo binario nord della linea attuale e realizzando un **fascio di 3 binari a nord dal lato della zona industriale**”*;
- viceversa, *“nell'ambito del comune di **Vanzago** dovrà essere sviluppata una diversa soluzione planimetrica traslando rigidamente la sede ferroviaria trasversalmente al fine di minimizzare l'interferenza e il numero di demolizioni, specialmente in relazione all'intero fronte nord della linea ed alla tratta centrale lungo la quale è localizzata l'attuale stazione, valutando come **limiti di ingombro** dal km 2+850 al km 3+000 il **binario sud esistente** e dal km 3+000 al km 3+900 il binario nord esistente ed arretrando la banchina verso il confine comunale di Pregnana Milanese”*.

Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

I due limiti allo sviluppo dei binari richiamati in precedenza, hanno di fatto dettato l'attuale soluzione planimetrica che, se da un lato consente di **allontanare i binari** dalla via Villoresi **a Pregnana** e, in generale, **dal lato sud** nello stesso Comune, dall'altro lato comporta la pesante **interferenza con l'abitato di Isola Maddalena, sempre in Pregnana, e con la zona di via Vittorio Veneto in Vanzago**.

Poiché l'abitato in Pregnana di Isola Maddalena di fatto verrà abbattuto integralmente (come specificato al § 4.5) questa soluzione non risulta più problematica, ma altresì impedisce di salvaguardare la zona di Via Vittorio Veneto in Vanzago.

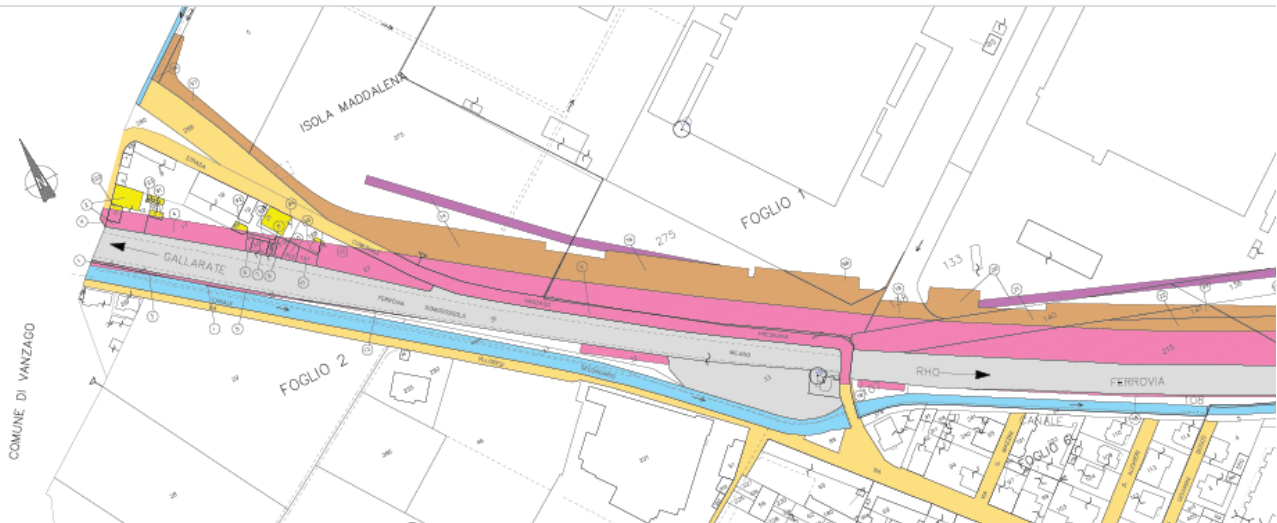
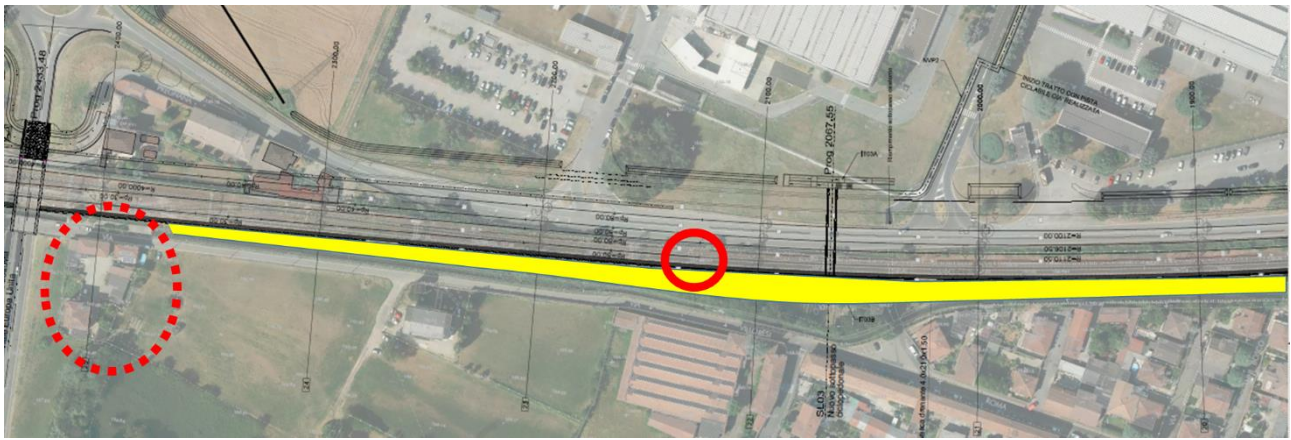
Il Comune di Vanzago, riconoscendo un possibile margine per un **miglioramento della soluzione planimetrica** attualmente proposta, che permetta di tutelare l'abitato in Pregnana sul lato sud, ma consenta anche di **tutelare maggiormente l'abitato di via Vittorio Veneto** in Vanzago, chiede un supplemento di progettazione, ben consapevole dei vincoli che inevitabilmente condizioneranno la soluzione finale, ossia:

- tutela dell'abitato a sud della linea ferroviaria in Pregnana;
- presenza del cavalcavia su via dell'Europa Unita;
- inclinazione ed apertura del fascio dei binari in questa sezione del tracciato, determinato anche dalla presenza della nuova fermata.

Si chiede pertanto ai progettisti di Italferr di valutare una nuova soluzione progettuale che mantenga il **binario sud della linea attuale come limite** almeno nel tratto tra km 1+300 e km 2+800, **e non già il limite nord**, come indicato nella prescrizione CIPE per Pregnana Milanese. In particolare, si nota che, nel tratto km 1+100 e km 1+300, vi è una significativa inclinazione verso Nord dei binari, presumibilmente necessaria per recepire la prescrizione CIPE su Pregnana, che però potrebbe essere ridotta a vantaggio di quanto suesposto.

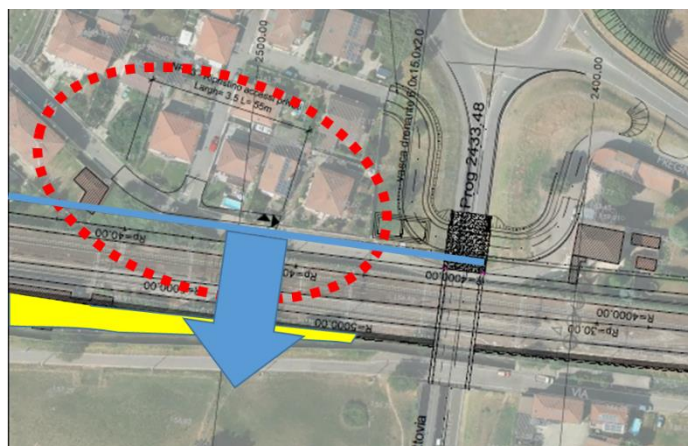
A favore di tale soluzione si osserva che, nella zona a sud della ferrovia in Pregnana Milanese, in particolare nella zona più prossima a Vanzago, vi è una fascia di terreno compresa tra la ferrovia e il canale Villoresi che garantisce già una certa protezione dell'abitato e che può esser utilizzata per recepire l'osservazione in oggetto (in giallo nella figura successiva tratta dall'ortofoto di progetto). Si noti che l'implementazione di tale

osservazione non deve andare a discapito delle abitazioni inserite nel cerchio rosso tratteggiato nell'ortofoto seguente.



Si nota, infine, che tale richiesta è da combinarsi con quella di non prevedere più la viabilità di collegamento tra via Vittorio Veneto e Isola Maddalena, come richiesto sia da Vanzago, sia da Pregnana Milanese, sia dalla Città Metropolitana di Milano anche al fine di interferire in maniera meno invasiva sul cavalcavia di viale Europa Unità.

L'obiettivo di tale richiesta è quella di **evitare di espropriare tutta la via Vittorio Veneto e le abitazioni** ivi interessate (tratteggio rosso nella ortofoto seguente) e/o di ridurre la portata, in particolare cercando di **spostare a sud la barriera antirumore** ivi prevista, anche solo di qualche metro (linea e freccia in azzurro), magari sfruttando anche la zona tra la ferrovia e il Villoresi (in giallo).



Infine, risulta evidente che per salvaguardare meglio queste abitazioni (senza pregiudicarne delle altre) è necessario **arretrare di qualche metro la banchina e la localizzazione del nuovo sottopasso**, rendendosi, il Comune di Vanzago, disponibile a valutare con Italferr e RFI il migliore compromesso.

4.2 Adeguamento della stazione di Vanzago

Descrizione del progetto

Il progetto in esame prevede interventi finalizzati all'adeguamento della stazione di Vanzago-Pogliano, ad oggi collocata in Piazza XXV Aprile e accessibile da via Castelli, traslandola verso sud (in conseguenza della necessità di demolizione dei fabbricati ferroviari esistenti e del primo marciapiede, per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria) e trasformandola in fermata impresenziata (quindi priva di atrio/sala d'attesa con biglietteria, tornelleria, servizi igienici e locali commerciali).

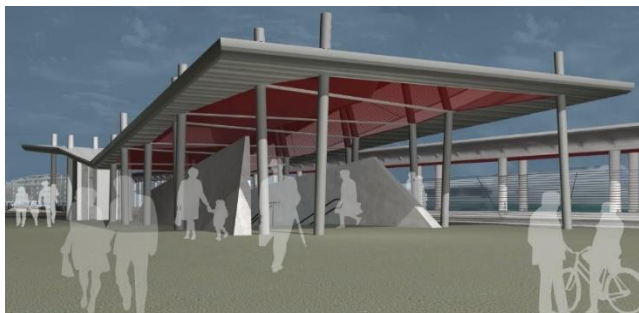
Gli elaborati di riferimento analizzati sono quelli emessi nel 2017, in recepimento delle indicazioni derivanti dal parere del CSLLPP del 26.09.2014. Per altro, viene affermato da RFI, che *“nelle fasi propedeutiche all'apporto dei lavori, il Progetto Definitivo sarà adeguato ai nuovi standard tecnici ed ai nuovi capitolati di RFI, nonché alle normative nazionali/comunitarie intervenute, allo scopo di evitare false spese derivanti da ripetuti step di aggiornamento progettuale”*³².

In **termini generali**, nella relazione di progetto, Italferr specifica che:

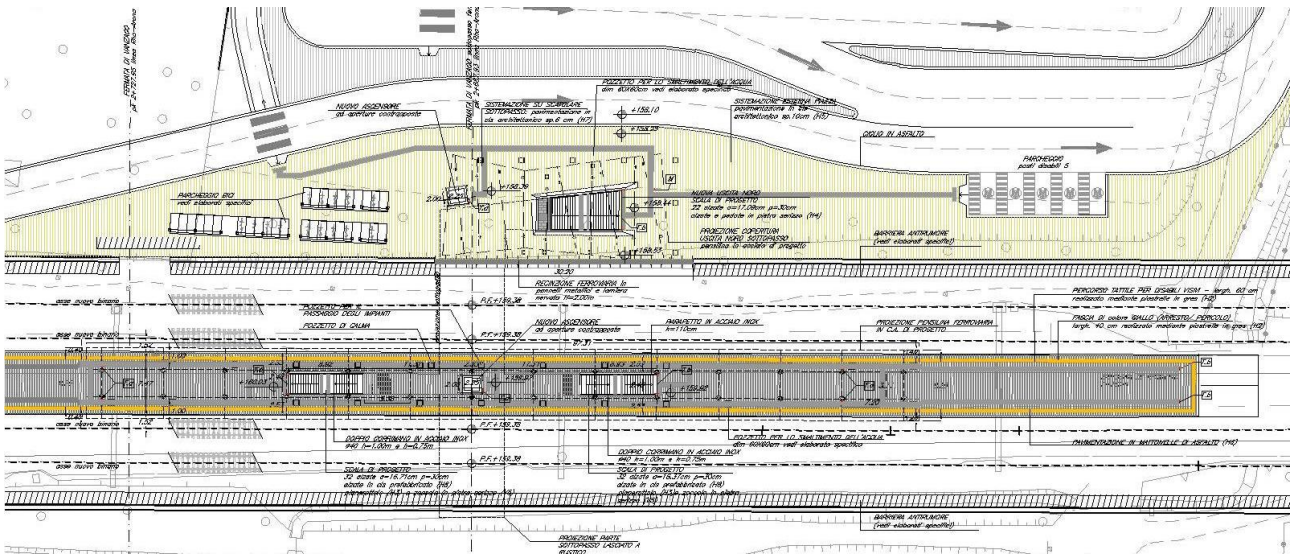
- le soluzioni progettuali proposte per le fermate/stazioni sono tese ad ottenere l'omogeneità del linguaggio architettonico, la riconoscibilità degli interventi sul territorio, il rispetto dei criteri di progettazione ecosostenibile, attraverso la riduzione degli scarti, la contrazione dei tempi di realizzazione e l'ottimizzazione dei costi di manutenzione;
- nella progettazione è stata applicata la Specifica tecnica di interoperabilità “Persone a mobilità ridotta” nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità di cui alla Decisione della Commissione 2008/164/CE del 21.12.2007 “Nota RFI-DMOTVM\A0011\P\2008\0001993 del 19/11/2008”;
- nelle successive fasi progettuali, a conferma dei dimensionamenti previsti in progetto, dovranno essere eseguiti dei saggi conoscitivi sulle strutture esistenti;
- tutte le lavorazioni interferenti con l'esercizio ferroviario dovranno essere eseguite in interruzione notturna o in soggezione all'esercizio ferroviario;
- sarà cura delle successive fasi di progettazione specialistiche l'accertamento che le canalizzazioni e i pozzi non interferiscano tra loro e con le varie opere realizzate (pensiline, scale, sottopasso, ecc).

Gli **interventi specifici per la fermata di Vanzago [FV02]** constano in:

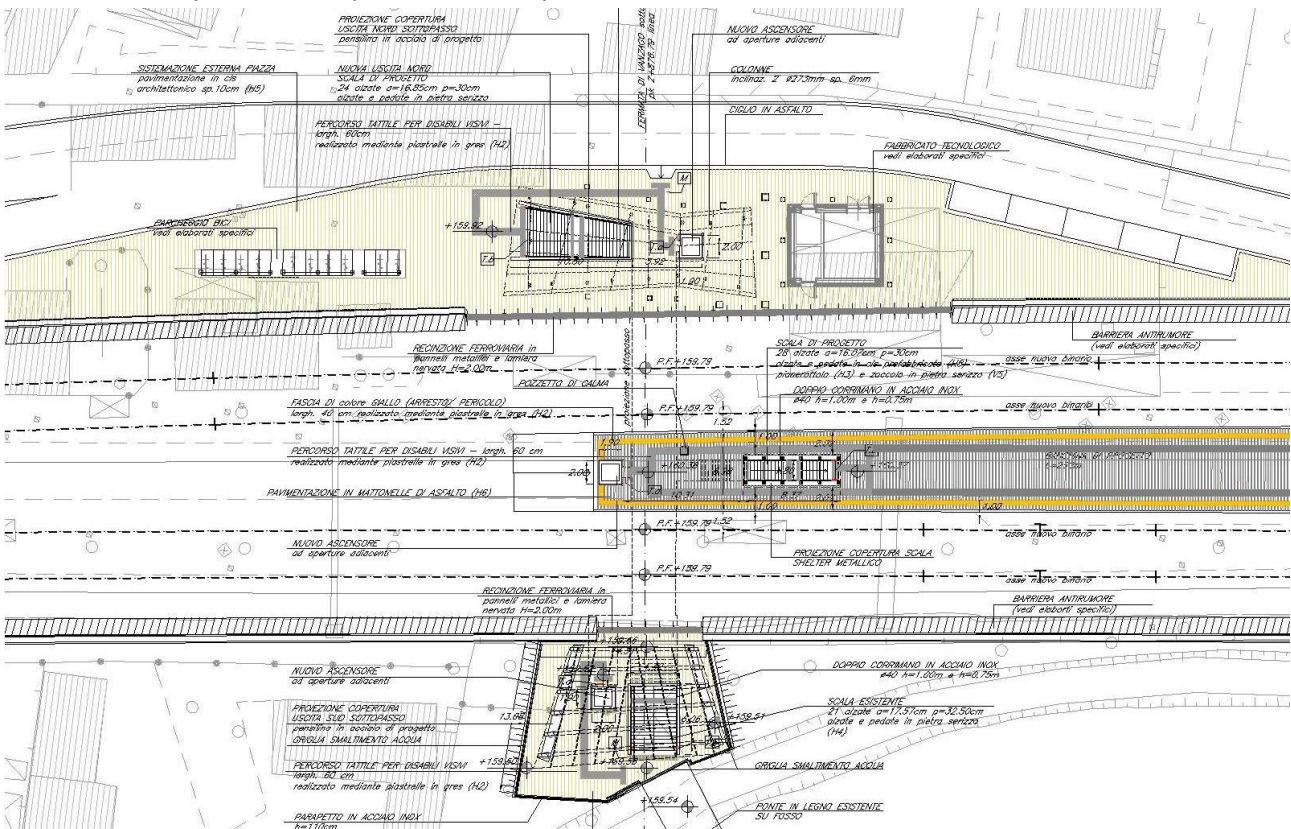
- **ricostruzione del demolito marciapiede ad isola**, di lunghezza paria circa 280m, con pavimentazione in mattonelle di asfalto, percorsi tattili in gres e ciglio di banchina prefabbricato;
- realizzazione di un **nuovo sottopasso di stazione** (alla progressiva pk 2+687.93, all'altezza del nuovo parcheggio “Vanzago Nord”), **accessibile da nord**, della nuova viabilità a servizio della fermata, tramite un sistema di scala ed ascensore contrapposti, coperti da una pensilina in acciaio; tale sottopasso permette di raggiungere la nuova banchina, dove lo sbocco delle scale ed un ulteriore ascensore sono coperti da una pensilina in c.a. prefabbricata, lunga circa 97m e larga circa 8m;



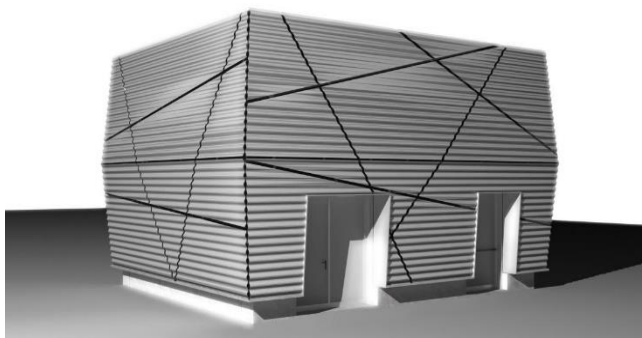
³² Elaborato MDL132D26RGFV0000001A (pag. 4) del DVD3 – 35.11 FERMATE E STAZIONI (rev. ottobre 2017)



- realizzazione del solo **rustico del tratto di sottopasso** che, in una fase successiva, permetterà il **collegamento** al nuovo sottopasso di stazione **anche dal lato sud** (in questa prima fase separato dal tratto aperto ai viaggiatori tramite una parete, da demolire all’apertura dell’accesso completato da entrambi i lati);
- **adeguamento dell’esistente sottopasso ferroviario promiscuo**, in termini di finiture e di strutture, anche per consentire l’accessibilità alle persone con mobilità ridotta; per l’accesso da sud, è previsto il rifacimento delle finiture della scala esistente presso il parcheggio “Vanzago Sud”, con realizzazione di un nuovo ascensore in affiancamento alla scala stessa e di una pensilina di copertura in acciaio; per l’accesso da nord è previsto il rifacimento della scala, con nuovo ascensore contrapposto e pensilina in acciaio, analoga a quella del nuovo sottopasso; la scala di accesso alla banchina ad isola (ma non l’ascensore) sarà, anch’essa coperta da una pensilina in c.a. prefabbricata;

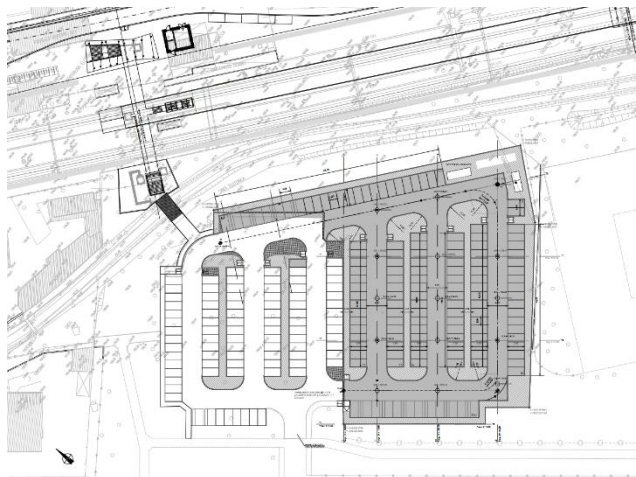
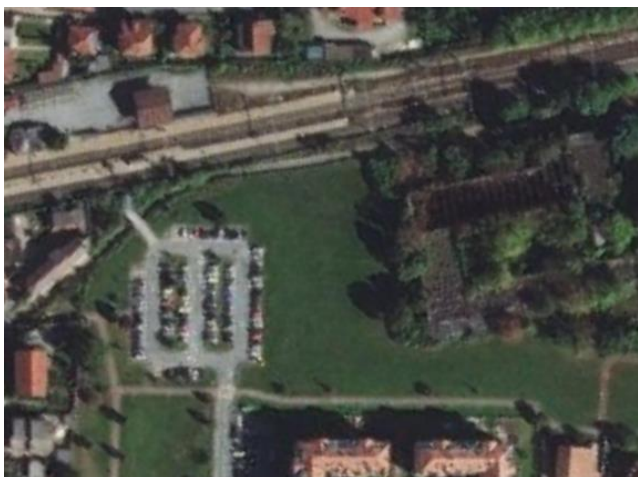


- **ripavimentazione dei piazzali** antistanti agli accessi con un getto di calcestruzzo, rinforzato da fibre colorate in polipropilene, con collocazione di stalli per le biciclette;
- realizzazione, accanto alla riorganizzata uscita nord del sottopasso promiscuo esistente, di un **Fabbricato Tecnologico** (locale quadri e piccolo ripostiglio), con un limitrofo piccolo parcheggio di servizio.

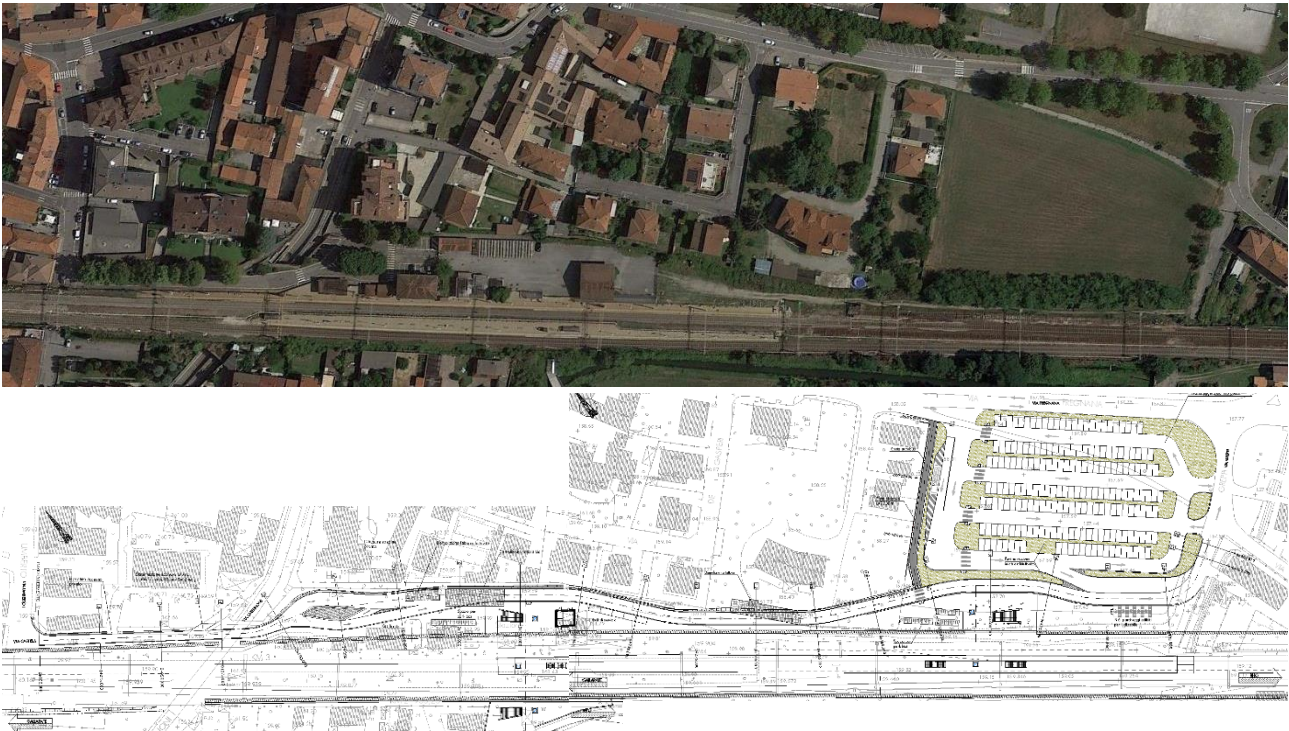


Nei pressi della fermata di Vanzago sono previste due estese aree a parcheggio, ossia:

- **l'ampliamento dell'esistente piazzale di parcheggio di stazione "Vanzago Sud" [FVY1]** (ora parcheggio Assisi), con una capacità totale di 224 posti auto, di cui 107 esistenti (per i quali è prevista la riprofilatura delle isole esistenti tra gli stalli, adeguandole agli standard del progetto dell'ampliamento, pavimentate con calcestruzzo architettonico) e 117 nuovi, con 20 posti auto riservati a disabili e bici park nelle vicinanze dell'ingresso al sottopasso di stazione; tale parcheggio è raggiungibile dalle auto, provenendo da via Milano, percorrendo via Assisi;



- **il nuovo piazzale di parcheggio "Vanzago Nord" [NVX5]** (nell'area libera di circa 8.000mq compresa tra la ferrovia, via Pregnana e via Vittorio Veneto/via Greppi), di 195 posti auto, di cui 5 per disabili più uno stallone per gli autobus, comprensivo di un nuovo sistema di accessibilità, sia veicolare che ciclopeditone; gli ingressi e/o uscite al parcheggio sono possibili da via Pregnana e da via Vittorio Veneto/via Greppi, oltre che da un **nuovo tratto stradale** di tipologia E – Strada urbana di quartiere **a senso unico** in direzione sud, che si estende per circa 500m **da via Castelli** (in parte traslata ad est, con ripristino degli accessi esistenti, per consentire l'inserimento della nuova barriera fonoassorbente) **a via Greppi**, collegando il piazzale della stazione con un sistema di due corsie monosenso (una per consentire la sosta breve "Kiss & ride"), separate da un'aiuola separatrice rialzata; in adiacenza al confine nord dell'area di parcheggio è previsto un tratto di percorso ciclopeditone, di collegamento tra la nuova viabilità e via Pregnana; l'intervento prevede la dismissione di aree di sosta esistenti ed alcune demolizioni di edifici (fabbricato lavoratori, tettoia del parcheggio coperto per le biciclette ed un garage).



Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Il Comune di Vanzago ravvisa una serie di **criticità** in merito alle soluzioni progettuali del PD2020 per l'adeguamento della stazione cittadina, che vengono di seguito esplicitate e che si ritiene possano essere risolte, almeno in parte, attraverso il recepimento di una serie di modifiche/integrazioni.

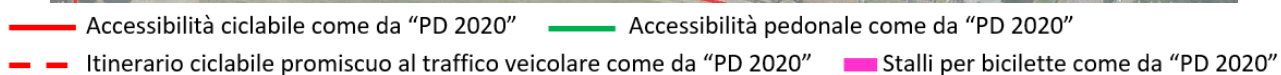
1 – Il primo elemento di criticità concerne la **trasformazione della stazione in fermata**, pertanto privata di alcuni servizi ritenuti, invece, necessari, anche in ragione del ruolo attrattivo che essa assumerà in conseguenza della realizzazione dei due ampi parcheggi di interscambio.

In particolare, il Comune ritiene indispensabile, in considerazione dell'elevato numero di passeggeri previsti dai modelli trasportistici elaborati da Regione Lombardia nel Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti PRMT, dotare la struttura di **servizi igienici**, di una **sala di aspetto** e di un **bar** e di altri servizi complementari. Tra questi è da citare il **rafforzamento della dotazione dei servizi per la ciclabilità**, in quanto gli stalli per le biciclette previsti dal progetto non appaiono sufficienti, in particolare in relazione al ruolo di interscambio che la fermata/stazione assumerà. Si chiede, pertanto, l'**inserimento di un bici-park coperto con pensilina** (come, ad esempio, previsto dal progetto in esame presso la stazione di Parabiago), di **area pari a quello attualmente esistente che verrà demolito** (presente nei pressi della scala di ingresso del sottopasso), **illuminato e dotato di telecamere di videosorveglianza**.

2 – Un secondo elemento di criticità riguarda la **lunghezza della pensilina di copertura del corpo scale/ascensore di sbocco in banchina del nuovo sottopasso di stazione**, che il Comune ritiene debba essere esteso a circa 150m, in modo da fornire riparo ai passeggeri in attesa/salita/discisa anche per i treni ad 8 carrozze.

3 – Un più articolato elemento di criticità riguarda il **complessivo sistema di accessibilità alla fermata/stazione**, ritenuto non sufficientemente integrato con il sistema viabilistico e dei collegamenti ciclopeditoni della città, risultando, di fatto, rafforzato dal progetto in esame essenzialmente solo dal fronte nord.

Di seguito si riportano gli schemi di accessibilità veicolare e ciclo-pedonale derivanti dalla realizzazione delle previsioni del PD2020.

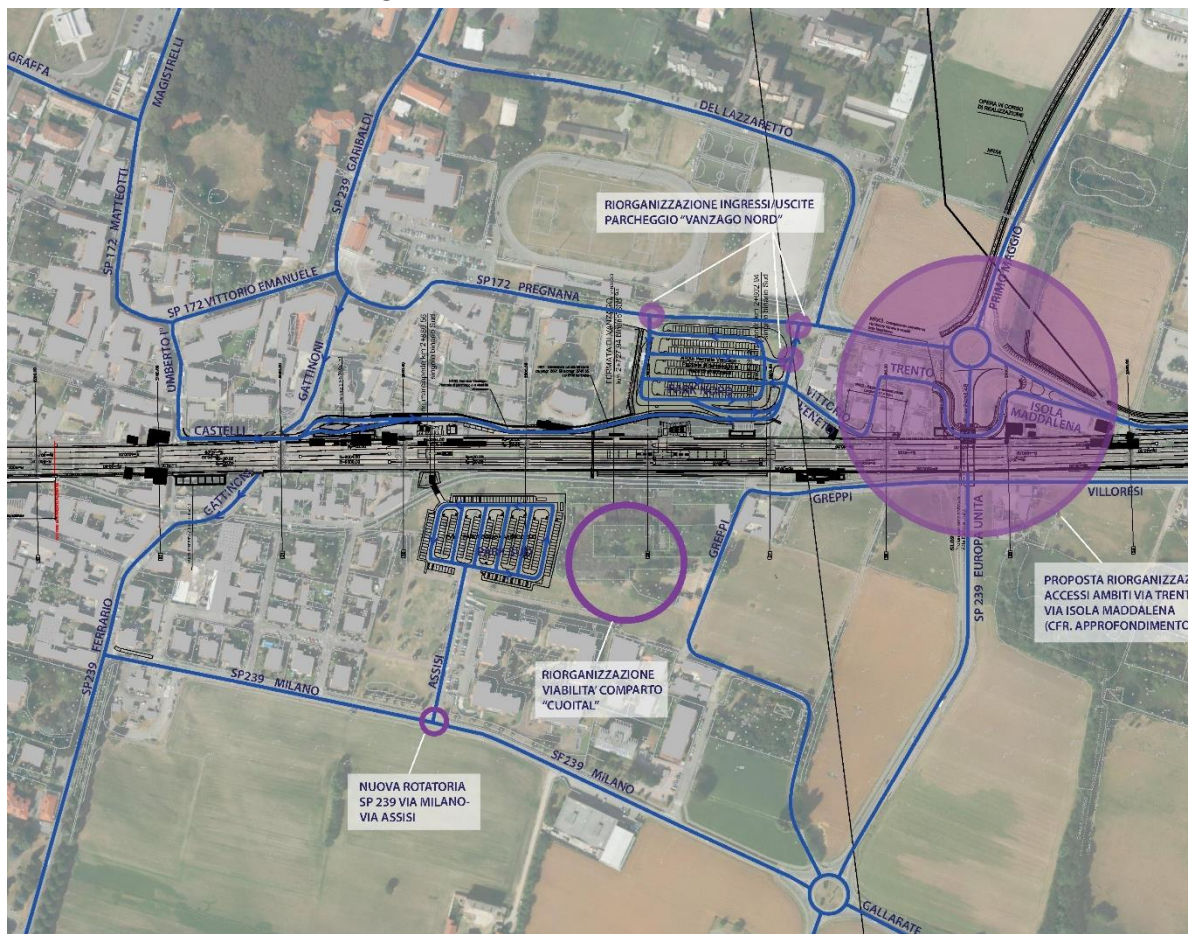


Le ottimizzazioni richieste dal Comune di Vanzago per migliorare tali situazioni sono elencate di seguito.

- Realizzazione del **nuovo sottopasso di stazione** all'altezza del parcheggio "Vanzago Nord" **nella sua interezza**, ossia con messa in esercizio, contestualmente alle altre opere, anche dell'accesso da sud, prevedendo un adeguato **collegamento ciclo-pedonale con la via Greppi**, con eventuale posa di stalli per le biciclette nei pressi dell'innesto sulla via Greppi stessa. Sarà da valutare insieme al Comune di Vanzago anche la ricucitura di tale accesso pedonale sud con la riorganizzazione complessiva del sistema di accessibilità del comparto di sviluppo urbanistico di proprietà Cuoital, citato al punto successivo.
- Realizzazione di una **rotonda all'innesto tra SP239 – via Milano e via Assisi**, al fine di migliorare le condizioni di circolazione all'incrocio dal quale avviene l'accesso veicolare al parcheggio "Vanzago Sud" (ossia attraverso via Assisi, come, per altro, avviene anche nello stato attuale), favorendo il **maggiore afflusso veicolare prospettato in conseguenza dell'ampliamento del parcheggio** previsto dal progetto in esame. L'adeguamento dell'intersezione risulterebbe, inoltre, funzionale al **miglioramento delle condizioni di accessibilità** dell'area prossima al parcheggio stesso, oggetto di **sviluppo urbanistico**. Tale richiesta è stata già condivisa con la Città metropolitana di Milano (essendo via Milano una strada provinciale). È, inoltre, da considerare un eventuale coinvolgimento dell'Agenzia dei Bacini del Trasporto Pubblico Locale TPL, con la quale valutare, anche in termini più ampi, la riorganizzazione dei percorsi delle autolinee di adduzione alla fermata ferroviaria e l'opportunità di realizzazione di una fermata per gli autobus anche (o solo) presso il parcheggio "Vanzago Sud". La riorganizzazione dell'incrocio Milano-Assisi è necessaria per consentire una più fluida immissione dei bus verso il parcheggio stesso in Stazione in chiave multimodale. Il raddoppio a del Parcheggio Sud di Via Assisi più la richiesta di verificare la previsione dell'inserimento della fermata dell'autobus in questa area, porta alla conseguenza che un solo accesso ai binari centrali dal sottopasso già esistente a cui accedono anche tutti gli altri pendolari e gli utenti che provengono dal centro storico di Vanzago tramite via Castelli/via Paolo Ferrario/via Gattinoni/Piazza XXV Aprile, non è sufficiente così come non è sufficiente una copertura limitata della banchina. Tale considerazione rafforza e giustifica tutto quanto riportato in questo paragrafo.
- Tutta la zona della Stazione, di piazza XXV Aprile e del parcheggio di Via Assisi è controllata con un **sistema di videosorveglianza**, costituito da 28 telecamere posizionate nel corso degli anni dal Comune di Vanzago e integrate nel 2018 in collaborazione con RFI da un sistema dedicato di videosorveglianza dei binari come da convenzione appositamente stipulata tra RFI e Comune di Vanzago (vedi DGC n. 108 del 22.06.2017). Nel testo della convenzione si riporta che "eventuali migliorie al sistema TVCC in oggetto o alla sua sostituzione, in parte o integrale, in caso di interventi di natura straordinaria" e quindi anche nell'implementazione del progetto di potenziamento della Rho-Parabiago, sono a carico di RFI. Si chiede pertanto di **installare a spese del proponente un sistema di 40 telecamere** a circuito chiuso, collegate tramite cavidotti appositamente posizionati, che inquadrino i binari, i sottopassaggi, gli accessi da Piazza XXV Aprile, da via Assisi, da via Greppi e da Via Pregnana, il bicipark da prevedere in sostituzione di quello attualmente presente, i vari stalli di sosta e posteggio per cicli e motocicli e le aree di parcheggio a Nord (via Pregnana) e a Sud (via Assisi), al fine di garantire il massimo presidio della stazione di Vanzago e degli accessi alla stessa e di ristornare il sistema di sorveglianza attualmente esistente che verrà meno per via dei lavori di abbattimento. Il sistema di cavidotti, come avviene attualmente, deve arrivare a coprire tutte le aree di parcheggio per lasciare la possibilità di estensione della rete di sorveglianza in futuro e convogliare i segnali ad un sistema di gestione e di registrazione delle immagini posizionato in un armadio rack da esterno posizionato in stazione e completato da un impianto di trasmissione dati dalla Stazione al Comando della Polizia Locale, attraverso un collegamento radio con antenna, esattamente come avviene al momento.

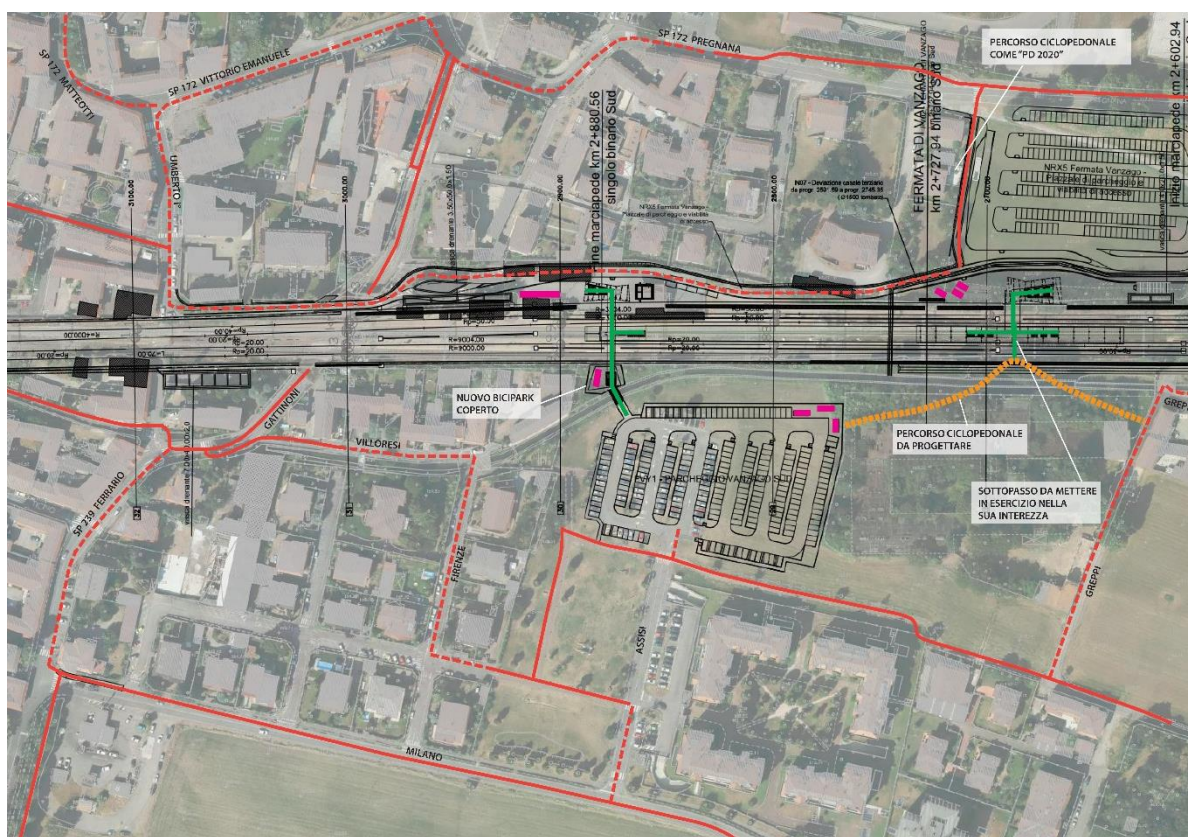
- Vista la particolare delicatezza ai fini della sicurezza pubblica della Stazione è necessario che la nuova stazione abbia una **adeguata illuminazione** non solo dei **binari** ma anche delle **zone esterne**, in particolar modo i collegamenti ciclopedonali e le aree di sosta. Si chiede di sottoporre al Comune di Vanzago uno **studio illuminotecnico** e una soluzione per l'illuminazione di tutta l'area che va da via Castelli a via Pregnana, comprensiva del nuovo Parcheggio Nord, e dell'area a sud, in particolare il parcheggio di via Assisi e la ciclopedonalità associata.
- Al fine di minimizzare il più possibile i disagi per gli abitanti di Vanzago si prescrive che l'**esecuzione dei lavori** previsti in corrispondenza della stazione avvenga nella **fascia diurna massima dalle ore 6 alle ore 22**, al contrario di quanto previsto nel PD2020. Si chiede che le **lavorazioni interferenti con l'esercizio ferroviario** saranno **svolte in soggezione all'esercizio ferroviario e non in interruzione notturna**, in particolar modo durante le giornate di sabato e domenica e nei giorni festivi quando il flusso passeggeri pendolari è assente.
- **Verifica puntuale e riorganizzazione del sistema di ingressi ed uscite alla nuova area di parcheggio "Vanzago Nord"** da via Pregnana e dalla nuova viabilità/via Vittorio Veneto, ritenendo non sufficientemente esaustive le considerazioni effettuate per il cosiddetto "AMBITO 6: PARCHEGGIO VANZAGO" di cui allo "Studio di Trasporto stradale" del PD2020³³.

Seguono i nuovi schemi di accessibilità veicolare e ciclo-pedonale con indicazione delle modifiche/integrazioni richieste dal Comune di Vanzago.



— Accessibilità veicolare come da "PD 2020" — Integrazioni proposte al sistema di accessibilità veicolare

³³ Elaborato LN0000D16RGTS0002001A del DVD1 – 01. ELABORATI GENERALI (rev. ottobre 2019)



- Accessibilità ciclabile come da “PD 2020” — Accessibilità pedonale come da “PD 2020” e integrazioni proposte
- - - Itinerario ciclabile promiscuo al traffico veicolare ■ Stalli per biciclette come da “PD 2020”
- ■ ■ Percorso ciclo-pedonale da progettare (in funzione anche della riorganizzazione del comparto “Cuoital”)

4.3 Nuova definizione della Via Castelli

Descrizione del progetto

La configurazione di Via Castelli prevista dal PD2020 è già stata esposta nel paragrafo precedente.



Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Il Comune di Vanzago ritiene opportuno proporre le seguenti modifiche/migliorie, in relazione alla criticità riscontrata, che concerne la necessità di abbattimento del filare di alberi posti in fregio alla ferrovia, unitamente alla necessità di garantire la continuità dei percorsi pedonali per la stazione e la viabilità di comparto. Si noti che, ad esempio, sul lato della ferrovia, nel PD2020 non si prevede più un marciapiede e questo interrompe i percorsi pedonali oggi esistenti.

Per risolvere alcuni dei problemi principali, il Comune di Vanzago chiede quanto segue.

1 – Istituzione di un tavolo di coordinamento per valutare, con opportuni rilievi sul campo, la miglior soluzione per risolvere l'interferenza stradale, prevedendo l'esatta dimensione della strada, il senso unico, la presenza di opportuni marciapiedi per garantire il raggiungimento della stazione e l'accesso in sicurezza nel condominio di via Castelli, con l'obiettivo di mantenere in vita gli alberi ivi presenti.

Si chiede, inoltre:

- il rifacimento dell'impianto di illuminazione su tutta la via Castelli;
- il rifacimento integrale dei marciapiedi, larghi a sufficienza per il passaggio di tutte le persone che come oggi raggiungono la Stazione a piedi, e di tutte le opere connesse.

2 – Qualora risulti inevitabile il **taglio degli alberi, ripiantumazione**, da concordare con il Comune, di quelli che verranno abbattuti, in egual numero, di adeguate dimensioni e con ripristino del **sistema di irrigazione**.

4.4 Pista ciclabile tra la fermata di Vanzago ed il Bosco WWF di Vanzago [NVX6]

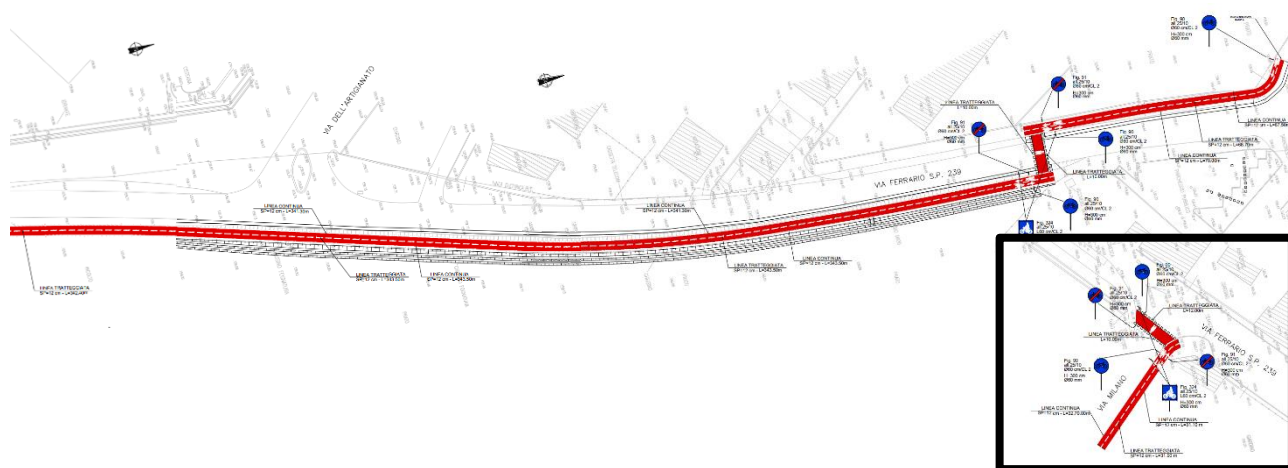
Descrizione del progetto

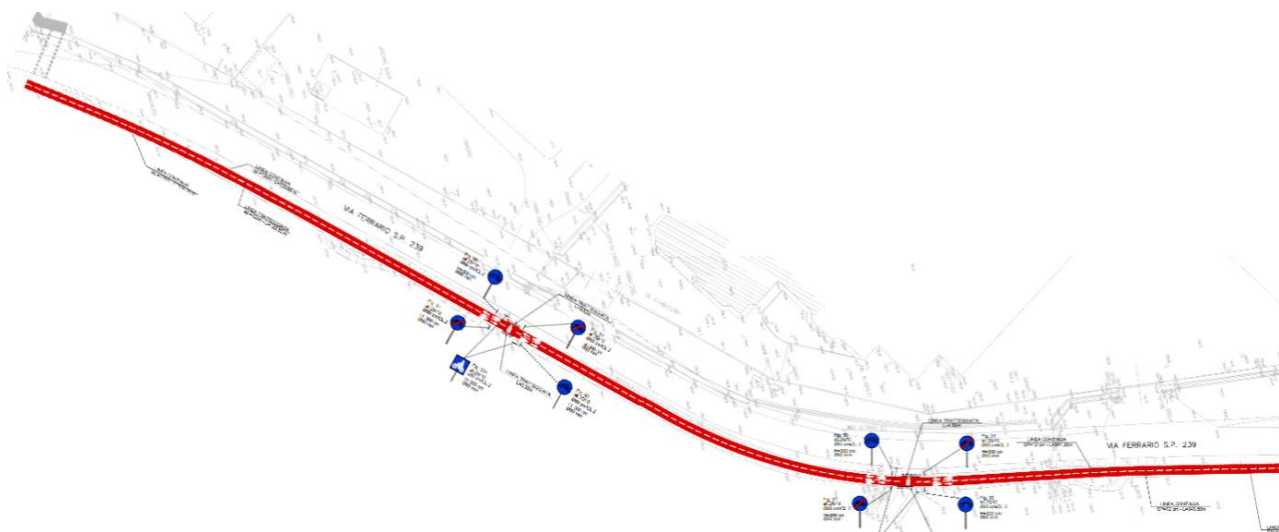
Il progetto in esame, rispondendo ad una specifica prescrizione del CIPE 2013, prevede la realizzazione dei tratti mancanti della pista ciclabile, ad oggi già in parte esistente, in affiancamento alla SP239 – via Ferrario, garantendo il completamento in sicurezza del collegamento ciclopeditonale tra la fermata di Vanzago ed il Bosco WWF di Vanzago.

L'opera, che inizia all'incrocio con via del Sasso e termina in prossimità dell'incrocio con via delle Tre Campane, consta di:

- ramo A, di circa 70 m, lungo il fronte nord di via Ferrario;
- ramo B, di 579 m, lungo il fronte sud di via Ferrario, con ripristino di alcune opere idrauliche esistenti;
- breve tratto all'altezza del centro abitato, tra via Ferrario e via Torino, lungo via Milano;
- attraversamento ciclabile tra i due fronti di via Ferrario, di collegamento tra i due rami di pista di progetto;
- attraversamento ciclabile all'incrocio con via del Sasso;
- attraversamento ciclabile di collegamento tra la fine del ramo B e la futura sistemazione dell'incrocio con via delle Tre Campane.

La pista ciclabile ha una sezione trasversale di 2,50 m, con una fascia di rispetto variabile tra 0,50 m e 1,00 m interposta alla strada esistente, per la quale è prevista la realizzazione di una nuova banchina di 0,75 m.





Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Il Comune di Vanzago ritiene opportuno proporre le modifiche/integrazioni alla soluzione progettuale del PD2020 di seguito esplicitate, tali da ottimizzare l'inserimento e la funzionalità del collegamento ciclabile tra la fermata e l'area WWF.

1 – Ritenendo poco funzionale la previsione del posizionamento della pista, dapprima lungo il fronte nord e poi lungo il fronte sud della SP239 – via Ferrario, con conseguente necessità di inserimento di due attraversamenti della strada provinciale, il Comune chiede il **posizionamento della pista interamente lungo il fronte nord della strada**, con contemporaneo adeguamento della sede veicolare. Tale soluzione, oltre a garantire un migliore raccordo con l'ingresso al Bosco WWF stesso, eviterebbe l'inserimento degli elementi di pericolosità rappresentati dai due attraversamenti ciclopeditoni, lungo una direttrice stradale che già nello stato attuale presenta criticità in termini di sicurezza, per le sostenute velocità di percorrenza delle auto in transito.



Tale soluzione, oltre a garantire un migliore raccordo con l'ingresso al Bosco WWF stesso, eviterebbe l'inserimento degli elementi di pericolosità rappresentati dai due attraversamenti ciclopeditoni, lungo una direttrice stradale che già nello stato attuale presenta criticità in termini di sicurezza, per le sostenute velocità di percorrenza delle auto in transito.

2 – Nell'ambito dell'**adeguamento della sede viaria della SP239 – via Ferrario** (funzionale all'inserimento della pista ciclabile), che vedrebbe il necessario coinvolgimento di Città metropolitana di Milano, gestore della strada stessa, il Comune di Vanzago ritiene opportuno riprendere le interlocuzioni anche con tale Ente, al fine di valutare le più idonee soluzioni per risolverne i problemi di sicurezza. Un nodo particolarmente pericoloso è rappresentato dall'**intersezione della SP239 con le vie Del Sasso e Pellico**, dove, in considerazione della disponibilità di spazi liberi circostanti, sarebbe possibile la **realizzazione di una rotatoria**, di dimensioni adeguate anche per il transito degli autobus.

Entrambi gli interventi sono stati condivisi con la Città Metropolitana e il WWF in tavoli di lavoro preliminari che si chiede di istituire per la definizione puntuale di quanto proposto nell'ambito dell'iter della Conferenza di Servizi e prima del termine dell'istruttoria.

4.5 Prolungamento sottovia SP239 – viale Europa Unità [SL02] e collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3]

Descrizione del progetto

Il tratto di **SP239 – viale Europa Unità** a Vanzago **sottopassa la linea ferroviaria** alla progressiva pk 2+433.48, presentando una sezione trasversale costituita da una carreggiata carrabile a doppio senso di marcia di larghezza 7,40 m ed un marciapiede pedonale rialzato di circa 1 m, separato da un parapetto, che si colloca lungo il fronte nord della strada. Il manufatto, di altezza 4,00 m, è costituito da uno scatolare a spinta in c.a. a luce unica di circa 10,00 m e di lunghezza pari a circa 34,14 m, che sostiene, oltre ai due binari, anche i tratti di via Villoresi (fronte ovest della ferrovia) e via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena (fronte est della linea), anch'esse sottopassate dalla SP239 – viale Europa Unità.

Il progetto in esame, per consentire l'inserimento dei due nuovi binari, prevede il **prolungamento in asse del manufatto esistente sul fronte ovest della linea**, con una sezione trasversale scatolare di dimensioni nette pari a 9,60 m di base, 4,80 m di altezza, piedritti e soletta superiore di spessore pari ad 1,00 m e lunghezza pari a 10,55 m. La lunghezza prevista per il prolungamento dell'impalcato del sottopasso di viale Europa Unità è stata calibrata in modo tale da consentire anche il **ripristino della continuità**, parallelamente al fascio dei binari, **del collegamento stradale tra via Vittorio Veneto e via Isola Maddalena** in territorio di Pregna Milanese (previa riprofilatura altimetrica di un tratto di circa 40 m del sottostante viale Europa Unità). Si tratta di un tratto viario di circa 107 m di sviluppo, a doppio senso di marcia, con sezione di larghezza complessiva di 6,00 m, più un marciapiede da 1,50 m.



L'ampliamento verso nord del fascio dei binari previsto nel PD2020, andando ad occupare parte di **via Vittorio Veneto** che corre in fregio alla massicciata ferroviaria, comporta anche la necessità di **ripristinare gli accessi carrabili** alle proprietà private prospicienti la stessa via Vittorio Veneto.

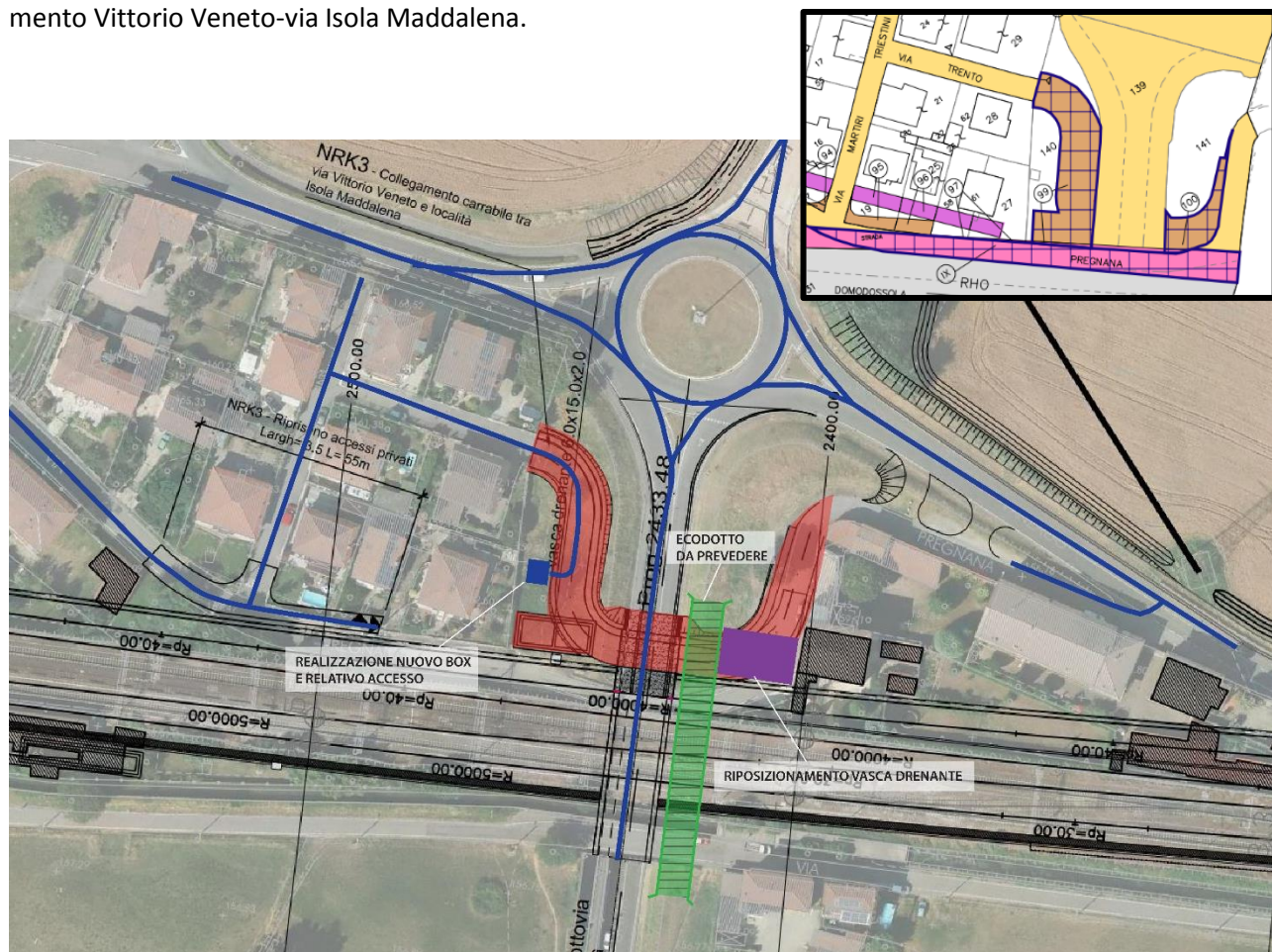
Criticità riscontrate e proposte/ricieste di miglioramento

Il Comune di Vanzago ritiene non necessario garantire la continuità viabilistica tra via Vittorio Veneto e via Isola Maddalena, in quanto i due comparti, rispettivamente in territorio di Vanzago e di Pregnana Milanese, risultano adeguatamente serviti (e, nel contempo, preservati nella loro identità ed integrità) dagli attuali accessi. A tal fine, propone le modifiche/integrazioni alla soluzione progettuale del PD2020 di seguito esplicitate.

Tale richiesta è condivisa anche con il Comune di Pregnana Milanese come si evince dalla propria DGC n° 5 del 27.01.2021.

1 – Stralcio del progetto del collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3], con conseguente contenimento dei costi generali di realizzazione delle opere. Tale stralcio risulterebbe, inoltre, funzionale a risolvere un'ulteriore criticità riscontrata nel progetto in esame, ossia l'interdizione dell'utilizzo del box della proprietà privata posta all'estremo sud del comparto di via Vittorio Veneto-via Trento (indicata al Foglio 6 – mappali 58, 61 e 27 del "Piano particellare di esproprio"³⁴), non risolta dal previsto ripristino degli accessi carrabili. Infatti, la mancata realizzazione del collegamento viario tra via Vittorio Veneto e via Isola Maddalena consentirebbe di disporre degli spazi sufficienti per **inserire un accesso a tale proprietà da via Trento** (ora a fondo cieco), con **riposizionamento del box privato** da realizzare a spese del proponente dell'opera. In tale senso, il Comune di Vanzago chiede l'esproprio del terreno di proprietà al Foglio 6 – mappale 140 da parte del proponente, al fine realizzare la viabilità di accesso per le auto alla proprietà e il box esterno suindicati.

L'immagine seguente schematizza l'ipotesi proposta, oltre ad indicare l'ulteriore richiesta di **ricollocazione** (funzionale alla realizzazione del nuovo accesso alla proprietà da via Trento) della **vasca drenante** prevista immediatamente a nord del sottopasso della SP239 – viale Europa Unità (indicata al N° Piano 99 del "Piano particellare di esproprio"³⁵), posizionandola nell'area più a sud (al N° Piano 100 del "Piano particellare di esproprio"³⁶), sul confine con Pregnana Milanese, anch'essa resa disponibile con l'eliminazione del collegamento Vittorio Veneto-via Isola Maddalena.



Progetto del collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3] da stralciare

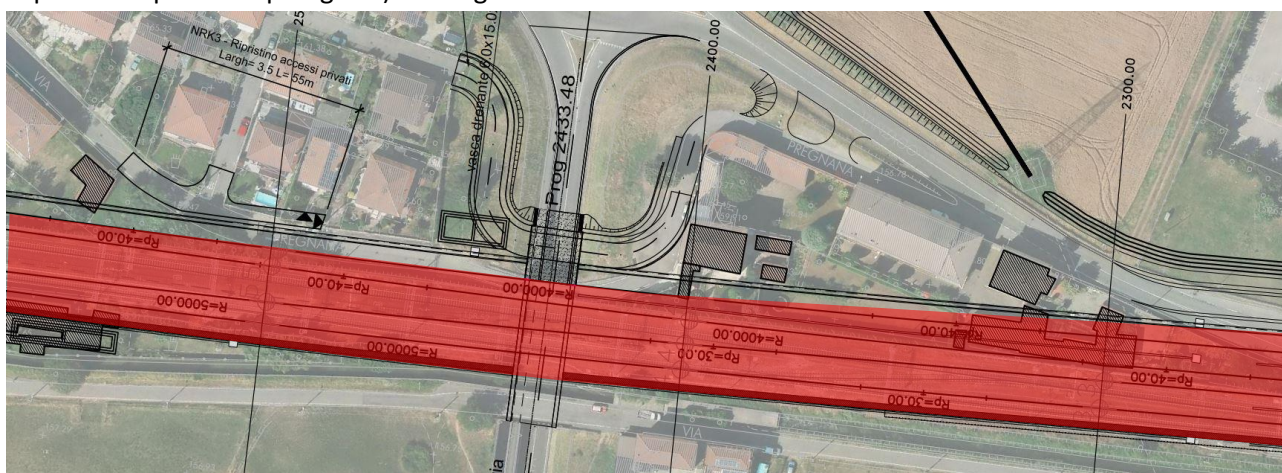
³⁴ Elaborati MDL130D43BDAQ0300001B e MDL130D43BDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

³⁵ Elaborati MDL130D43BDAQ0300001B e MDL130D43BDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

³⁶ Elaborati MDL130D43BDAQ0300001B e MDL130D43BDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

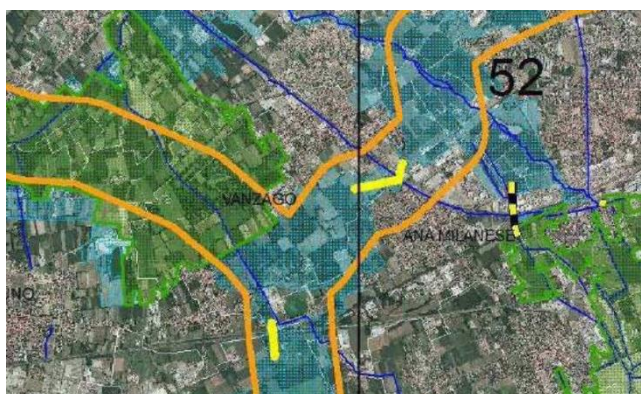
2 – Rimodulazione dell'estensione dell'impalcato del sottopasso della SP239 – viale Europa Unita, limitandolo alla **sola lunghezza necessaria all'inserimento dei nuovi binari** ferroviari e riducendo, pertanto, l'impatto complessivo dell'opera, sia per le abitazioni prospicienti la linea, sia per quanto riguarda l'interferenza (in termini di pendenza e altezza netta del manufatto) con la sottostante strada provinciale.

Si chiede altresì di studiare una soluzione che consenta di **ridurre al minimo** in questa zona l'**estensione planimetrica dei binari**, non solo per minimizzare l'impatto sul viadotto, ma anche per evitare di fare terminare i binari e la barriera a nord sulla via Vittorio Veneto, come già osservato altrove. Si è ben consci del vincolo fisico dettato, da un lato, dal Villoresi e, dall'altro, dalla larghezza attuale del viadotto, ma si osserva che in questa area, già in passato, erano presenti 3 binari e che, per lo sviluppo planimetrico dei nuovi binari, può essere utilizzata la zona campita in rosso nella figura successiva, non essendo più necessario (come detto al p.to 1 del presente paragrafo) il collegamento carrabile tra via Vittorio Veneto e via Isola Maddalena.



Area utilizzabile per la collocazione della sede ferroviaria

3 – L'area del sottopasso della SP239 – viale Europa Unita è inserita all'interno del **Corridoio Ecologico Primario della Rete Ecologica Regionale**, pertanto (anche in ottemperanza alle prescrizioni 2.i) e 2.c) di Regione Lombardia contenute nella DGR n. X/1264 del 24.01.2014) è necessario prevedere la realizzazione di un **ecodotto** per gli animali selvatici *“al fine di rafforzare le connettività ecologica del SIC/ZPS Bosco di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PLIS del Basso Olona”*. Tale ecodotto, ovvero sottopassaggio faunistico, deve anche essere dotato di adeguate aree e fasce di invito arborate, oltre che di opportune opere di deframmentazione. Si chiede inoltre che il progetto di tale opera venga concordato con il WWF, ente gestore della ZSC/ZPS di Natura 2000 – Bosco di Vanzago e il Parco Agricolo Sud di Milano.



varco da deframmentare

corridoi regionali primari a bassa o moderata antropizzazione

elementi di primo livello della RER

elementi di secondo livello della RER

reticolo idrografico

Nella realizzazione di tali opere, infine, si chiede di prevedere interventi di **piantumazione di cespugli o essenze arboree basse**, al fine di mitigare il rumore del traffico veicolare recepito dalle abitazioni sul confine tra Vanzago e Pregnana Milanese, in particolare tra via Mario Greppi e via Villorosi.

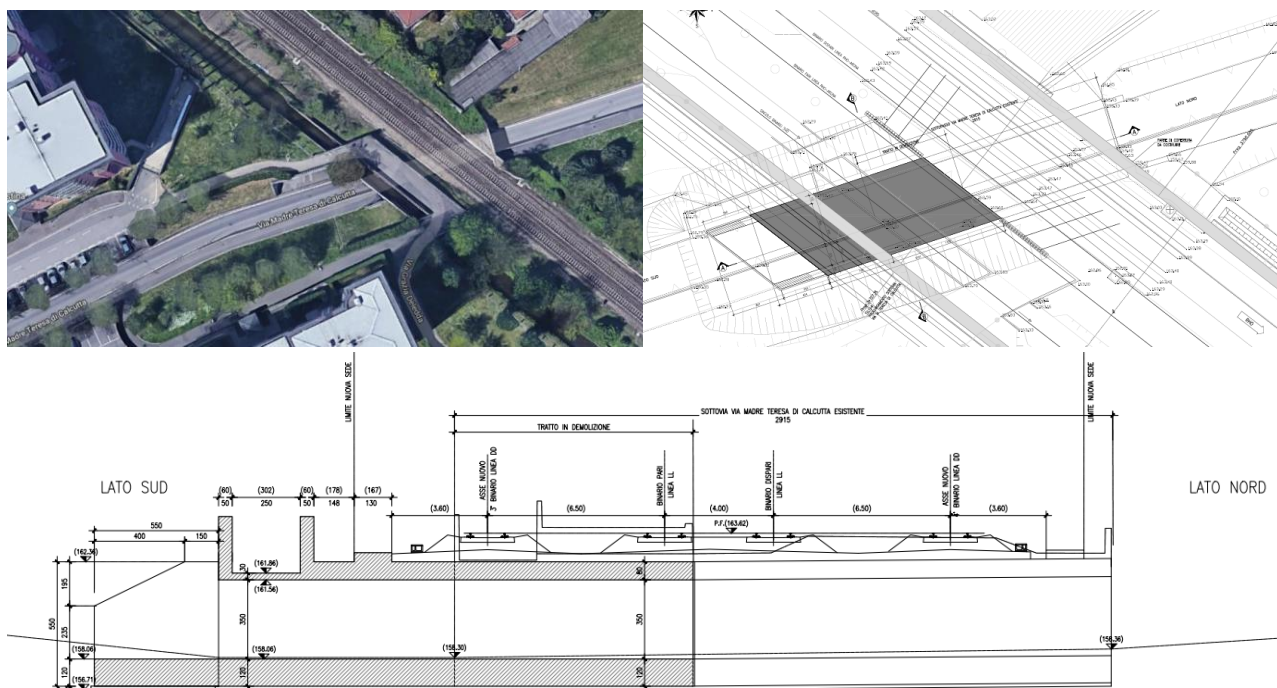
4.6 Prolungamento sottovia via Madre Teresa di Calcutta [SL04]

Descrizione del progetto

Via Madre Teresa di Calcutta (strada urbana a senso unico da ovest ad est, larga circa 5,00 m e affiancata, lungo il lato nord, da un marciapiede pedonale rialzato di circa 1,00 m) **sottopassa la linea ferroviaria** alla progressiva pk 3+727,35. Il manufatto esistente di sostegno dei due binari è costituito da uno scatolare a spinta in c.a. a luce unica largo circa 9,00 m, con piedritti di circa 0,8 m di spessore, altezza di circa 3,20 m e lunghezza di 30,00 m.

L'inserimento dei nuovi due binari comporta il **prolungamento in asse dell'impalcato sul lato ovest** della ferrovia per una lunghezza di circa 20,5 m, con riprofilatura della quota della strada sottostante per un tratto di circa 80 m. Il tratto di manufatto in prolungamento ha una sezione trasversale scatolare di dimensioni nette pari a 7,40 m di base, 3,50 m di altezza, con piedritti di spessore pari ad 1.00 m e soletta superiore di spessore 0,80 m. È previsto anche il prolungamento del camminamento pedonale affiancato alla strada, largo 2,40 m e rialzato di circa 1,30 m.

Per la realizzazione del tratto di manufatto in prolungamento sarà necessaria la demolizione di parte del sottopasso esistente di circa 10,00 m, prevedendo opere di sostegno provvisorie (costituite da paratie di micropali) per il contenimento provvisorio delle pareti di scavo poste in adiacenza alla nuova opera.



Criticità riscontrate e proposte/ricieste di miglioramento

Il Comune di Vanzago ravvisa le seguenti criticità inerenti alla soluzione indicata nel PD2020:

- le **pendenze di Via Madre Teresa di Calcutta** in corrispondenza del sottopasso sono già, nello stato attuale, particolarmente **significative** ed una sua riprofilatura comporta un **aggravio di tale situazione**;
- la necessità di spostamento del Derivatore del Canale Villoresi conseguente all'ampliamento della sede dei binari preclude, nella soluzione progettuale in esame, la **continuità del collegamento pedonale tra le aree a sud e a nord di Via Madre Teresa di Calcutta** che, invece, il Comune ritiene fondamentale venga **ripristinato sopra al manufatto in prolungamento**.

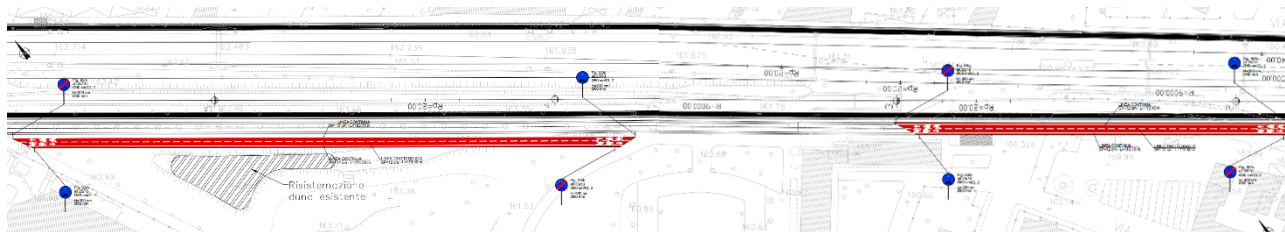
4.7 Intervento viabilità ciclopedonale tra via Gattinoni e via Cantoniera [NV16]

Descrizione del progetto

L'ampliamento della sede ferroviaria lungo il fronte est nel tratto **tra via Gattinoni e via Cantoniera** a Vanzago comporta l'occupazione di parte della **pista ciclopedonale** che attualmente si sviluppa in fregio alla ferrovia (cosiddetta **ciclabile via Filanda**).

Il progetto in esame prevede, tra le progressive pk 3+184.93 e pk 3+559.89, il **ripristino** del collegamento ciclabile, con realizzazione di due tronchi di larghezza pari a 2,50 m, raccordati a sud e a nord con la viabilità esistente, interrotti in corrispondenza della piazza centrale del mercato e collocati:

- quello a sud della piazza, sopra al tratto tombato del **Derivatore di Parabiago (Canale Secondario Villorresi)**, a sua volta oggetto di un intervento di **deviazione/rifacimento** in sezione in calcestruzzo rettangolare [IN17]³⁷ necessario a consentire l'inserimento dei due nuovi binari ferroviari;
- quello a nord della piazza, in affiancamento alla sponda ovest del canale (così come deviato nell'intervento citato al punto precedente), con un parapetto metallico posto a protezione laterale rispetto al corso d'acqua a cielo aperto.



Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Il Comune di Vanzago condivide la soluzione progettuale del PD2020 per il ripristino del percorso ciclabile Filanda, ma ritiene di dover segnalare le modifiche/integrazioni di seguito esplicitate, finalizzate ad ottimizzare la ricostituzione dello stato dei luoghi interferiti al contorno.

1 – In merito all'**interferenza con il Parco del Cerini**, al quale verrà sottratta una striscia di terreno in fregio alla ferrovia per consentire la realizzazione della deviazione/rifacimento del Derivatore di Parabiago a cielo aperto e del parallelo tratto di pista ciclabile, il Comune, pur prendendo atto della previsione del PD2020 di **ripristino della duna esistente**, chiede che sia posta **massima cura** nella sua risistemazione, così come delle **macchie e filari arborei** presenti nel Parco stesso, area pubblica di massimo pregio.

2 – La **parte terminale della nuova sede della pista ciclabile Filanda**, di innesto su via Cantoniera, sembra presentare, quantomeno in fase di cantiere, una **potenziale interferenza con il locale tecnico della proprietà privata** di cui al Foglio 1 – mappale 762 del "Piano particellare di esproprio"³⁸, che il Comune ritiene debba essere oggetto di verifica puntuale, al fine di scongiurare l'interferenza stessa.

3 – In ogni caso, viste le richieste di modifiche inserite nelle presenti osservazioni, si chiede un **tavolo tecnico di confronto in cui convenzionare con RFI l'intervento in oggetto** per condividerlo con il Comune di Vanzago ed assicurare la **fruizione del percorso ciclopedonale e dei parchi pubblici anche durante le fasi di cantierizzazione**.

³⁷ Elaborato MDL130D26C1ID0001002A del DVD 1 – 03. IDROLOGIA E IDRAULICA (rev. ottobre 2017)

³⁸ Elaborati MDL130D43BDAQ0300001B e MDL130D43BDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

4.8 Nuova pista ciclabile in affiancamento a via Garibaldi

Descrizione del progetto

Nel progetto in esame **non sono riportate**, tra le opere di mitigazione ambientale, **previsioni in merito ad ulteriori percorsi ciclabili in territorio di Vanzago**, che risulterebbero, invece, funzionali a migliorare il sistema delle connessioni cittadine con l'area del Bosco WWF (di cui all'intervento "Pista ciclabile tra la fermata di Vanzago ed il Bosco WWF di Vanzago [NVX6]" descritto al precedente § 4.4), con il percorso lungo la ferrovia (di cui all'intervento "Viabilità ciclopeditonale tra via Gattinoni e via Cantoniera [NV16]" descritto al precedente § 4.7) e con Molino Sant'Elena in Comune di Pregnana e, più in generale, il PLIS del Basso Olona.

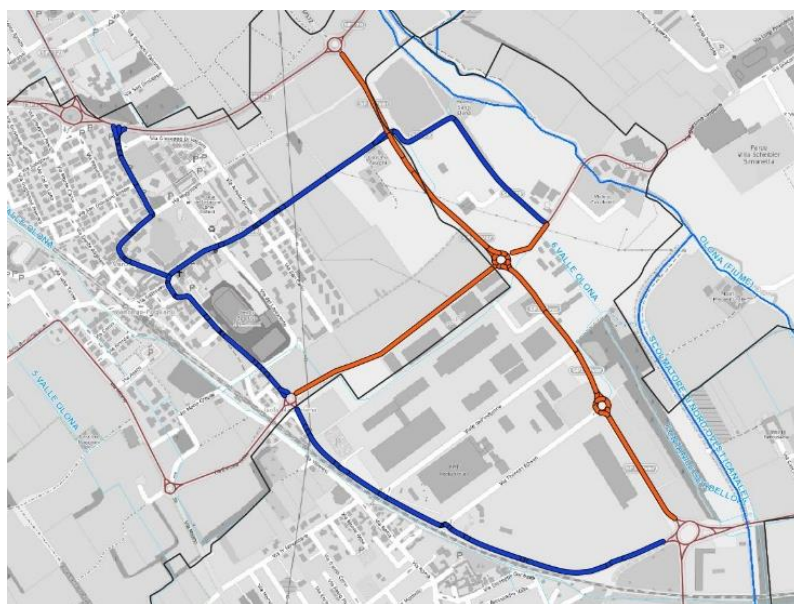
Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Il Comune di Vanzago ritiene che il rafforzamento del sistema della ciclabilità nel proprio territorio possa essere, in parte, risolto prevedendo la realizzazione di una **pista ciclabile in affiancamento a via Garibaldi (ora SP239)**, nella parte esterna all'area urbana, ossia **tra via San Giuseppe e Molino Sant'Elena**.

Tale asse viario presenta, ad oggi, una sezione particolarmente ridotta (ulteriormente interrotta al traffico nel tratto finale verso Molino Sant'Elena), in particolare in considerazione della sua classificazione come strada provinciale, pertanto, l'intervento proposto di inserimento di tale percorso ciclabile consentirà anche la messa a norma e in sicurezza della strada stessa.

La sottoscrizione dello specifico Accordo con Città metropolitana di Milano, attuale gestore della strada, consente di **declassare via Garibaldi a strada comunale**, con contemporanea acquisizione, da parte di Città metropolitana, della parallela recentemente realizzata via I Maggio. Ciò comporta i seguenti vantaggi:

- un più razionale **ridisegno complessivo degli itinerari di rango provinciale** dell'area, a cui concorre anche il passaggio di competenza tra Città metropolitana e Comuni di Vanzago e Pregnana dell'attuale SP172 e della variante esterna ad est agli abitati (già oggetto di un Protocollo d'intesa del 2009 che prevedeva, a conclusione della realizzazione di questo lotto di strada, il suo passaggio di proprietà all'allora Provincia di Milano);
- la possibilità di intervenire **sulla via Garibaldi** con opere finalizzate alla creazione di un **percorso ciclabile** in sicurezza, sfruttandone eventualmente lo stesso tratto interdetto al traffico, assieme alla **via Molino Sant'Elena**, quale percorso ciclabile, con transito veicolare riservato ai soli residenti.



— Nuove SP — Altre SP — SP da cedere ai Comuni



— Pista ciclabile - - - Itinerario ciclabile promiscuo al traffico veicolare

4.9 Interferenze con il Canale Villoresi e con i Condomini di via Madre Teresa di Calcutta n.1/3 e di via Valle Ticino n.36 [IN17]

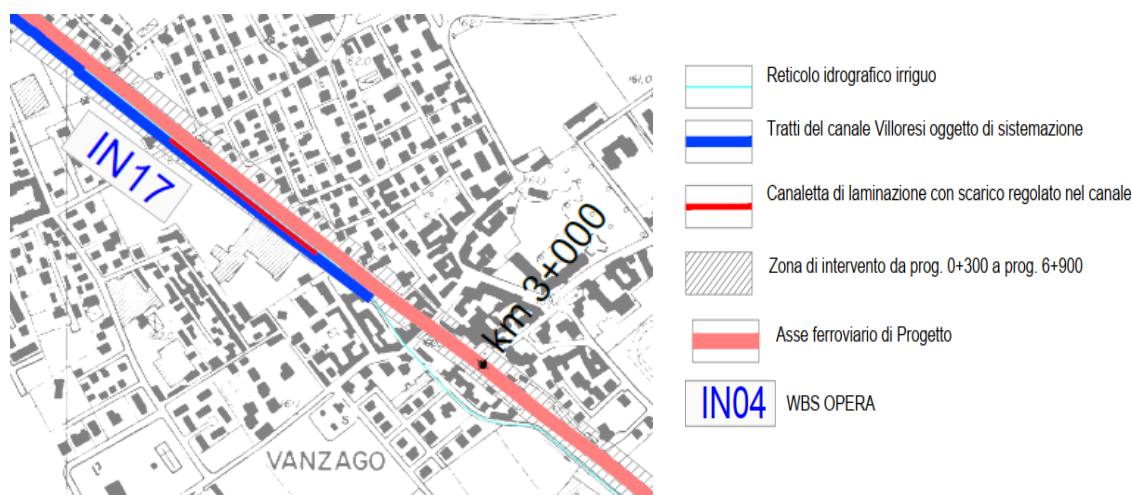
Descrizione del progetto

Nel PD2020 si prevede l'intervento di **spostamento del Derivatore del Canale Villoresi** che corre in affiancamento alla linea ferroviaria nel tratto di Vanzago per lasciare posto ai binari. Tale intervento è indicato con la sigla IN17 e si sviluppa tra le progressive pk 3 + 184 e pk 3 + 902.

Nella Relazione Generale sulle Opere Civili³⁹ si indica esplicitamente quanto segue:

*“1. modifica della posizione del nuovo canale Villoresi **in corrispondenza dei condomini** siti a Vanzago posti lungo via Maria Teresa di Calcutta e via Valle Ticino. Tale modifica della posizione del canale si rende necessaria **per salvaguardare i box interrati** di tali condomini. Le wbs coinvolte sono:*

- per l'intervento in corrispondenza del condominio di via Maria Teresa di Calcutta: RI07B, IN17
- per l'intervento in corrispondenza del condominio di via Valle Ticino: RI07B, IN17, NV16”.



Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Oltre a ricordare quanto indicato nel paragrafo § 4.10 in merito alla proposta di spostamento del Deviatore del Villoresi all'esterno dell'abitato, si riportano qui le evidenti criticità riscontrate dall'intervento IN17, che si reputa non adeguato, in particolare per gli impatti sui 2 condomini in oggetto.

1 – La prima evidente criticità è l'**assenza della descrizione puntuale e precisa**, a livello di Progetto Definitivo, **di come quest'opera verrà realizzata**. Si fa presente che tale opera richiede:

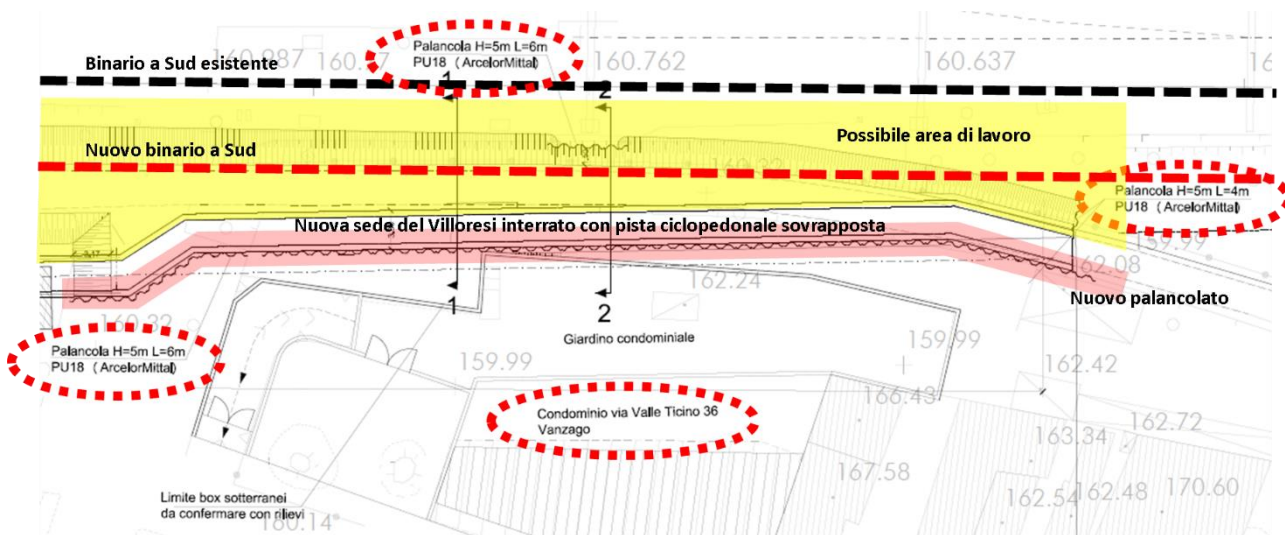
- di effettuare i lavori durante il periodo delle asciutte del Canale Villoresi, ovvero nel periodo invernale, per un periodo di circa 4 mesi;
- di effettuare i lavori con i treni in esercizio in regime di soggiacenza ferroviaria;
- di eliminare il manufatto dell'attuale canale Villoresi (largo circa 3 m) e posizionare il nuovo scatolare (di 2,5 m di larghezza e 2 m di altezza, quando in sezione chiusa, e di 2,5 m di larghezza e differente altezza, laddove in superficie), per un tratto lungo oltre 700 m;
- di prevedere di eseguire tali opere a ridosso delle abitazioni, coinvolgendo, non solo i condomini indicati, ma tutte quelle che si trovano sul lato sud della ferrovia, a ridosso della Piazza della Filanda (dove si svolge

³⁹ Elaborato MDL132D26RHOC0000001A (§ 1.1.1) del DVD 3 – 35.2 ELABORATI GENERALI (rev. ottobre 2017)

il mercato cittadino e dove vi sono diversi esercizi commerciali) e di fianco al Parco della Filanda e della Gareta;

- di collocare nei due punti indicati dell'intervento IN17 due palancolati di dimensioni estremamente significative, del tipo PU18 della Arcelor Mittal di altezza 5 m e lunghezza di 6 m (4 m in alcuni punti) per una estensione di oltre 90 m lineari in via Valle Ticino 36 e del tipo PU18 della Arcelor Mittal che parrebbero essere di altezza almeno 4,5 m per una estensione di circa 150 m dietro al condominio "Filanda 7";
- di posizionare, in seguito, in alcune parti proprio sullo scatolare del Villorresi, le barriere antirumore di altezza fino al tipologico H10 (7,50 m dal piano del ferro);
- di demolire, in seguito, il binario sud e posizionare i 3 nuovi binari della nuova linea ferroviaria.

Tutte queste lavorazioni devono essere eseguite in uno **spazio estremamente limitato** e con **accesso all'area** di messa in opera estremamente infelice e **poco agevole**. Si stima, infatti, che l'area utile per eseguire tali operazioni, con distanze di sicurezza dall'attuale binario sud e dalla area di posa del palancolato, sia ampia al massimo 10 m nel caso di Via Valle Ticino 36 (area gialla in figura).



Si osserva che nulla si evince dal PD2020 di come si intende lavorare per la **posa in opera** di queste **palancole** e si chiede, in sede di Conferenza di Servizi, di **sviluppare nel dettaglio questo particolare intervento**, che risulta, a giudizio dell'Amministrazione comunale, altamente **invasivo** e non realizzabile secondo la documentazione presentata.

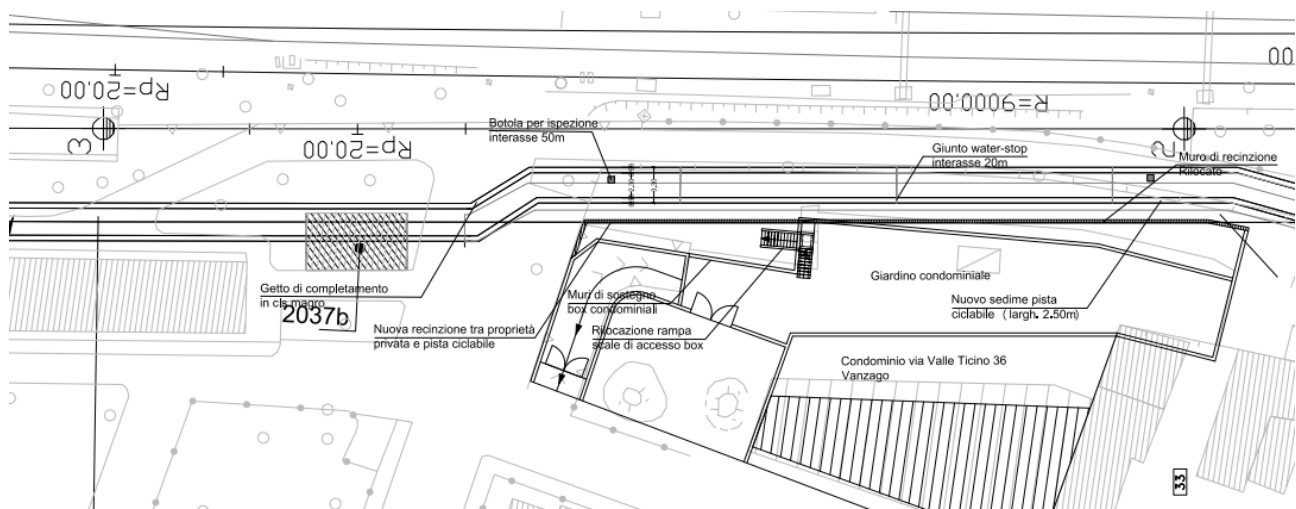
La posa in opera di tali manufatti, infatti, avviene solitamente per infissione nel terreno della prima palancola (solitamente agevolata con uno scavo preliminare laddove possibile), partendo da un estremo del palancolato, inserendo poi il gargame della seconda palancola in quello già posto in opera, e così via. Per fare tale operazione, vi sono vari metodi tra cui vibroinfissori o con sistemi di infissione a pressione (solitamente idraulica). Il primo metodo appare scarsamente applicabile in tale contesto per via non solo del rumore emesso ma, soprattutto, delle vibrazioni che andrebbero sicuramente a compromettere le fondazioni dei condomini in oggetto e la tenuta statica degli stessi. Il secondo metodo, invece, solitamente utilizzato in contesti delicati, obbliga però a prevedere un accesso del macchinario e del suo braccio meccanico in un contesto, appunto, estremamente di dimensioni estremamente limitate.

A proposito di tali **rischi**, **nulla è stato indicato** nella documentazione di progetto e si chiede di dimostrare la possibilità di tale messa in opera che, se non fosse possibile eseguire, invaliderebbe tutto il progetto dell'intervento IN17, a meno di espropriare gli interi condomini con grave nocumento per circa 200 famiglie.



Se il proponente riuscisse a dimostrare la **fattibilità tecnica di tale risoluzione dell'interferenza idraulica senza creare ulteriori danni all'abitato** e gravi ripercussioni sui cittadini, si chiede inoltre di specificare nel dettaglio dove si intendono fare passare le suddette palancole, i manufatti per lo spostamento del Villoresi e i mezzi necessari alla realizzazione degli scavi e della posa in opera dei manufatti stessi.

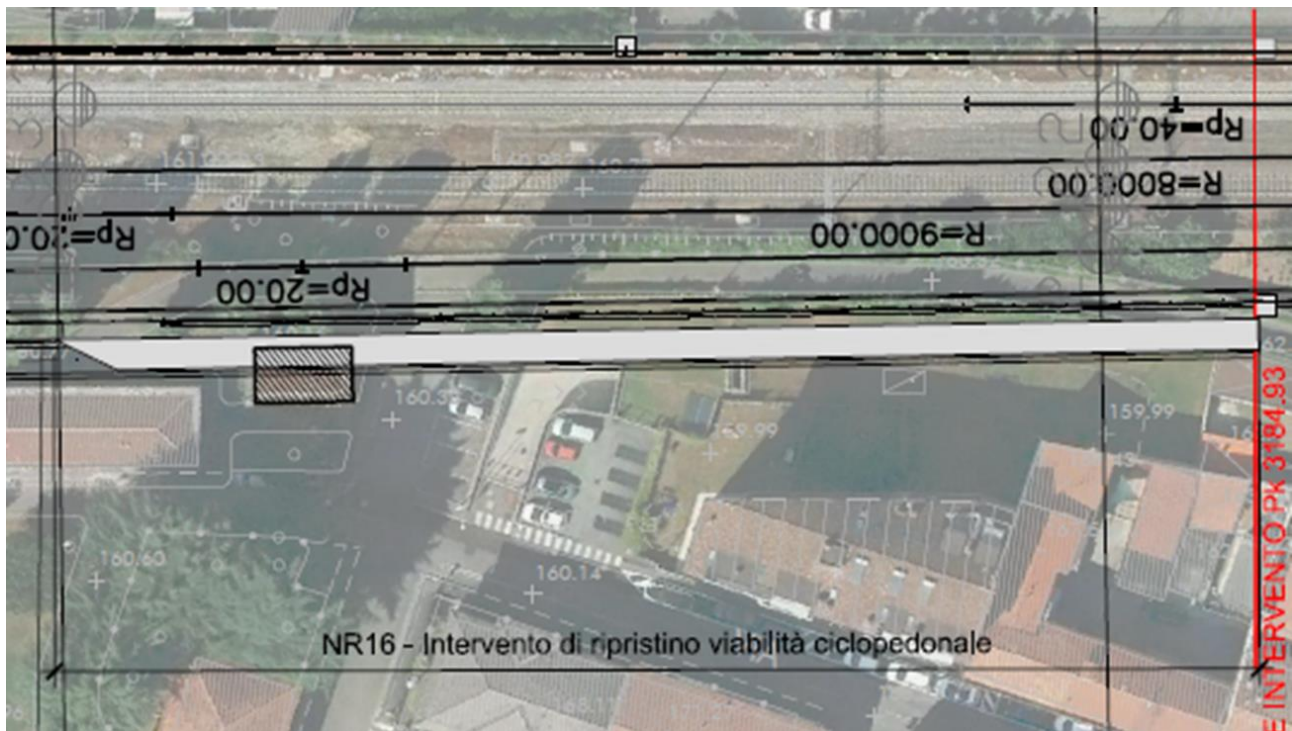
L'Amministrazione comunale ritiene che tali manufatti e tali mezzi, di massa elevata e ingombri oltremodo significativi, non possano essere recapitati in loco sfruttando la viabilità carrabile attualmente esistente e quindi debbano obbligatoriamente essere posizionati in sede di cantiere temporaneo dal lato della ferrovia. Su tutto, però è necessario che Italferr faccia chiarezza sulla **localizzazione di tali palancole**, poiché parrebbero esserci gravi **incongruenze nella documentazione di progetto**. In particolare, nelle tavole di progetto della risoluzione delle interferenze sull'intervento IN17⁴⁰, è prevista una soluzione tecnica che è differente da quella riportata nell'elaborato relativo al posizionamento dei binari con gli interventi di progetto su ortofoto⁴¹. Grave sarebbe se, all'interno della documentazione di gara, finisse il **tracciato indicato nel rilievo cartografico dell'ortofoto**, perché parrebbe essere **ancora più invasivo** di quello previsto nei documenti specifici relativi all'intervento IN17.



Elaborato MDL132D26BZIN1700003A del DVD3, cartella 35.10.05 – Interferenze idrauliche IN17 (rev. ottobre 2017)

⁴⁰ Elaborati MDL132D26P9IN1700001A o MDL132D26BZIN1700003A del DVD3, cartella 35.10.05 – Interferenze idrauliche IN17 (rev. ottobre 2017)

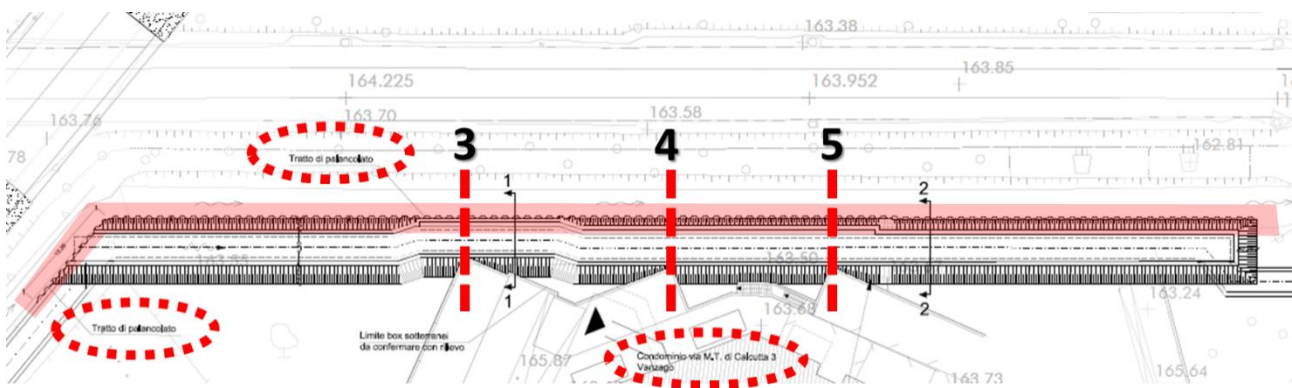
⁴¹ Elaborato MDL132D26P7CS0001008A – Planimetria di progetto su ortofoto del DVD3 – 35.6 CORPO STRADALE FERROVIARIO - CONFIGURAZIONE FINALE – Planimetria di progetto su ortofoto (rev. novembre 2017)



Elaborato MDL132D26P7CS0001008A del DVD3 – 35.6 CORPO STRADALE FERROVIARIO - CONFIGURAZIONE FINALE – Planimetria di progetto su ortofoto (rev. novembre 2017)

2 – Per quanto riguarda l'intervento di **risoluzione dell'interferenza idraulica IN17 dietro al condominio Filanda 7 in via Madre Teresa di Calcutta 1/3**, si rileva, oltre alle considerazioni di massima riportate in precedenza, la necessità di approfondire non solamente l'intervento, ma anche le sezioni sulla cartografia. Si rappresenta, infatti, che:

- in primo luogo, non sono ancora stati fatti rilievi puntuali sulla localizzazione del muro esterno dei box di tali condomini, né di dove sono collocate le infrastrutture di sostegno del condominio stesso;
- nella tavola di progetto⁴² vengono proposte le sezioni 1-1 e 2-2 per mostrare la distanza tra i box interrati e il nuovo scatolare del Villorosi, ma si osserva che è necessario effettuare le stesse sezioni nei tratti 3, 4, e 5 indicati nella figura sottostante, dove parrebbe che i box interrati finiscano a contatto con lo scatolare stesso.



⁴² Elaborato MDL132D26P9IN1700002A del DVD3, cartella 35.10.05 – Interferenze idrauliche IN17 (rev. ottobre 2017)

Al termine di questa analisi, purtroppo esperita solo sulla carta, non avendo accesso a tavole in formato aperto né a rilievi fisici (e quindi per sua natura carente), si ribadisce nuovamente che il Comune di Vanzago non ritiene **né completo né condivisibile** e, pertanto, difficilmente realizzabile senza gravi danni per i cittadini, **il progetto di risoluzione dell'interferenza con l'opera idraulica IN17** e si invita a organizzare un **tavolo di lavoro dedicato con il Consorzio Villoresi e il Comune di Vanzago** per definire come meglio gestire l'intervento.

Si fa notare che tale tavolo di coordinamento sarebbe già dovuto essere convocato anni orsono, come richiesto sia da Regione Lombardia nella sua DGR del gennaio 2014 e dal Consiglio Superiore Lavori Pubblici nel settembre 2014 (vedi nelle relative sezioni di analisi documentale). In particolare, in questo tavolo di lavoro, si chiede di **valutare lo spostamento del Villoresi nella zona di campagna all'esterno dell'abitato di Vanzago**, in modo da rendere meno impattante l'intervento di potenziamento della ferrovia qualora si decidesse di farlo.

4.10 Interferenze idrauliche con il Canale Villoresi e gestione delle acque [IN17]

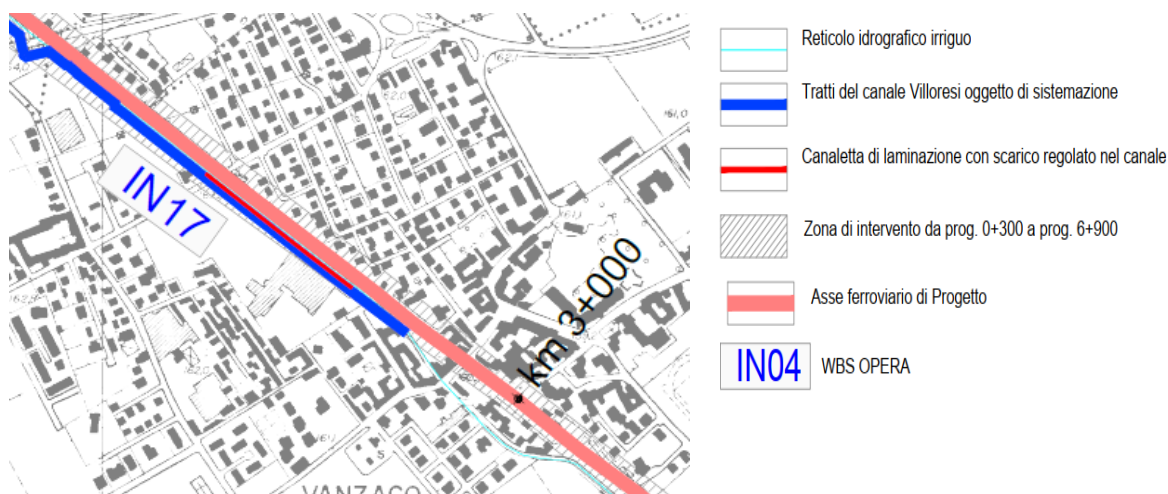
Descrizione del progetto

In merito all'interferenza idraulica con il Derivatore del Canale Villoresi, il PD2020⁴³ specifica che: *“L'ampliamento della larghezza della sede ferroviaria implica la riduzione degli spazi esistenti lungo la sponda sinistra del derivatore, ponendo un problema di interferenza idraulica”*.

Per quanto riguarda Vanzago, si riporta quanto segue: *“Al fine di risolvere l'interferenza tra il canale secondario Villoresi e la linea ferroviaria, è stata adotta una soluzione che prevede lo spostamento del canale irriguo, in coerenza con gli spazi richiesti per la costruzione del nuovo rilevato, ed il suo rifacimento in sezione in cemento armato rettangolare (WBS IN17). A seguito degli esiti della pubblicizzazione degli espropri, è risultato necessario modificare in due punti la posizione di tale manufatto idraulico in cemento armato, così da evitare l'interferenza con i box interrati dei condomini siti a Vanzago posti lungo via Maria Teresa di Calcutta e via Valle Ticino. Lo spostamento del manufatto idraulico in questi due punti impone che lo stesso diventi l'opera di fondazione delle barriere antirumore previste in questi due tratti di linea. Il progetto della deviazione del canale secondario Villoresi è stato sviluppato sulla base cartografica aerofotogrammetrica, in coerenza al progetto plano altimetrico, della linea ferroviaria, studiato anch'esso partendo dal rilievo aerofotogrammetrico. Si rimanda ad una fase di progettazione successiva l'adeguamento del progetto ad un rilievo celerimetrico di dettaglio.”*

L'unico intervento previsto in Vanzago è indicato come **Deviazione canale secondario Villoresi [IN17] dal progressivo 3+184 km al progressivo 3+902 km**⁴⁴ e, in estrema sintesi, consiste nello spostamento del Canale Villoresi di pochi metri a sud-ovest, sempre in affiancamento alla ferrovia, con le seguenti caratteristiche:

- scatolare chiuso di 2,5 m x 2 m, su cui poggia la barriera antirumore, nel tratto tra il cavalcavia della SP229 (al confine con Pogliano) e via Madre Teresa di Calcutta 1/3, passando dietro al Condominio “Filanda 7”;
- una sezione ad “U”, nel tratto da prima del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta, fino a via Valle Ticino, con l'esclusione del passaggio in corrispondenza di via Cantoniera, in cui rimane scatolare;
- canale interrato con un salto di fondo in corrispondenza dell'intervento NR16 di ripristino della pista ciclopedonale che affianca attualmente il canale e la ferrovia (cfr. § 4.7), nel tratto dal termine di via Valle Ticino, fino ad innestarsi sul tratto di canale esistente già interrato.



⁴³ Elaborato MDL132D26RHOC0000001A (§ 4.3 “Derivatore di Parabiago”) del DVD 3 – 35.2 ELABORATI GENERALI (rev. ottobre 2017)

⁴⁴ Elaborato MDL130D26RIID0002002A del DVD1 – 03. IDROLOGIA E IDRAULICA (rev. ottobre 2017) ed Elaborati del DVD3, cartella 35.10.05 – Interferenze idrauliche IN17 (rev. ottobre 2017)

Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Si premette che l'**interferenza idraulica con il Derivatore Parabiago del Canale Villoresi** è stata oggetto di valutazioni approfondite e discussioni durante tutta la fase della progettazione definitiva, a partire dal 2009. Giova ricordare che il derivatore di Parabiago ha **funzioni irrigue** con una portata iniziale di 14,5 mc/secondo ed interessa un'area di ben 18 Comuni (Parabiago, Nerviano, Pogliano Milanese, Vanzago, Pregnana Milanese, Arluno, Casorezzo, Corbetta, Vittuone, Sedriano, Bareggio, Cornaredo, Rho, Settimo Milanese, Milano, Cesano Boscone) ed è imprescindibile per la sussistenza dell'agricoltura in tutta quest'area vasta che abbraccia il Legnanese, il Rhodense e il Magentino.

Il Progetto Definitivo del 2009 prevedeva lo spostamento del derivatore Valle Olona, ma alterandolo per la scarsità di spazi e non garantendone più, né la portata, né la funzionalità. In sede di Conferenza di Servizi dell'08.10.2009, il Consorzio Villoresi esprime parere favorevole sull'opera solo a condizione che fosse realizzato un percorso alternativo ("by pass") a est dell'attuale derivatore.

Tale prescrizione fu fatta propria dal CIPE con la propria deliberazione n. 33/2010 che, al fine di mantenere la capacità irrigua del Villoresi, prescrisse, come intervento correlato a quello ferroviario, la realizzazione di un nuovo canale derivatore da usare come variante potenziata dell'attuale derivatore di Parabiago. Tale era la prescrizione: *"La risoluzione dell'interferenza tra la nuova linea ferroviaria ed il Derivatore di Parabiago [...] dovrà essere garantita in conformità al progetto di risoluzione depositato dal Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi in sede di conferenza di servizi."*

Secondo la **prescrizione del CIPE** è stato sviluppato il **progetto della soluzione in variante** da parte di RFI ed è stata avviata la procedura di VIA regionale e la relativa Conferenza di Servizi.

Il Comune di Vanzago ha eccepito durante le fasi procedurali che, se da un lato il Villoresi sarebbe stato potenziato con il "by-pass" anche se con procedura separata rispetto all'approvazione della Rho-Parabiago, dall'altro, nel progetto definitivo, il canale attuale del Villoresi sarebbe stato utilizzato come recapito delle acque meteoriche dell'infrastruttura ferroviaria diventando di fatto una vera e propria "fogna a cielo aperto", chiedendone, quindi, la tombinatura su tutto il territorio comunale, anche in relazione alla ridotta portata che avrebbe avuto grazie al nuovo "by-pass".

Per meglio comprendere la rilevanza di questo tema, si riporta anche lo stralcio finale del parere del Consorzio espresso in avvio della Conferenza di Servizi sul Progetto Definitivo Integrato 2013 in data 16.12.2013: *"...lo scrivente **Consorzio**, dato quanto sopra precisato, esprime **parere favorevole condizionato alla preventiva realizzazione del nuovo canale di by-pass** ed all'integrale recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni sopra riportare"*. È bene richiamare che il Consorzio Villoresi non solo prescrisse la necessità del nuovo by-pass, ma completò anche il concetto indicando che, nel *"malaugurato caso"* in cui il by-pass non sarebbe stato realizzato, non sarebbe stato possibile immettere *"qualsiasi ulteriore scarico di acque"* invalidando di fatto il progetto giudicato *"totalmente inadeguato"*.

Nonostante questo rilievo tecnico di primaria importanza, purtroppo, Regione Lombardia nella sua **DGR n. X/1264 del 24.014.2014**, emessa solo in seguito alla Conferenza di Servizi, riportò in maniera non corretta la problematica dell'interferenza con il Villoresi, effettuando una vera e propria eterogenesi dei fini. Di seguito si riporta lo stralcio di quanto espresso nella citata DGR:

"Smaltimento acque meteoriche di piattaforma"

*Relativamente alla soluzione prevista per il recapito delle acque meteoriche di piattaforma nel derivatore del canale Villoresi in affiancamento alla linea, **si prescrive di rivedere tale modalità di smaltimento adottando soluzioni che non comportino l'utilizzo del canale, che dovrà essere utilizzato prioritariamente per scopi irrigui.***

La necessità, solo in casi eccezionali, di convogliare acque di piattaforma all'interno del derivatore dovrà essere limitata a pochi punti di immissione, ciascuno dotato di possibilità di accumulo e controllo della portata, con caratteristiche e modalità da concordare con il Consorzio Est Ticino Villoresi.

Il progetto definitivo dovrà essere integrato con un dossier progettuale, comprensivo del nuovo particellare di esproprio, in cui i tratti dell'attuale derivatore, modificati in conseguenza al potenziamento della linea, dovranno essere dimensionati per garantire, per ciascuna porzione, le portate, le dimensioni geometriche e i livelli attuali. Tale dossier dovrà essere preventivamente condiviso con il Consorzio Est Ticino Villoresi e Regione Lombardia.

Qualora le modifiche al canale comportino maggiori oneri gestionali e/o manutentivi questi dovranno essere adeguatamente riconosciuti.

Non utilizzando il derivatore come recapito finale delle acque meteoriche e assicurando il mantenimento di portate e livelli attuali, verrà meno la necessità di risolvere l'interferenza tra il canale e la linea ferroviaria tramite la realizzazione di un nuovo derivatore in variante."

Tale posizione di Regione Lombardia, finì poi all'interno della procedura di VIA della Rho-Parabiago, tanto che nel **parere n. 1509 del 23.05.2014 della CTVIA** si sancì definitivamente lo stralcio del by-pass, con la seguente affermazione:

"Relativamente alla soluzione prevista per il recapito delle acque meteoriche di piattaforma nel derivatore del canale Villoresi in affiancamento alla linea, si prescrive di rivedere tale modalità di smaltimento adottando soluzioni che non comportino l'utilizzo del canale che dovrà essere utilizzato esclusivamente per scopi irrigui.

Non utilizzando il derivatore come recapito finale delle acque meteoriche, verrà meno la necessità di risolvere l'interferenza tra il canale e la linea ferroviaria tramite la realizzazione del nuovo derivatore in variante."

Con tale prescrizione, oltre che sulla base delle richieste di modifica di tutto il sistema di gestione delle acque e delle interferenze idrauliche, formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel settembre 2014, RFI/Italferr, nel PD2020, hanno riprogettato il canale Villoresi, spostandolo di qualche metro più a sud-ovest, insieme alla previsione di un sistema di raccolta di acque meteoriche posizionate in più punti lungo la linea (risultando oltremodo impattanti per l'abitato).

In estrema sintesi, quindi, si può comprendere la profonda **mistificazione delle prescrizioni tecniche** in merito alla risoluzione di una importante interferenza:

- la ferrovia si allarga e invade la sede del canale Villoresi, ne riduce la portata impedendo di svolgere la sua funzione di sostentamento dell'agricoltura e in più vi scarica le acque di raccolta meteorica;
- per mantenere la portata del Villoresi si prescrive la necessità di realizzare un by-pass che passa nella campagna e consente di mantenere invariata la portata a beneficio dell'agricoltura;
- per Vanzago, tale spostamento all'esterno all'abitato consente di interrare l'attuale canale, migliorando l'impatto su abitazioni e cittadini;
- Regione Lombardia ribalta l'approccio, impedendo l'uso del Villoresi per il recapito delle acque meteoriche, imponendo la realizzazione di un sistema di vasche drenanti per tale scopo ed eliminando la realizzazione del by-pass

Oltre a constatare che, al contrario di quanto prescritto da Regione Lombardia con la DGR n. X/1264 del 21.01.2014, il **dossier progettuale preparato da RFI/Italferr per lo spostamento del Derivatore Parabiago**

non pare essere stato né discusso né condiviso con il Consorzio Villoresi (che ha saputo della ripresa dell'iter progettuale della ferrovia dal Comune di Vanzago stesso, a valle del recapito del progetto da parte di RFI il 16.12.2020), il Comune ritiene la scelta progettuale elaborata nel PD2020 estremamente sbagliata, inadeguata ed impattante per il proprio territorio. Infatti:

- il canale viene pesantemente modificato secondo il progetto redatto da Italferr ed è opportuno **verificare con il Consorzio che tali modifiche mantengano le portate e la funzionalità dell'infrastruttura a beneficio dell'agricoltura** dei 18 Comuni suindicati;
- le soluzioni progettuali scelte, in particolare il ricorso a scatolari di 2,5 m x 2 m chiusi e interrati, paiono **ridurre le possibilità di manutenzione dell'infrastruttura** stessa rispetto alla condizione attuale;
- il **consumo di suolo** e l'**impatto** complessivo su tutti i Comuni, in particolare Vanzago, aumenta considerevolmente per via della previsione di un **elevato numero di vasche di raccolta e laminazione delle acque meteoriche e di fossi**, localizzate anche in parchi pubblici;
- lo **spostamento** e l'**interramento del Villoresi** per come è previsto nel PD2020 appaiono **difficilmente realizzabili** per via dell'elevato impatto sui cittadini e sull'abitato tutto specialmente **in fase di cantierizzazione**;
- lo spostamento del Villoresi va ad **interferire** pesantemente **sui due condomini di via Valle Ticino n° 36 e Via Madre Teresa di Calcutta n° 1/3** al limite dal **rendere l'intervento difficilmente realizzabile** per come è stato previsto;
- lo spostamento del Villoresi **impedisce di mantenere il collegamento ciclopedonale da via Madre Teresa di Calcutta alla stazione** passando per il parco dei Cerini, che viene, infatti, cancellato nel PD2020;
- il **parco pubblico di Via Filanda** risulta irrimediabilmente **compromesso**.

A fronte di queste considerazioni e di tutte le precedenti interazioni sul tema, il Comune di Vanzago ritiene fondamentale recuperare una soluzione che preveda di **spostare il Derivatore Parabiago all'esterno dell'abitato di Vanzago**, nelle zone di campagna, potenziando la rete già esistente dei terziari, partendo dalla zona al confine con Pogliano per poi ricollegarsi nella zona di via Mario Greppi. Tale soluzione consente di:

- mantenere sicuramente la portata complessiva del Canale;
- ridurre la portata nel tratto in adiacenza alla ferrovia in Vanzago;
- verificare la possibilità di eliminare alcuni tratti del Secondario all'interno dell'abitato, permettendo di migliorare la fruizione del territorio, utilizzando il territorio lasciato libero per altri interventi di ricucitura;
- tombinare i tratti di Villoresi da mantenere operativi – se necessari – per garantire le prese d'acqua, eventualmente utilizzando tubazioni più piccole (es. 100 cm di diametro) e, quindi, più facilmente collocabili nelle zone in adiacenza alle abitazioni.

Al fine di sgombrare il campo da ogni equivoco e per essere il più chiari possibili, preme sottolineare che **la soluzione progettuale identificata in precedenza è di gran lunga più contenuta rispetto al progetto del bypass del periodo 2009-2013** poiché è localizzata quasi integralmente solo sul Comune di Vanzago e, soprattutto, è molto meno impattante poiché non stravolge il reticolo attuale del Villoresi ma ne potenzia per alcuni tratti la rete dei terziari già esistenti.

Una **prima schematizzazione dell'intervento** è riportata nelle prossime figure:

- all'altezza del cimitero di Pogliano Milanese, il Secondario del Villoresi viene deviato verso sud-ovest;
- all'altezza della rotatoria tra la SP229 e la SP109 il nuovo canale torna a procedere in direzione sud-est;

- il nuovo tracciato del secondario procede allargando la sede del terziario del Villoresi nel tratto fino alla via P. Ferrario – zona via dell’Artigianato;
- da lì il nuovo tracciato piega a Nord-Est per ricollegarsi all’attuale deviatore in zona via Assisi/via Greppi.



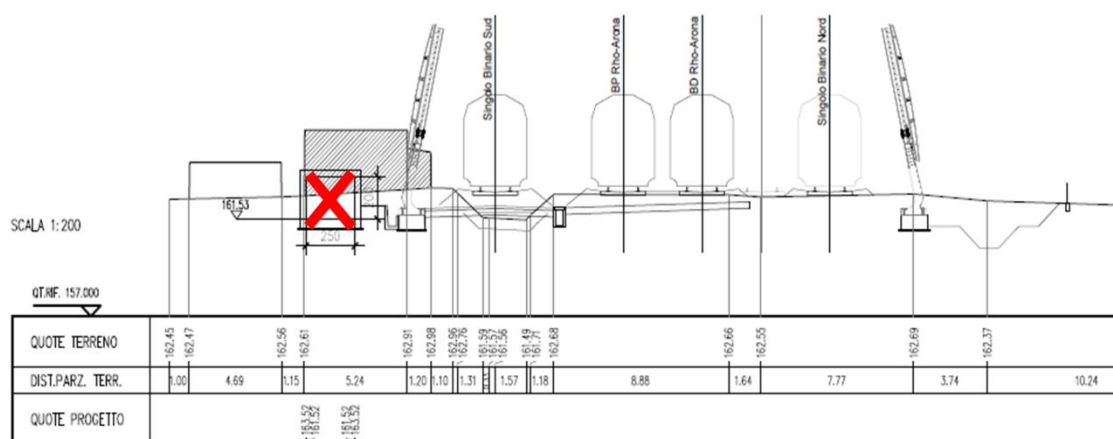
Proposta di tracciato per lo spostamento in campagna del Villoresi nel Comune di Vanzago

Oltre ai vantaggi riportati sopra, si osserva che:

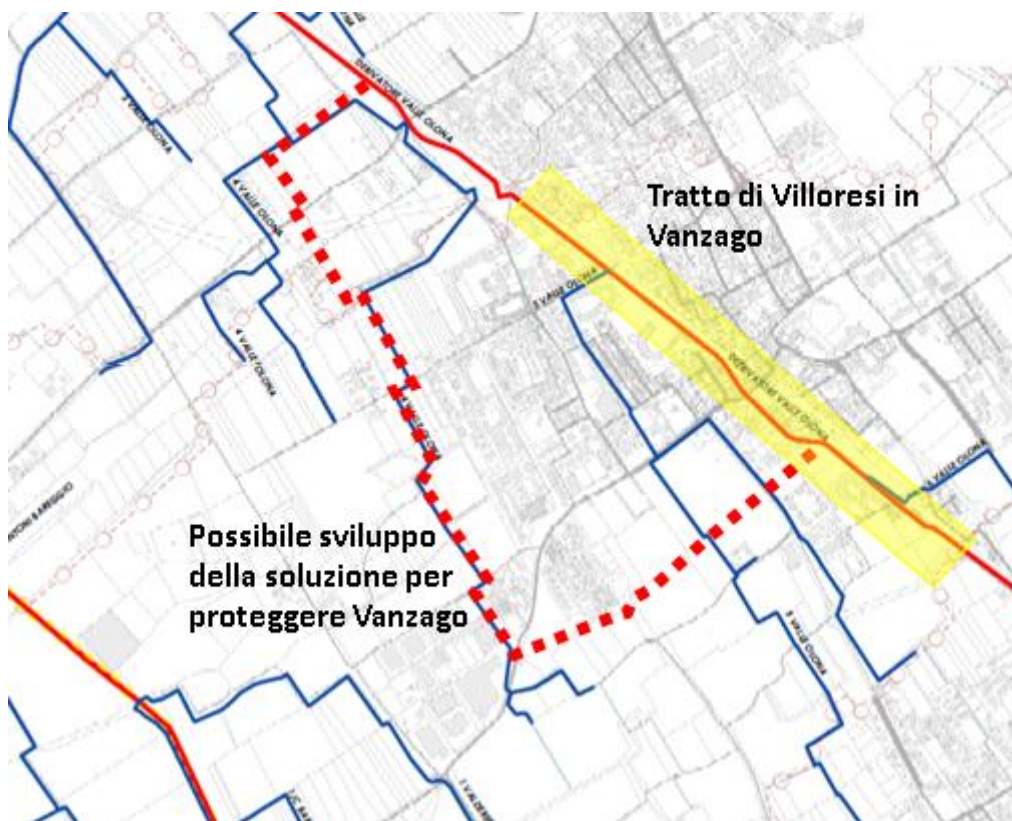
- nelle aree interessate che lo consentono (aree agricole), il progetto può essere sviluppato mantenendo il canale a cielo libero con un percorso pedonale e/o ciclabile sulla banchina; nei tratti in cui si ravvisano problemi di spazio o di pubblica incolumità o perché l’area è di interesse pubblico, si può prevedere l’interramento del Villoresi con un percorso pedonale o ciclabile posto sopra al canale;
- nel PD2020, per l’attraversamento della SP 229 e della via Arluno (vecchio passaggio a livello in Poggiano dove è prevista una nuova viabilità), è prevista la realizzazione di 2 nuovi sifoni molto profondi, mentre nell’ipotesi identificata in precedenza i suddetti attraversamenti vengono effettuati a monte dei sottopassi dove non ci sono le rampe di discesa, pertanto i 2 sifoni avranno i manufatti di entrata ed uscita poco profondi con un sensibile risparmio costruttivo;
- l’intervento proposto può essere realizzato nel periodo dell’asciutta del Villoresi, prima che vengano avviati i lavori del Quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago in Vanzago, consentendo così di minimizzare l’impatto complessivo di lavori sul territorio di Vanzago;

- lo spostamento in campagna del Villorresi consente di minimizzare gli interventi estremamente invasivi e complessi ai due sottopassaggi della SP229 in Pogliano Milanese (SL05) e di via Madre Teresa di Calcutta (SL04) con una riduzione significativa della necessità di aumentare la lunghezza della sottovia e con un significativo risparmio economico;
- in aggiunta, la soluzione proposta consente di risolvere diversi problemi identificati nelle presenti osservazioni rispetto al PD2020, in particolare:
 - per quanto riguarda l'intervento SL04, ovvero l'allungamento della sottovia di Via Madre Teresa di Calcutta, si ritiene che tale soluzione consenta di lasciare spazio per posizionare le ciclopedonale che collega il condominio "Filanda 7" alla stazione, passando per il parco della Gareta e che nel PD2020 veniva meno in quel tratto;
 - gli interventi di interrimento del Villorresi in adiacenza ai Condomini "Filanda 7" e via Valle Ticino n. 36 non sono più necessari perché lì il Villorresi cessa di esistere, così da minimizzare l'impatto e ridurre i costi dell'opera;
 - allo stesso modo e per lo stesso motivo, l'area del Parco della Filanda e quella in adiacenza al condominio "Filanda 1" di via Deledda n.1 o al termine di via Cantoniera, sono meno impattate perché non vi è bisogno di posizionare il Villorresi in affiancamento ai binari; la soluzione proposta, pur minimizzando l'impatto, purtroppo non consente di salvaguardare la corte di via Cantoniera 5 che è interferita già con la barriera antirumore;
- lo spostamento del Villorresi nella campagna di Vanzago, consente a RFI di recuperare l'area dove attualmente è localizzato il canale per un tratto di circa 1.500 metri; tale spazio può essere utilizzato per realizzare una o più vasche interrate di recupero delle acque di piattaforma e, addirittura, tali acque possono poi essere scaricate con una bocca tarata nel canale Villorresi all'altezza di via Assisi e, comunque, è possibile riqualificare tutta l'area sovrastante il canale ricucendo il territorio e riducendo oltremodo l'impatto e la spesa complessiva dell'intervento (attualmente IN17).

SEZIONE FERROVIARIA N. : 37 (Sez. 13 Profilo



Sezione della linea ferroviaria in zona via Cantoniera – con la X rossa è indicato il Canale Villoresi non più necessario



Proposta di tracciato per lo spostamento in campagna del Villoresi nel Comune di Vanzago

È necessario osservare che il tragitto proposto:

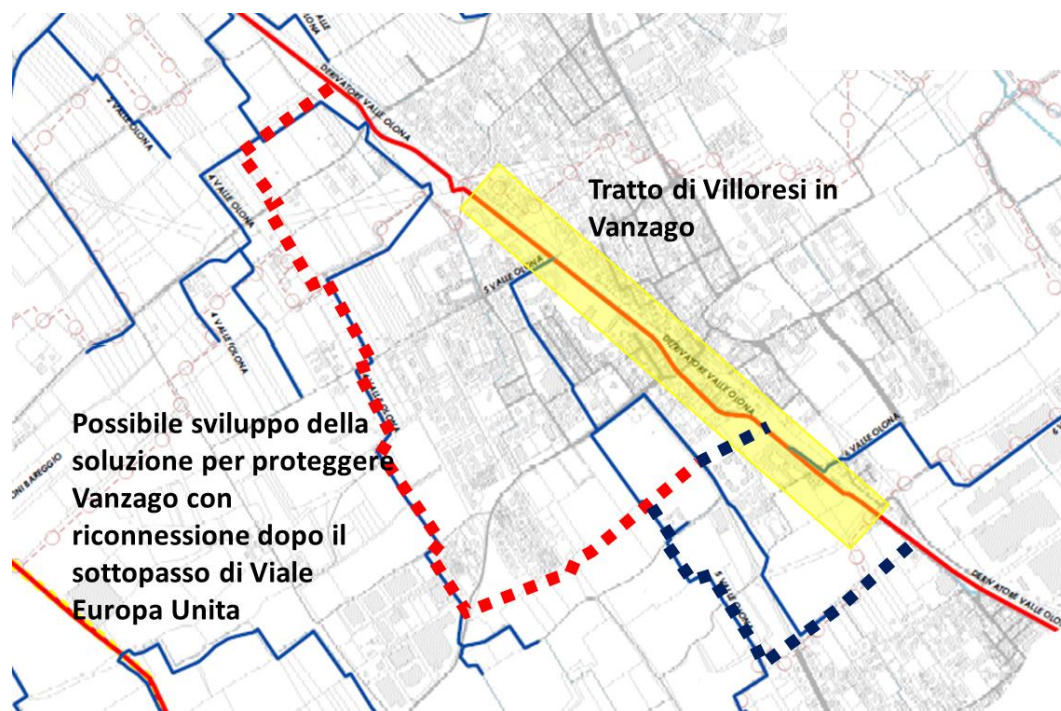
- **non rientra nella zona della ZSC/ZPS "Bosco del WWF",**
- è all'interno dell'area in cui è necessario **prevedere uno studio di incidenza**
- è all'interno del **Parco Agricolo Sud Milano**, per il tratto iniziale in zona di via P. Ferrario all'altezza di via dell'Artigianato.

A tale proposito, si chiede che **l'intervento sia il meno invasivo e impattante possibile rispetto alla tutela della pregiata area agricola** e di pregio ambientale in cui si colloca, e che venga progettato con le migliori **tecniche di ingegneria naturalistica** in accordo con il WWF e il Parco Agricolo Sud Milano.

Si è sviluppata anche una **seconda ipotesi di tracciato per il nuovo deviatore del Villoresi** che ridurrebbe ancora di più l'impatto complessivo su Vanzago e aumenterebbe fattibilità dell'opera tutta perché **annullerebbe la necessità di prolungare la sottovia di viale Europa Unità** (intervento SL02) o ne ridurrebbe di molto l'impatto. Come già riportato nel § 4.5, infatti, in questo tratto sono già previsti 3 binari e il Canale Villoresi è presente sopra la sottovia: rimuovere la necessità di mantenere il canale irriguo consente di utilizzare questo sedime per posizionare il binario aggiuntivo dovuto al quadruplicamento Rho-Parabiago. In aggiunta, questa modifica, va nella direzione di meglio salvaguardare l'abitato di via Vittorio Veneto via che potrebbe non essere più interferita dal posizionamento della barriera antirumore così vicina alle abitazioni (vedere § 4.1).

Nelle figure seguenti si può apprezzare la sovrapposizione delle due ipotesi preliminari di tracciati del Villoresi con la della carta dei vincoli presenti sul territorio di Vanzago già citati in precedenza. In aggiunta a questi vincoli si è voluto graficamente riportare anche gli interventi previsti nell'attuale progetto PD 2020 che sarebbero stralciati o diventerebbero meno invasivi così da poter permettere di effettuare una valutazione

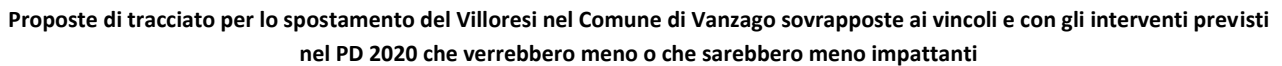
comparata delle varie ipotesi progettuali. A tal proposito giova ricordare che il PD 2020 è ancora a livello di Progettazione Preliminare in quanto il proponente ha scelto di procedere con la procedura dell'art. 167, comma 5 del D.Lgs. n.163/06 ovvero quella del Progetto Definitivo Integrato degli elementi del preliminare.



Seconda proposta di tracciato per lo spostamento del Villoresi nel Comune di Vanzago (modifiche in tratto blu)

Nella tabella seguente, si può apprezzare come la soluzione proposta in questo paragrafo sia estremamente vantaggiosa in termini di significativa riduzione di complessità delle opere di risoluzione delle interferenze necessarie, di riduzione dell'impatto su Vanzago e di un probabile risparmio della spesa complessiva che può essere impiegata per finanziare la deviazione del canale Villoresi in Vanzago.

Intervento	Descrizione	Osservazioni
ITX1B	Nuovo Sifone Canale Secondario Villoresi	Intervento non più necessario
IN18	Deviazione canale secondario Villoresi da prog. 3+959 a 4+108	Intervento non più necessario
INK4	Spostamento sifone 3x3 da prog 3+902 a 3+959	Intervento non più necessario
SL05	Prolungamento sottovia SP229	Eliminazione dell'interferenza in fase di cantierizzazione e di messa in opera
IN17	Deviazione canale secondario Villoresi da prog. 3+184 a 3+902	Intervento non più necessario
SL02	Prolungamento sottovia Viale Europa Unita	Riduzione o eliminazione dell'interferenza con semplificazione e ottimizzazione dell'intervento
NRK3	Ripristino viabilità di via Vittorio Veneto	Con le osservazioni di Vanzago è pensabile rimuovere questa necessità
NVK3	Collegamento carrabile via Vittorio Veneto – via Isola Maddalena	Intervento da stralciare



- nell'ambito dei lavori della Conferenza di Servizi e comunque nella presente fase progettuale di **istituire un tavolo tecnico di lavoro in cui analizzare il progetto di spostamento del Derivatore Parabiago** alla presenza di Italferr/RFI, Consorzio Villoresi, Cap Holding, ATO, Regione Lombardia, WWF, Parco Agricolo Sud Milano, Città Metropolitana di Milano e Comune di Vanzago;
- all'interno del predetto tavolo tecnico valutare nel dettaglio la soluzione proposta nel PD2020, al fine di superarla con una **soluzione meno impattante per l'abitato di Vanzago** come indicato in questo paragrafo, in linea con quanto fu stabilito già nel 2010 dal CIPE;
- all'interno del predetto tavolo tecnico, lavorare per una **soluzione meno impattante per la gestione delle acque di prima e seconda pioggia** anche grazie alla particolare esperienza di CAP Holding sul tema dell'invarianza idraulica e della convenzione in essere su questo tema con il Comune di Vanzago.

4.11 Interferenze con i sottoservizi

Descrizione del progetto

Nei documenti del PD2020, sul tema della risoluzione delle interferenze che interessano il Comune di Vanzago⁴⁵ è riportata la seguente frase, che fa comprendere come il tema della risoluzione delle interferenze con i sottoservizi non sia stato verificato approfonditamente se non a seguito delle osservazioni del 2014: *“Tale revisione del progetto ne rappresenta pertanto la rielaborazione/integrazione conseguente al parere reso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell’adunanza del 26 settembre 2014”*.

Il censimento è stato fatto nel 2009 (come indicato nel documento relativo) e, nel documento di risoluzione delle interferenze, è citata una seconda campagna di censimenti effettuata nel periodo luglio-agosto 2017, con richiesta agli Enti di fornire progetti di risoluzione (la cui sintesi è riportata nella tabella seguente).

n. ordine	Ente	Lettere riscontro	N° interferenze da risolvere	Progetto Risoluzione	Occupazione aree
1	ENEL DISTRIBUZIONE S.P.A.	E-DIS-25/08/2017-0510713	20	-	NO
2	VERIZON ITALIA S.P.A.	OUT_032/16 Novembre 2017	1	SI	NO
3	SNAM RETE GAS S.P.A.	NORD/RHO/17/141/UCC	5	-	SI
4	CAP HOLDING	Prot.8517/03/08/2017	85	SI	SI
5	METROWEB/OPENFIBER	N.084/13 AT/09 DICEMBRE 2013	4	-	NO
6	TIM S.P.A.	N. 18NO – SP0414891 - GA	18	-	NO
7	TERNA S.P.A.	DGCC.VRES.0060036.17.U	1	-	NO
8	EDISON S.P.A.	ASEE/PREL/LM-PU-2285 13 DICEMBRE 2013	0	-	NO
9	ITALGAS S.P.A.	acquisita da Snam Rete Gas			
10	AEMME LINEA DISTRIBUZIONE S.R.L.	N. 246/06 OTTOBRE 2017	10	SI	SI
11	AGESP S.P.A./PREALPI GAS S.R.L.	N.0004683 24/08/2017	1	SI	NO
12	AMGA LEGNANO S.P.A.	acquisita da CAP HOLDING			
13	PRACIL OLEODOTTI ITALIANI S.P.A. / ENI	-	5	SI	SI
14	KUWAIT PETROLEUM ITALIA S.P.A.	Prot.AND.GO.0075782_13_E19/11/2013	1	SI	SI
15	MICI WORDCOM S.P.A.	acquisita da VERIZON			
16	WIND S.P.A.	nessun riscontro			
17	SGC SRL	nessun riscontro			

Nella citata documentazione del PD2020 si indica, inoltre, che: *“Nelle fasi propedeutiche all’appalto, gli stessi Enti potranno perfezionare tale progettazione, individuando anche possibili ottimizzazioni progettuali ed economiche”*.

Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Giova partire dalla considerazione che nel contesto di Vanzago, altamente urbanizzato, l’intervento di quadruplicamento della linea ferroviaria **impatta tutti i sottoservizi presenti e l’analisi e risoluzione di tali interferenze merita di essere trattata con particolare attenzione**.

Purtroppo, tale attenzione non è stata attribuita nel corso di questa fase progettuale poiché, ad esempio:

- mancano diversi progetti di risoluzione delle interferenze;
- i progetti di risoluzione delle interferenze presentati sono delle analisi di fattibilità, non adeguate al livello di una progettazione definitiva come è, invece, quella che al momento dovrebbe andare in approvazione;
- non risulta, né nella relazione, né dallo scambio di interlocuzione con gli Enti esperito nelle prime settimane del 2021 nel preparare le presenti osservazioni, che siano stati svolti da Italferr/RFI dei tavoli di coordinamento con i gestori dei sottoservizi al fine di stabilire la progettazione finale della risoluzione delle interferenze;

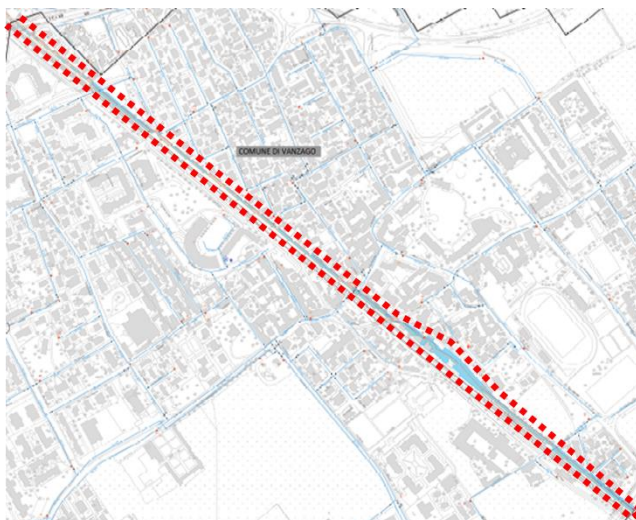
⁴⁵ Elaborato MDL132D26RGSIO000001A del DVD3 – 35.4 OPERE CIVILI - CENSIMENTO SOTTOSERVIZI INTERFERITI (rev. ottobre 2017) e Elaborato MDL130D26RGSIO000001A del DVD1 – 09. OPERE CIVILI - RISOLUZIONE INTERFERENZE (rev. ottobre 2017)

- da interlocuzioni con RFI, e in linea con quanto riportato nella relazione succitata, pare sia intenzione di RFI di rimandare la risoluzione delle interferenze alla fase di Appalto Integrato, che però risulta estremamente pericolosa, sia per via dell'importanza dei sottoservizi interferiti, sia per l'elevato impatto sul quadro economico dell'intero progetto che potrà derivare dalla collezione delle proposte preliminari di risoluzione delle interferenze recapitate da alcuni soggetti gestori nel 2017 e da altri sul finire del 2020.

Di seguito si riporta una disamina delle **proposte preliminari dei soggetti gestori dei sottoservizi** ad oggi pervenute.

CAP Holding – gestore dell'acqua potabile e della rete fognaria; si riporta un breve estratto della risposta del 17.11.2017: *"...Preme evidenziare che i particolari presenti negli elaborati progettuali, il numero degli impianti interferenti e i tempi estremamente ristretti non hanno consentito l'individuazione di ipotesi di risoluzione da considerarsi esaustive..."* e poi *"...si auspica un puntuale coordinamento delle attività successive..."*.

L'importo complessivo da quadro economico solo di CAP Holding è pari a € 23.469.651 (ovvero 23,5 Milioni di €), cifra estremamente importante se considerata all'ammontare dell'appalto.



Per quanto riguarda Vanzago, in particolare, è oltremodo critico evidenziare la necessità di approfondire l'intervento alla Tavola 10 Numero 11 *"Parall Vanzago via Greppi fino a confine con Nerviano"* che prevede la sostituzione di 2,15 km di condotta d'acqua per un quadro economico di circa 1,56 M€ che, attualmente prevede lavori all'interno di TUTTE le proprietà dei frontisti a Nord della linea ferroviaria, estendendosi da un punto all'altro di Vanzago. Dalle prime verifiche e rilievi svolte a Gennaio 2021 con CAP Holding, tale tubo non dovrebbe più essere necessario.

SNAM Rete Gas – la lettera del 06.05.2014 riporta a fronte di un quadro economico di € 1.232.000 + IVA ma non sono inserite le tavole e i disegni nella documentazione fornita.

Terna – con lettera del 20.11.2017, riporta una valutazione sommaria sulle interferenze e specifica che *"...una valutazione dei costi delle varianti sia possibile solo a valle di uno sviluppo di un progetto di massima che siamo disposti ad eseguire solo a titolo oneroso..."* e che *"...la variante all'elettrodotto proposta dovrà essere esplicitamente inserita all'interno del progetto definitivo al fine di ottenere... l'autorizzazione alla costruzione ed all'esercizio al pari dell'opera principale"*. In questo caso, non solo non si ha il progetto di risoluzione delle interferenze né una stima economica da mettere nel QE del PD2020, ma Terna dice che bisogna assolutamente sviluppare questo progetto PRIMA della procedura di VIA/VAS/VINCA e prima dell'approvazione al CIPE.

Praoil Oleodotti Italiani S.p.A./ENI – nelle relazioni dell'ottobre 2017 l'azienda che gestisce alcuni oleodotti interferiti dal progetto di potenziamento ferroviario presenta delle relazioni per la risoluzione delle interferenze con alcune ipotesi e varianti senza però definire dei progetti e dei computi metrici estimativi per il QE.

Kuwait Petroleum Italia S.p.A. – in questo caso, la relazione tecnica è del dicembre 2017 e individua delle proposte senza dare un contributo al QE di progetto.

TIM – con lettera del 8/1/2018 viene fornito un preventivo di massima di € 458.500 (al netto di IVA) senza una progettazione di dettaglio.

Metroweb/Openfiber – la lettera di risposta a RFI/Italferr dell'impresa è datata dicembre 2013; nel documento del PD2020 non sono inseriti i disegni e le tavole ma solo le stime economiche degli interventi. Sul territorio di Vanzago, Openfiber ha avviato la posa di cavidotti per la fibra ottica in un periodo successivo, pertanto non è possibile che tale verifica sia stata esperita.

A tal proposito si ricorda che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici aveva eccepito quanto segue:

- Affare 98/2013 del 26/9/2016 - Pag. 32 *"Agli atti è presente un elaborato denominato "Relazione sulle interferenze" di cui deve essere verificata l'attualità in relazione alla nuova progettazione definitiva, nonché la completezza e la corrispondenza a quanto previsto dall'art. 24 comma 2 lett h) del DPR 207/2010"*;
- Affare 98/2013 del 26/9/2016 - Pag. 32 *"Al riguardo si evidenzia che la preventiva risoluzione di tutte le interferenze, in base alle norme vigenti, deve essere affrontata nella fase di progettazione definitiva"*;
- Affare 73/2019 del 29/11/2019 – *"il progetto definitivo... debba essere rivisto, modificato e integrato secondo le prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni riportate nei suesposti considerato, nell'attuale livello di progettazione definitiva e, in ogni caso, prima della scelta del contraente, demandando all'organo di verifica il controllo della ottemperanza in relazione alle prescrizioni impartite da questo Consiglio Superiore dei lavori pubblici e la tenuta in conto delle raccomandazioni espresse dal medesimo"*.

Il Comune di Vanzago osserva, dunque, quanto segue.

1 – Stante le osservazioni predette, allo stato della progettazione definitiva integrata, **il PD2020 non contiene nei fatti un "censimento e progetto di risoluzione delle interferenze"** ma si limita ad elencare, in maniera non esaustiva, solo alcune proposte e studi di fattibilità di alcune interferenze, in contrasto con le procedure di progettazione delle opere pubbliche, come peraltro sottolineato anche dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; su questo punto, si è, difatti, di fronte ad elaborazioni a livello della Progettazione Preliminare di un'opera pubblica.

2 – È necessario, **prima** del termine della Conferenza di Servizi e ben prima dell'avvio delle procedure di individuazione dei contraenti che realizzeranno il Progetto Esecutivo e poi i lavori, che **si rediga un vero e proprio "Progetto di risoluzione delle interferenze"** da sottoporre alla Conferenza dei Servizi e con i costi chiaramente indicati all'interno del Quadro Economico dell'opera.

3 – Il **Comune di Vanzago**, essendo massimamente interessato alla verifica puntuale della risoluzione delle interferenze con i sottoservizi sul proprio territorio, si rende parte diligente e attiva per organizzare presso il Comune di Vanzago dei **tavoli con gli enti gestori dei sottoservizi e RFI/Italferr** per addivenire a tali progetti definitivi di risoluzione delle interferenze, da **esperire prima del termine della Conferenza di Servizi del PD2020**. In particolare, in vista di questi tavoli, il Comune di Vanzago segnala per gli enti gestori di sottoservizi le seguenti necessità puntuali:

- **HERA Luce** – è necessario avviare l'interazione con questo soggetto che nell'ambito di un recente Project Financing, riqualificherà tutta la rete di illuminazione pubblica a Vanzago con lavori previsti a partire dal 2021;
- **Openfiber** – è necessario elaborare il progetto di risoluzione delle interferenze, non essendo presente agli atti;

- **CAP Holding** – bisogna approfondire TUTTE le interferenze sul territorio in quanto il lavoro non è completo e non è al livello di progettazione definitiva; in particolare, si chiede di confermare che l'intervento indicato alla Tavola 10 Numero 11 "*Parall Vanzago via Greppi fino a confine con Nerviano*" non sia necessario, PRIMA del termine della Conferenza di Servizi recuperando la somma di 1,56 M€ all'interno del QE per altri interventi di mitigazione sul territorio di Vanzago;
- **Itlagas** – è necessario risolvere le interferenze con gli impianti di gas su tutte le abitazioni in particolare il condominio Filanda 1 in via Deledda 1 per via della sicura interferenza con la pista ciclopedonale e predisporre i progetti su tutte le altre utenze di Vanzago.

4.12 Posizionamento Area di Stoccaggio AS01 e via I Maggio

Descrizione del progetto

RFI ha previsto una importante **Area di Stoccaggio**, denominata **AS01**, di 8.500 mq in **via della Liberazione/via del Lazzaretto**. Tale area verrà utilizzata per l'installazione delle seguenti infrastrutture:

- area stoccaggio materiali da costruzione;
- area stoccaggio terre da scavo;
- parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro;
- servizi igienici di tipo chimico.

Inoltre, tale Area di Stoccaggio sarà la destinazione del percorso di numerosi mezzi di trasporto come previsto nelle tavole relative alla cantierizzazione.

Infine, RFI prevede di lasciare tale area alla fine come “*parcheggio... secondo quanto previsto da progetto*”.



**Vista dell'ingresso
previsto da via del
Lazzaretto**



Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Il posizionamento dell'area AS01 è stato effettuato da RFI in esito alla prescrizione della Regione Lombardia sul progetto definitivo del 2010/2013, nel quale essa era prevista su via Pregnana, con una superficie di 9.500 mq. In particolare, Regione Lombardia prescrive, nella DGR n. 1264/2014: “7.o) dovrà valutarsi lo spostamento dell'area tecnica di cantiere di via Pregnana in Comune di Vanzago nella vicina area posta a fianco di via I Maggio”.

Tale richiesta era migliorativa rispetto alla soluzione prospettata nei precedenti progetti e funzionale a spostare tutti i mezzi di cantiere all'esterno dell'abitato di Vanzago, in una zona che RFI avrebbe dovuto trasformare nel collegamento stradale denominato “**Prolungamento della via I Maggio**” fino al sottopassaggio di Viale Europa Unita.

Dal momento che l'opera di potenziamento della ferroviaria Rho-Parabiago subì le varie interruzioni procedurali ben note e richiamate in premessa, e non potendo attendere altro tempo per realizzare questo importante collegamento viario, il **Comune di Vanzago ha provveduto a spese proprie alla realizzazione** del nuovo collegamento stradale, al fine di completare l'anello esterno di protezione del centro abitato da parte dei mezzi pesanti e del traffico passante.

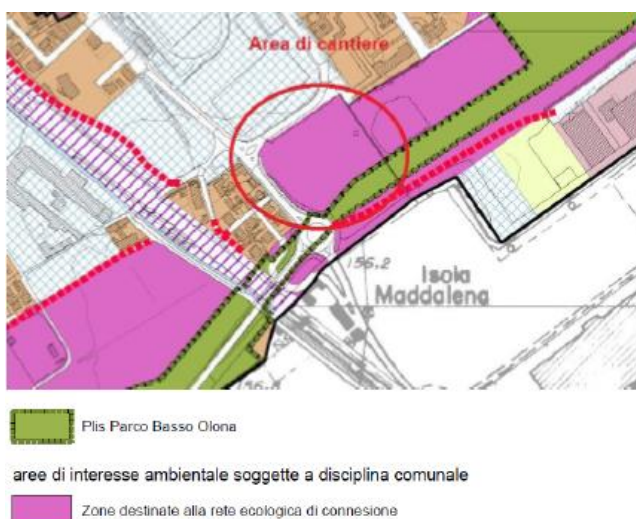
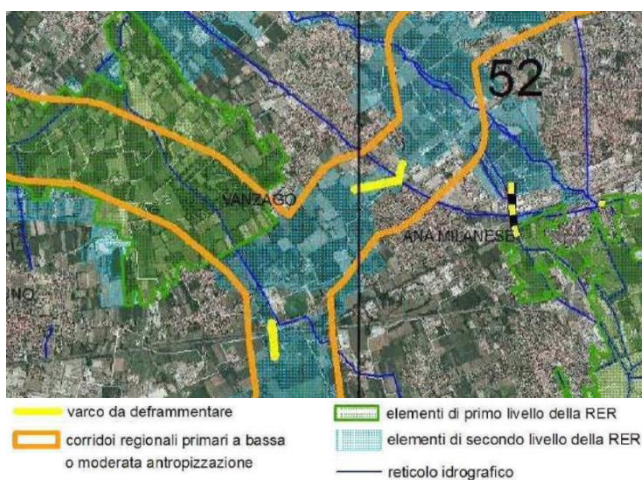
Alla luce di queste considerazioni, il Comune di Vanzago formula le richieste di seguito elencate.

1 – Utilizzo, come percorso per i mezzi di cantiere per la realizzazione dell'intervento in esame, dell'**anello viario esterno** costituito dalla **via I Maggio** e dalla **nuova SP172**, come più precisamente esplicitato al § 4.14.

2 – Indennizzo, da parte del proponente, al Comune per la realizzazione, già completata a proprie spese, del prolungamento della **via I Maggio**, o, in subordine, previsione di **riservare, nel quadro economico del proponente**, l'importo delle spese, a suo tempo sostenute dal Comune, **per effettuare interventi di carattere mitigativo** sul territorio stesso di Vanzago.

3 – Spostamento dell'Area di Stoccaggio AS01, in una collocazione meno impattante, non essendo più la sua localizzazione condizionata dalla realizzazione della via I Maggio, di fatto già completata. Al proposito, si osserva che:

- il cantiere AS01 è stato posizionato proprio all'interno del Corridoio Primario della Rete Ecologica Regionale, in netto contrasto con la prescrizione di Regione Lombardia 2.e contenuta nella DGR n. 1264/2014 qui riportata: *“si evidenzia la necessità di confrontarsi con quanto previsto dalla DGR n. 8/8515 del 26.11.2008 che prevede di “applicare la Valutazione di Incidenza al fine di garantire la coerenza globale di Rete Natura 2000, con obbligo di interventi di deframmentazione sulle aree investite e di interventi di rinaturazione compensativa al triplo delle aree trasformate”*” e nelle prescrizioni 2.b, 2.c, 2.d che chiedono di migliorare la connettività ecologica delle zone interferite e in particolare nel prevedere interventi di deframmentazione;
- all'interno del Corridoio Primario della RER non è opportuno svolgere attività di cantierizzazione né di accumulo di materiale proveniente da scavi né rifiuti vari senza ottenere le opportune autorizzazioni da parte della Città Metropolitana di Milano a seguito di procedure di VAS/VINCA che tengano conto anche della presenza della ZSC/ZPS del Bosco di Vanzago;
- l'area sulla quale è stato previsto l'AS01 è riportata all'interno del PGT del Comune di Vanzago come area destinata alla Rete Ecologica di Connessione tra l'area della ZSC/ZPS del WWF, il Parco Agricolo Sud Milano e il PLIS del Basso Olona, quindi da preservare massimamente; gli stessi progettisti, nella Relazione Ambientale del 2020⁴⁶, indicano che *“l'area è considerata di interesse ambientale in quanto Zona destinata alla rete ecologica di connessione”*;



⁴⁶ Elaborato MDL130D22RGIM0000001B (pag. 77) del DVD5 – Analisi Ambientale (rev. novembre 2020)

- il cantiere AS01 è posizionato al fondo di via del Lazzaretto dove risiedono al momento 96 famiglie in 3 condomini, che non debbono essere impattati da rumore, passaggio di mezzi pesanti, polveri, etc. derivanti dal cantiere;
- l'area di via della Liberazione individuata è un'area verde che vede la presenza del terziario del Villoresi che, per il particolare assetto ecologico, è diventato un luogo di presenza di tritoni, specie protetta dalla Regione Lombardia sin dalla LR n. 10 DEL 31.03.2008 e dalla DGR n. 8/7736 del 24.07.2008, oltre che dalla normativa seguente e dal Piano di interventi, prodotto dell'azione A14 "Redazione del piano degli interventi prioritari per Rana latastei, Triturus carnifex, Pelobates fuscus insubricus, Salamandratra, Bombina variegata ed Emys orbicularis" del Progetto LIFE Gestire 2020; il progetto integrato LIFE Gestire 2020 è un innovativo e ambizioso progetto europeo mirato alla conservazione a lungo termine degli habitat e delle specie particolarmente minacciate o rare in Lombardia, che contribuisce alla strategia regionale sulla biodiversità attraverso il miglioramento della gestione della rete di aree protette Natura 2000 ed è cofinanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma LIFE+;
- utilizzare tale area come cantiere vorrebbe dire rimuovere lo strato di scotico superficiale e quindi deturpare un terreno di particolare pregio naturalistico di connessione ecologica, per quanto nell'analisi ambientale si indichi che gli scotichi verranno mantenuti in cumuli alti 3 m e poi ripristinati a fine intervento;
- da un punto di vista operativo, la scheda di cantiere mostra una ovvia impossibilità tecnica, ovvero che i mezzi pesanti dovrebbero provenire da via Pregnana, imboccare via della Liberazione per poi entrare nel cantiere da via del Lazzaretto compiendo una rotazione di oltre 300°, cosa tecnicamente impossibile a meno di realizzare una rotatoria di accesso.

Per quanto detto sopra, il Comune di Vanzago chiede che:

- **nessun cantiere** né attività correlata vengano previste **all'interno dell'area** protetta del Corridoio Primario della RER;
- **nessuna area di cantiere** né attività correlata venga prevista **in Vanzago**, vista la presenza della ZSC/ZPS Bosco di Vanzago;
- la **AS01 venga spostata in una zona non di pregio naturalistico e non urbanizzata** e che quindi non rechi impatti a persone, animali o elementi ecologici;
- la **ricollocazione dell'area AS01** avvenga in **Comune di Pregnana Milanese**, prioritariamente sull'area, di oltre 15mila mq (pertanto dimensionalmente adeguata) indicata con il numero 1 nelle figure seguenti, posta in corrispondenza di un vecchio cavalcavia sulla ferrovia, ormai demolito, in una zona industriale e priva di abitazioni, adiacente alla ferrovia stessa; in subordine viene proposta l'area indicata con il numero 2, già inserita nelle trasformazioni di cui al Piano degli espropri del Comune di Pregnana.



4.13 Posizionamento Area Tecnica AT02

Descrizione del progetto

RFI ha previsto l'**Area Tecnica AT02** di 4.200 mq con accesso da via Vanzago in Pogliano Milanese, localizzata sul **confine tra Pogliano Milanese e Vanzago**, occupando parte di territorio comunale.

Tale area verrà utilizzata principalmente per le lavorazioni di sistemazione del sottopasso sulla SP229 in Pogliano Milanese.

Anche questa Area Tecnica sarà la destinazione del percorso di numerosi mezzi di trasporto, come previsto nelle tavole relative alla cantierizzazione.



**Vista dell'ingresso
previsto a
Pogliano su via
per Vanzago**



Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

La **localizzazione** scelta per l'**AT02** è piuttosto critica, in quanto proprio a **ridosso del condominio "Filanda 7"**, con accessi da via Madre Teresa di Calcutta n. 1/3 in Vanzago.

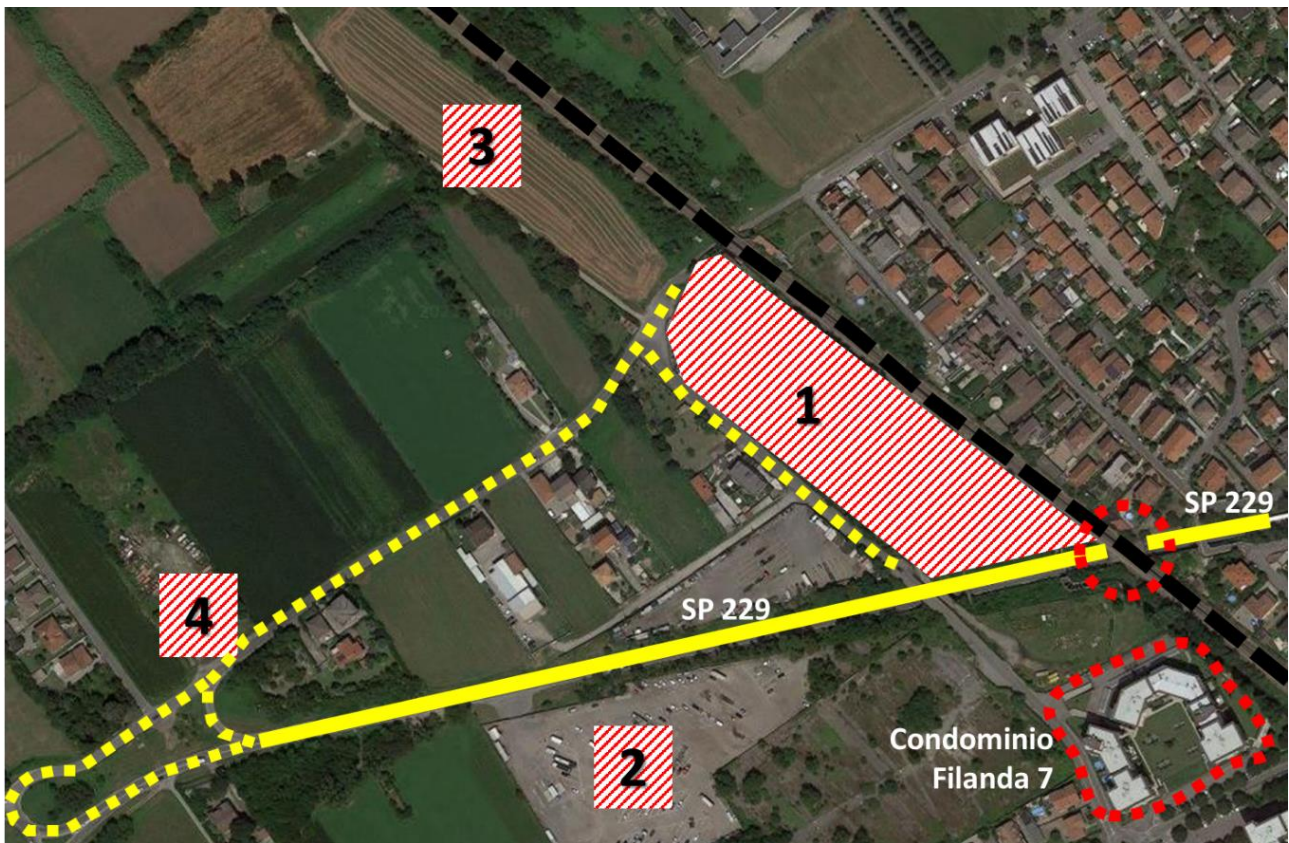
Tale condominio, oltre ad essere massimamente impattato dai lavori di ampliamento della linea ferroviaria, dallo spostamento del Canale Villoresi, dalla sistemazione dell'adiacente sottopasso e dalla futura presenza di barriere antirumore di tipologia H10 (ovvero di altezza massima), è anche interessato da espropri e da modifiche alle parti comuni.

In particolare, ivi abitano 134 famiglie, che debbono essere tutelate massimamente durante la fase delle lavorazioni e, pertanto, non è opportuno che trovino un cantiere di tali dimensioni prospiciente ai loro appartamenti.

La scelta localizzativa dell'area AT02 come da progetto in esame risulta ancor più non condivisibile tenendo conto che, a poche centinaia di metri più a sud-ovest, sempre in territorio di Pogliano Milanese, sono presenti zone a ridosso della ferrovia, già agevolmente connesse con la SP229 e non urbanizzate e/o a destinazione industriale o, comunque, non adiacenti alle abitazioni.

A fronte di queste considerazioni, il Comune di Vanzago formula le richieste di seguito elencate.

1 – Valutazione, da parte del proponente dell'opera ferroviaria, di **differenti ipotesi localizzative per l'Area Tecnica AT02, meno impattanti sull'abitato** rispetto alla soluzione indicata nel progetto in esame, prendendo prioritariamente in considerazione le 4 possibili aree proposte dal Comune e indicate nella figura successiva.



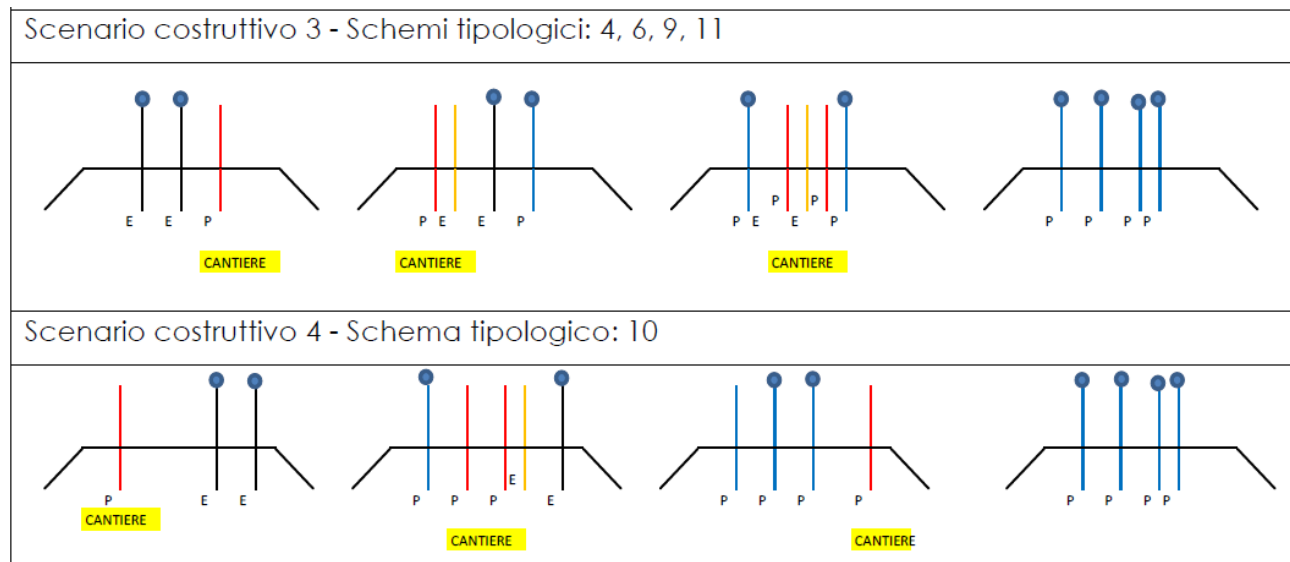
2 – Inserimento di una **prescrizione**, all'interno del **Piano di Cantierizzazione** della prossima emissione del Progetto Definitivo e, comunque, in sede di gara di appalto integrato, che **vieti categoricamente la presenza di cantieri (AS o AT) ad una distanza inferiore di almeno 150 m da condomini o da nuclei densamente abitati**, con richiesta di verifica con ARPA, prima dell'avvio dei lavori, di tutte le **misure per impedire** che i cantieri producano **effetti nocivi** sulla salute umana, con particolare riguardo per rumore, polveri, polveri sottili e inquinanti.

4.14 Cantierizzazione

Descrizione del progetto

Gli schemi previsti dal **progetto di cantierizzazione del PD2020⁴⁷** in territorio di Vanzago corrispondono ai **tipologici** dal numero 6 al numero 10, rispondenti agli **scenari costruttivi 3 e 4** come da figura seguente estratta dalla “Relazione di Cantierizzazione”, dove si spiega che *“Nello scenario costruttivo 3 si opera dapprima all'allargamento lato nord; dopo avere spostato l'esercizio sul nuovo binario realizzato a nord si procede all'allargamento lato sud; dopo avere attivato anche il nuovo binario lato sud si procede alla dismissione dell'attuale armamento nella parte centrale della sede ed alla costruzione dei nuovi binari nella posizione di progetto con contestuale attrezzaggio tecnologico.*

Nello scenario costruttivo 4 si realizza dapprima l'allargamento lato sud; dopo avere attivato l'esercizio sul nuovo binario lato sud si procede allo spostamento in posizione di progetto dei binari esistenti; infine, si procede all'ampliamento lato nord.”



Per quanto riguarda la **posa delle barriere antirumore⁴⁸**, sono previste due modalità di intervento:

“1. costruzione tramite mezzi di sollevamento su binario operanti dalla sede ferroviaria esistente con il supporto di carrelli ferroviari per il trasporto dei materiali: tale modalità operativa comporta soggezioni all'esercizio ferroviario e deve essere di conseguenza applicata in condizioni di interruzione dell'esercizio. Inoltre, tale modalità richiede l'accesso alle aree di lavoro da cantieri attrezzati con binari;

2. costruzione dall'esterno della sede ferroviaria in esercizio, ma senza soggezioni all'esercizio stesso, tramite autogrù. Questa può essere posizionata, a seconda delle situazioni:

- *in corrispondenza delle aree di lavoro per l'ampliamento della sede;*
- *in corrispondenza delle piste di servizio alle stesse aree di lavoro;*
- *su viabilità esterna (con occupazione temporanea della medesima e conseguente interruzione del traffico o parzializzazione della sede stradale);*

⁴⁷ Elaborati MDL132D53RGCA0000001A, MDL132D53P4CA0000001A, MDL132D53P7CA0000004A e MDL132D53P7CA0000005A del DVD 4 – 44. CANTIERIZZAZIONE (rev. novembre 2017)

⁴⁸ Elaborato MDL130D22RGIM0006001A del DVD 1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. novembre 2017) ed Elaborati MDL112D22RHSA000A001A, MDL112D22N6SA000A025A e MDL112D22N6SA000A026A del DVD 1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. settembre 2012)

- *su spazi esterni privati occupati in via provvisoria (questi possono essere ad esempio costituiti da piazzali di servizio a fabbricati esistenti o da spazi verdi)."*

I **volumi di terre da scavo** sono valutati in 435.000 mc con ulteriori 36.000 mc di detriti da demolizioni. Inoltre, sono 70.000 mc gli inerti da approvvigionare da cave (poiché 216.000 mc sono il riutilizzo di terre da scavo) e 105.300 mc è il volume di calcestruzzo da impiegare. Nella "Relazione di Cantierizzazione" sono elencati gli impianti di smaltimento e di approvvigionamento di inerti. Tra questi ultimi, si segnala la presenza dell'impianto C3 in Pregnana Milanese "Cava Cascina Madonnina" dell'impresa Eredi di Bellasio Eugenio snc, con indicati volumi pari a 134.000 mc (rimandando al § 4.18 per le considerazioni di merito).

Per le **fasi di lavori**, viene indicato che, mentre le rotaie arriveranno su cassi ferroviari, le traverse e il pietrisco saranno approvvigionate su autocarro, venendo descritti in maniera generica, sia la modalità di gestione dei cantieri, sia la posa dei binari.

Per quanto riguarda i **turni di lavoro** viene indicato che:

*"Nell'ambito del presente progetto di cantierizzazione si è ipotizzato che le lavorazioni si svolgano su almeno 2 turni. Si prevedono in particolare **lavorazioni notturne**:*

- *per la **posa delle barriere antirumore** dalla sede interessata dai lavori di ampliamento;*
- *per le **lavorazioni sugli impianti ferroviari esistenti** da eseguire nell'ambito del periodo di interruzione notturna della circolazione;*
- *per le **lavorazioni di opere civili tali da determinare soggezioni all'esercizio ferroviario**, e per le quali risulti quindi necessario operare nel periodo di interruzione notturna della circolazione;*
- *per **lavorazioni critiche in termini temporali**, che potrebbero determinare ritardi nei lavori qualora non eseguite su più turni."*

La sezione della "Relazione di Cantierizzazione" relativa alla **viabilità** viene sviluppata con la premessa che sarà poi l'appaltatore a definire l'esatto utilizzo dei percorsi e che *"È importante infine evidenziare come la **redazione nelle fasi successive di progettazione di un nuovo Programma Lavori potrà determinare una variazione anche significativa dei flussi di traffico, qualora si decida di costruire alcune opere in sequenza o con modalità diversa rispetto a quanto attualmente previsto**".*

Viene, inoltre, specificato che *"Nell'ambito del presente progetto di cantierizzazione sono state definite le viabilità che verranno percorse dai mezzi di cantiere ed i flussi di traffico medi sulle stesse. Si demanda però alla successiva fase di progettazione esecutiva, a cura dello stesso appaltatore nell'ambito di un Appalto Integrato, la definizione di dettaglio di quanto richiesto dalla prescrizione. Infatti, **solo l'appaltatore potrà definire la localizzazione dei siti di approvvigionamento e smaltimento dei materiali e quindi le viabilità da percorrere per il trasporto da tali siti al cantiere**. Inoltre, l'appaltatore redigerà un proprio programma lavori di dettaglio".* Tutto ciò, oltre ad essere in contrasto con la prescrizione CIPE n. 33/2010, che imponeva a RFI/Italferr di indicare precisi vincoli all'appaltatore (riservando a questo solo azioni di miglioramento di quanto previsto nel Progetto Definitivo), è anche in contrasto con la normativa del Codice degli Appalti.

La "Relazione di Cantierizzazione" tratta anche il tema delle **Soggezioni all'esercizio ferroviario**, sebbene un modo estremamente succinto e lacunoso, senza tenere in conto della necessità di fare le lavorazioni previste per Vanzago in regime di soggezione. Ciò dà adito a varie possibili opzioni, ossia: che le opere previste su Vanzago non siano state programmate adeguatamente, ovvero che sono programmate senza soggezione in modalità diurna sui due turni, oppure ancora che siano previste in turno notturno, con richieste di deroghe per le lavorazioni rumorose (evenienza estremamente grave).

Il Piano di cantierizzazione prevede, in territorio di Vanzago, la localizzazione di due cantieri (AS01 e AT02) per i quali sono state sviluppate considerazioni specifiche, rispettivamente al § 4.12 e al §4.13.

PROGRESSIVA	DENOMINAZIONE CANTIERE	SIGLA	COMUNE	AREA
km 2+500	Area di Stoccaggio Vanzago	AS01	Vanzago	8.500 m ²
km 3+900	Area Tecnica S.P. 229	AT02	Pogliano Milanese Vanzago	4.200 m ²

Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Le indicazioni sviluppate nel PD2020 inerenti alla cantierizzazione fanno presagire, per Vanzago, uno scenario drammatico, con richieste di lavorazioni notturne per larga parte della durata dei lavori, cosa che sin d'ora si reputa non tollerabile essendo un Comune particolarmente tutelato vista la presenza della ZSC/ZPS Bosco di Vanzago del WWF. Pertanto, il Comune di Vanzago formula le seguenti osservazioni e richieste di modifica/integrazione.

1 – A livello generale, emerge che **l'intero centro abitato di Vanzago** (con esclusione di via Paolo Ferrario – tratto tra via delle Tre Campane e via Milano – e via Milano stessa) **è soggetto al divieto di transito ai veicoli di portata superiore a 3,5 tonnellate**, divieto del quale occorre tenere conto nello sviluppo del progetto di cantierizzazione, imponendolo all'appaltatore in sede di procedura selettiva per l'appalto integrato.

2 – Per quanto riguarda la localizzazione delle due **aree di cantiere AS01 e AT02** si rimanda agli specifici paragrafi di dettaglio (rispettivamente § 4.12 e § 4.13), dove si chiede vengano **localizzate fuori dal territorio di Vanzago**, la AS01 più a sud, in Comune di Pregnana Milanese (in zona disabitata/industriale) e la AT02 più a nord, integralmente nel Comune di Pogliano Milanese (in zone distanti dalle abitazioni). Tali soluzioni localizzative consentono di ridurre notevolmente l'impatto delle lavorazioni diurne.

3 – Si chiede la predisposizione di un'accurata **organizzazione delle aree di cantiere**, al fine di **evitare il rischio di inquinamento delle acque superficiali e le interferenze con le acque sotterranee e con la componente suolo/sottosuolo**. Tale organizzazione dovrà comprendere: un rilievo accurato dei sottoservizi e dei manufatti interrati esistenti nell'area di lavoro, la realizzazione di vasche di contenimento intorno all'impianto fanghi, la realizzazione di canali di guardia intorno alle aree di lavoro, la predisposizione di apposite procedure per la realizzazione degli spostamenti delle condotte esistenti e per la gestione di eventuali situazioni di emergenza, l'attuazione di apposite misure organizzative di prevenzione per sversamenti accidentali di sostanze inquinanti.

4 – La prescrizione dettata dal CIPE sul progetto definitivo del 2011 con delibera n. 33/2010, mai ottemperata per Vanzago, prevedeva che: **"la cantierizzazione e realizzazione di adeguamento di opere viarie connesse all'opera ferroviaria dovranno essere effettuate in modo da ridurre al minimo l'impatto sul traffico garantendo adeguate condizioni di deflusso del traffico"**.

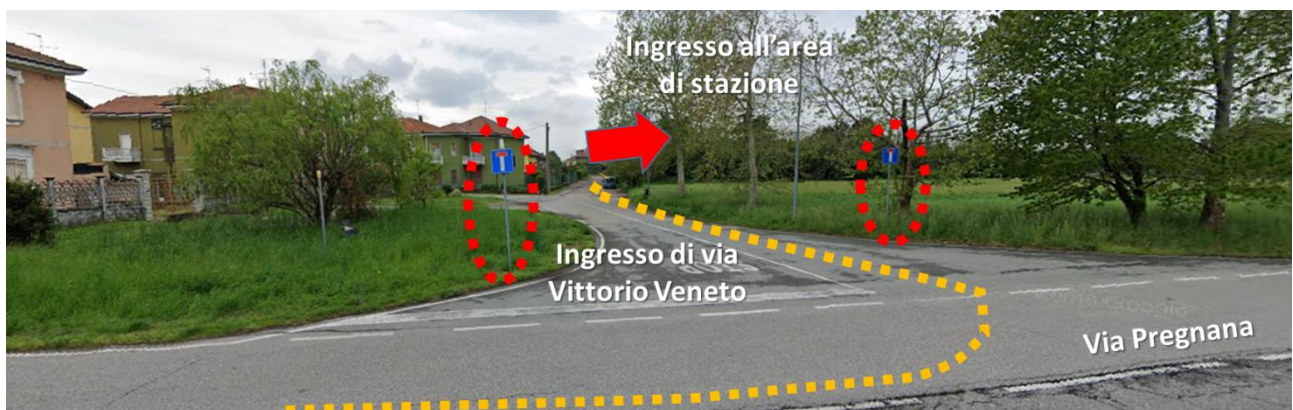
La previsione di un flusso di 30 camion al giorno lungo le vie centrali del centro storico, con particolare riferimento alle vie Vittorio Emanuele e Umberto I, per garantire il collegamento dell'area di stoccaggio AS01 con il varco di accesso alla ferrovia in via Umberto I risulta in contrasto con la suddetta prescrizione. Si tenga presente che tale **flusso di camion attraverserà il centro storico del paese** (esattamente di fronte alla Chiesa Parrocchiale SS. Ippolito e Cassiano), con problemi legati alla salute dei cittadini e alla sicurezza dei pedoni. Per rafforzare il parere fortemente negativo circa il previsto utilizzo di via Pregnana (e di conseguenza di via

Gattinoni, via Vittorio Emanuele II, via Umberto I°, via Castelli e piazza XXV Aprile) nella direzione del centro storico, si osserva che l'andamento sinuoso della strada dopo il Campo Sportivo e del relativo parcheggio a servizio del centro sportivo, del Municipio, della chiesa e delle attività del centro storico, a cui si aggiunge la presenza di un semaforo a 3 tempi, non consente di ritenere sicuro il transito di mezzi d'opera. Si aggiunge che lungo questo percorso si riscontra la presenza del Palazzo Comunale, dello Centro Sportivo "Raimondi", del Centro Prelievi, della Chiesa, della RSA "Fondazione Ferrario", dell'Asilo Nido "Spazio ai Piccoli", della farmacia e delle realtà commerciali del centro storico, tutte realtà che per loro natura accentrano molto la presenza di pedoni, specie delle fasce deboli che sono quindi massimamente da tutelare. Come indicato, dopo il semaforo posto al termine di via Pregnana si entra in una zona fortemente abitata e commercializzata, inidonea al previsto numero di transiti giornalieri di mezzi pesanti. Di seguito si riporta l'itinerario di cantiere previsto dal PD2020, con indicazione delle criticità per esso rilevate.

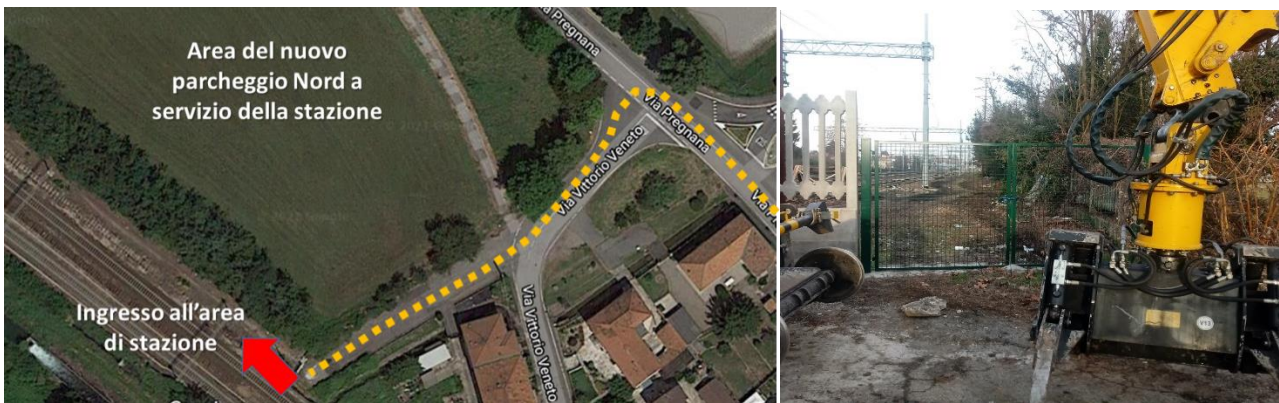


Al proposito si chiede di:

- prescrivere, nell'ambito della redazione del Progetto Definitivo da mettere a gara per l'appalto integrato, **il divieto di utilizzare il transito di via Pregnana, via Vittorio Emanuele II e via Umberto I;**
- studiare una diversa soluzione che possa minimizzare i disagi della popolazione attraverso l'**anticipazione dei lavori di demolizione dei vecchi fabbricati di stazione** e la **contestuale realizzazione del nuovo tratto stradale di collegamento con la via Vittorio Veneto**; nella realizzazione di questo intervento dovrà essere sempre garantita la continuità agli accessi alla stazione, alle abitazioni e alle attività commerciali presenti; si fa presente che già ora è previsto un **accesso all'area del sedime ferroviario attraverso il fondo cieco di via Vittorio Veneto** dove esiste un accesso dedicato che conduce all'attuale stazione ferroviaria e che è previsto nell'elenco degli espropri.



Percorso proposto per accedere al cantiere della stazione da via Vittorio Veneto

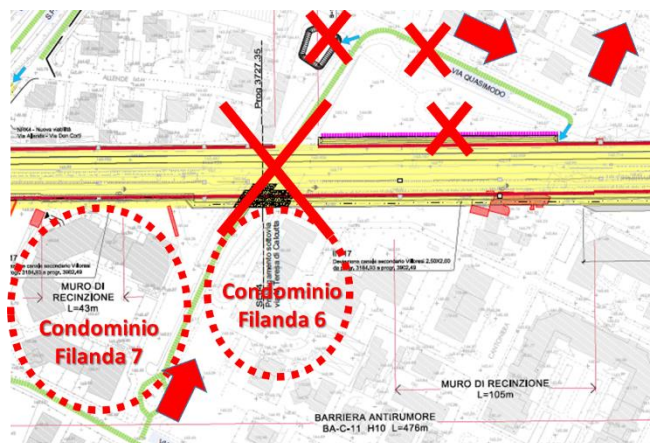


Soluzione proposta per accedere alla stazione da via Vittorio Veneto e ingresso della via a fondo chiuso

5 – Analoga situazione di **attraversamento dell'abitato da parte dei mezzi di cantiere** si verrebbe a creare **lungo le vie Monasterolo, Monte Rosa e Ferrario** (20 e 40 viaggi/giorno). Anche in tale caso il flusso di automezzi si troverebbe ad attraversare un'area zona ad alta densità abitativa e altamente frequentata, per la presenza delle attività commerciali, del cimitero, del Santuario S. Maria del Suffragio, dei due parchi pubblici di via Monasterolo e via Ferrario, i servizi per disabili presenti al Centro Socio Educativo "L. Necchi" e la Comunità di Accoglienza Residenziale situati in via Monasterolo. Si chiede, pertanto, di inserire una prescrizione specifica nel Progetto Definitivo da mettere a gara per l'appalto integrato, che prescriva il **divieto di transito** su via Monasterolo e via P.Ferrario o, in subordine, l'adozione di tutte le misure necessarie per garantire la salute e la sicurezza di cittadini e pedoni.

6 – Per gli interventi e le **lavorazioni da realizzarsi all'interno del parco pubblico in via Quasimodo**, era previsto un flusso di 25 camion al giorno provenienti dall'area tecnica AT02 nel Progetto Definitivo del 2013 e nel PD2020 tale flusso risulta ancora presente. Tale percorso prevede l'attraversamento del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta, una sottovia a un unico senso di marcia che presenta un limite massimo in altezza di 3,00 m, le cui dimensioni, quindi, non permettono il passaggio di camion e autocarri. Inoltre, anche in questo caso, vista l'alta densità abitativa della zona, il disagio in termini di inquinamento acustico e atmosferico non è affatto tollerabile. Infine, occorre capire come questi mezzi potrebbero uscire da tale area di lavoro in quanto i mezzi non possono tornare indietro lungo il sottovia di Madre Teresa di Calcutta, perché andrebbero in senso opposto alla marcia, né non possono a percorrere il senso unico di tutta la via Sabotino, perché, oltre a generare problemi anche ai residenti di tale zona, si tratta di una strada stretta, affiancata da una pista ciclopeditonale.

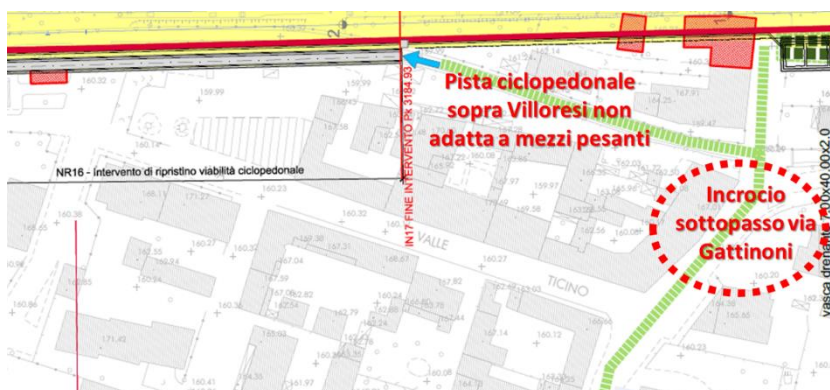
Si chiede quindi fermamente (come schematizzato nella figura a fianco) di **non aprire alcuna area di cantiere in via Quasimodo e di eliminare tutti gli interventi** previsti in questa area per la raccolta e smaltimento acque meteoriche, in quanto non si rilevano alternative al transito dei veicoli pesanti.



7 – Per l'accesso alla linea ferroviaria da via Ferrario o per realizzare l'intervento sul Villoresi IN17 è previsto l'**utilizzo del primo tratto di pista ciclabile realizzata sopra la tombinatura del canale Villoresi**. Tale collegamento non è stato pensato per il transito di autovetture e soprattutto di automezzi pesanti né tantomeno dei mezzi per la posa del palancolato se prevista su strada (cfr. 4.9).

L'utilizzo della pista ciclopeditonale, inoltre, comporterebbe la demolizione delle abitazioni di via Paolo Ferrario per permettere il passaggio dei mezzi d'opera.

In aggiunta a tali problematiche, si osserva che, per raggiungere tale area, i mezzi d'opera dovrebbero risalire, da via Milano, la via P. Ferrario, passando in un contesto fortemente antropizzato con la presenza di numerose attività commerciali per poi giungere allo stop all'uscita del sottopasso di via Gattinoni a senso unico. Questo elemento fa comprendere come non sia possibile garantire la sicurezza di questa soluzione viaria che, quindi, deve essere necessariamente esclusa dalla cantierizzazione della rivisitazione dal PD2020.

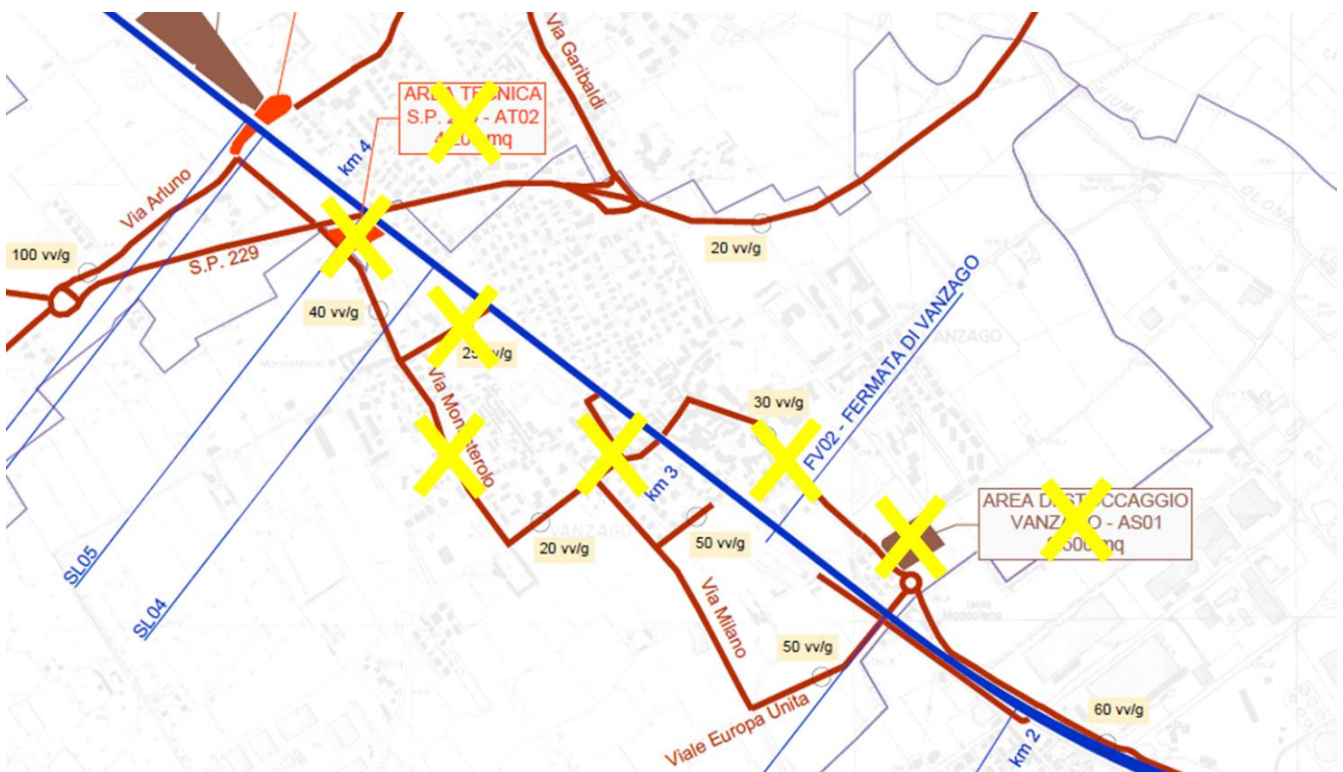


Accesso della pista ciclopeditonale e innesto su via P. Ferrario verso il sottopasso di via Gattinoni

8 – Si osserva che il Comune di Vanzago ha già realizzato a proprie spese il prolungamento della **via I Maggio sino alla rotonda di via Europa Unita**-via Pregnana e che la Città metropolitana di Milano, con il contributo dei Comuni di Rho, Pregnana Milanese e Vanzago, ha realizzato la **SP172 Variante**. Tale sistema viario è considerato l'**anello di protezione del centro abitato di Vanzago**, per evitare, già allo stato attuale, che i mezzi pesanti e il traffico passante entrino in paese. A tale proposito, però, si nota che nel PD2020 tale viabilità non è considerata come possibile percorso dei mezzi durante la fase di cantierizzazione, ritenendo questa una grave lacuna da colmare nella rivisitazione di tutta la previsione delle attività di cantiere.

A riassumere anche quanto riportato ai punti precedente, nelle figure riportate alla pagina successiva si indicano:

- i **percorsi e i cantieri previsti nel progetto di cantierizzazione del PD2020 da vietare** (segnate con delle croci gialle);
- i **percorsi principali richiesti dal Comune di Vanzago** con l'inserimento dell'anello SP172 Var e via I Maggio e l'eliminazione degli altri percorsi non sicuri; ovviamente, tale mappa tiene conto di tutte le richieste e osservazioni del Comune di Vanzago che, se accolte, annullerebbero l'opera in via prioritaria oppure, in subordine, ne limiterebbero di gran lunga il disagio per tutta la comunità e per l'ecosistema di Vanzago.



 Percorsi e cantieri del progetto di cantierizzazione del PD2020 da vietare



9 – Le lavorazioni previste in fase di cantierizzazione produrranno un'**alta concentrazione di polveri** ed i percorsi dei camion indicati causeranno la dispersione delle stesse in tutto il territorio comunale. Al fine di minimizzare il problema si chiede:

- la puntuale verifica della pulizia e del lavaggio degli automezzi prima che gli stessi lascino le aree tecniche di cantiere e attraversino il territorio comunale;

- il lavaggio delle strade comunali e delle strade provinciali urbane interessate dal passaggio degli automezzi almeno due volte la settimana;
- la riasfaltatura, al termine dei lavori, delle strade soggette al passaggio degli automezzi con particolare riguardo per SP 172 Var (in accordo con la Città metropolitana di Milano), via I Maggio, viale Europa Unità, via Milano, via Assisi, via Madre Teresa di Calcutta, e le altre che saranno utilizzate.
- l'utilizzo di barriere fonoassorbenti e antipolvere di altezza adeguata su tutto il territorio comunale interessato dalle lavorazioni (aree di cantiere e linea ferroviaria).

10 – Vista l'assenza di un cronoprogramma dettagliato degli interventi in soggezione ferroviaria e ritenendo che tale questione è dirimente per la realizzabilità di tutto il quadruplicamento della linea Rho-Parabiago, in particolare per la presenza dei vincoli dettati dal fitto contesto urbanistico, della presenza del Canale Villoresi in affiancamento alla ferrovia con il suo ciclo di attività che non può essere alterato e della presenza della ZSC/ZPS Bosco di Vanzago gestito dal WWF, si chiede che all'interno della Conferenza di Servizi sul PD2020, **RFI/Italferr presentino un documento dettagliato sugli interventi in soggezione ferroviaria** per tutti gli interventi su Vanzago, al fine di rendere evidente se essi possono essere svolti oppure se le difficoltà tecniche non lo consentono e **siano necessarie previsioni alternative**. Tale osservazione è ritenuta fondamentale perché potrebbe cagionare la fattibilità dell'intervento tutto oppure scaturiranno delle richieste di varianti in corso di realizzazione dei lavori da parte dell'aggiudicatore con incremento ingiustificabile e ingiustificato della spesa.

11 – Il PD2020 del quadruplicamento della linea prevede che le lavorazioni si possano svolgere su due turni giornalieri concentrando in orario notturno le lavorazioni di realizzazione delle barriere antirumore, che determinano un impatto acustico minore della realizzazione dei rilevati e delle opere d'arte, oltre ad altre lavorazioni come indicato in precedenza. Come già anticipato, viste le indicazioni di massima della relazione generale, si teme che RFI/Italferr e l'appaltatore vorranno utilizzare in maniera sistematica le lavorazioni notturne per gli interventi su Vanzago, ma questo non è assolutamente possibile e trova il Comune fermamente contrario, in virtù del particolare contesto di tranquillità e assenza di rumori notturni. Come già chiesto in passato e non avendo ottenuto alcuna indicazioni precise, si chiede nuovamente di **sviluppare una più precisa indicazione sull'orario e i turni di lavoro, limitando il più possibile l'utilizzo delle ore notturne**: tale **cronoprogramma** non deve essere lasciato all'appaltatore ma deve essere **in carico a RFI/Italferr**, ovvero al proponente dell'opera, e presentato in sede di Conferenza di Servizi del Progetto Definitivo Integrato e della Valutazione di Incidenza (VINCA)/Valutazione Impatto Ambientale (VIA).

Si chiede inoltre che le **lavorazioni non vengano effettuate il sabato e nei giorni festivi** e siano silenziate attraverso l'utilizzo delle migliori tecnologie in modo da minimizzare le emissioni sonore e contenerle nei termini stabiliti dalla legge e nel rispetto della classificazione acustica comunale.

12 – Nella documentazione fornita viene sottolineato che la soluzione di cantierizzazione proposta non è vincolante per l'appaltatore che potrà proporre una soluzione alternativa in base all'organizzazione del proprio lavoro e alle tempistiche da rispettare.

Si chiede il **coinvolgimento diretto del Comune di Vanzago nella elaborazione del Progetto Definitivo che dovrà essere messo a gara** e la condivisione nell'esatta definizione delle lavorazioni, sia in merito agli interventi e alle relative tempistiche, sia in merito al percorso degli automezzi, a eventuali occupazioni di suolo pubblico, all'interruzione di viabilità, di sottopassi e di servizi comunali, poiché questo è l'unico modo per garantire di **minimizzare l'impatto** per la comunità di Vanzago e il suo fragile ecosistema.

4.15 Fasi di cantiere per gli interventi in corrispondenza dei sottovia di Vanzago

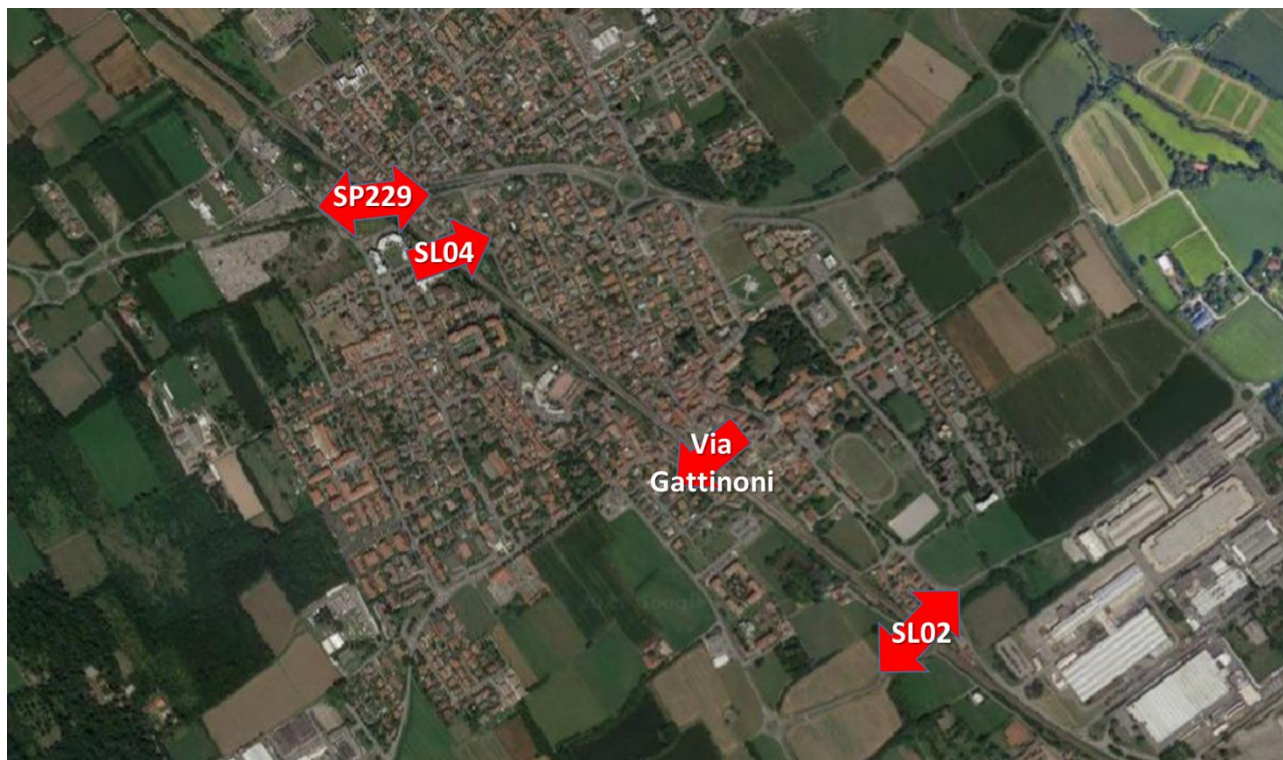
Descrizione del progetto

Per consentire l'ampliamento della sede dei binari, nel PD2020 sono previsti interventi importanti in corrispondenza dei sottopassi di Vanzago lungo viale Europa Unità (intervento SL02 – Prolungamento sottovia viale Europa Unità al km 2+433) e via Madre Teresa di Calcutta (intervento SL04 – Prolungamento sottovia km 3+727).

Non è, invece, previsto alcun intervento specifico per il sottovia di via Gattinoni- via Ferrario.

Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Rimandando ai paragrafi specifici per quanto attiene alle corpose e dettagliate osservazioni in merito agli interventi previsti per i due sottopassi principali (cfr. rispettivamente il § 4.5 ed il § 4.6), di seguito si riportano alcune osservazioni legate alla cantierizzazione di tali opere in una visione più complessiva, peraltro già sollevate nel corso delle precedenti osservazioni (ad esempio nella DGC n. 2194 /2013).



1 – L'adeguamento dei sottopassi (interventi SL02 e SL04) prevede la chiusura degli stessi per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori di ampliamento e di risagomatura delle rampe di accesso. Durante le fasi costruttive risulta indispensabile **garantire la continuità dei collegamenti tra le due parti del paese**, deviando il traffico verso itinerari alternativi che utilizzino i sottopassi più prossimi a quelli oggetto dei lavori. A tal fine, dovranno essere rispettate le tempistiche di realizzazione delle opere, **evitando la chiusura contemporanea dei sottopassi**, per minimizzare i disagi negli spostamenti, contenere il conseguente incremento del traffico di transito lungo il resto della viabilità urbana e garantire i collegamenti ciclo-pedonali.

- Lo **scenario n°1** della cantierizzazione è relativo alla chiusura del sottopasso di Viale Europa Unità [SL02] che è a doppio senso di marcia. Tale situazione è particolarmente significativa perché:

- il traffico proveniente dalla zona a sud-ovest della ferrovia può solo utilizzare il sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta oppure, specialmente i mezzi che qui non possono transitare per le limitazioni in altezza, imboccare la via Monte Rosa in uscita verso Pogliano (su via Vanzago) per poi utilizzare il sottopasso della SP229;
 - il traffico che proviene dalle zone a nord ed est della linea ferroviaria, invece, si riverserà quasi integralmente all'interno del centro urbano utilizzando il sottopasso di via Gattinoni/via P. Ferrario, oppure continuerà ad utilizzare il sottopasso della SP229;
 - chi risiede a Pregnana Milanese e utilizza abitualmente tale sottopasso probabilmente troverà più conveniente utilizzare la viabilità all'interno del proprio Comune.
- Lo **scenario n°2** è relativo alla chiusura del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta [SL04] che è a senso unico in direzione nord-est e, in questo caso:
 - la gran parte del traffico che abitualmente transita qui in direzione sud-ovest/nord-est probabilmente si riverserà sulla viabilità che porta al sottopasso della SP229;
 - una parte del traffico, principalmente quello locale che deve raggiungere i servizi nella parte a nord-ovest di Vanzago, probabilmente preferirà utilizzare viale Europa Unità per evitare di finire sulla SP229, specialmente nelle ore di punta.

Si nota che la chiusura contemporanea delle due sottovie impedirebbe il passaggio in direzione Nord-Est, obbligando tutta l'utenza ad utilizzare il sottovia sulla SP229 in Pogliano Milanese, cosa ritenuta non possibile per le enormi ricadute su tutto il sistema del traffico locale.

- Lo **scenario n°3** è relativo alla chiusura del sottovia della SP229 [SL05] che è particolarmente significativo vista la mole di traffico che ivi transita ogni giorno ad ogni ora. In questo caso, vi è il forte rischio che il traffico che attraversa il sottopasso in direzione sud-ovest/nord-est si riversi in Vanzago ed utilizzi il sottopassaggio di Via Madre di Teresa di Calcutta oppure, transitando per le vie Arsiero/Monasterolo/P.Ferrario/Milano, il sottopassaggio di Viale Europa Unità; chi transita in direzione opposta, invece, si riverserà nel centro storico di Vanzago o in Viale Europa Unità passando sull'anello esterno della SP172-Var/Via I Maggio.

Il Comune di Vanzago, chiede quindi che si inseriscano le seguenti prescrizioni al progetto esecutivo in merito alla cantierizzazione e al cronoprogramma delle opere, che **tenga conto delle esigenze di mobilità dei sottopassi**:

- è vietata la chiusura contemporanea dei sottopassi di via Madre Teresa di Calcutta e di Viale Europa Unità;
- è vietata la chiusura contemporanea del sottopasso della SP229 (intervento SL05) e del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta (intervento SL04) oppure del sottopasso della SP229 (intervento SL05) e del sottopasso di Viale Europa Unità (SL02) poiché tali eventi arrecherebbero grave pregiudizio al sistema del traffico locale e al traffico passante con ricadute pesantissime sull'abitato di Vanzago, ma non solo;
- nell'eseguire gli interventi SL02 e SL05 si deve evitare la chiusura completa della sottovia garantendo comunque il traffico in una sola direzione o il senso unico alternato con opportuni sistemi di segnalazione e movieri o, in subordine, di minimizzare il più possibile la durata di completa inibizione del traffico;
- l'intervento SL02 deve svolgersi preferibilmente nel periodo dal 15 Giugno al 7 Settembre, in concomitanza della riduzione del traffico per la chiusura delle scuole e il periodo di ferie che riduce il traffico passante da questa importante arteria (che - si ricorda - è una strada provinciale);
- i tempi e i momenti di esecuzione degli interventi SL02, SL04 e SL05 devono essere quelli indicati con precisione nel Progetto Definitivo poiché terranno conto delle problematiche relative al traffico automobilistico, alle lavorazioni sulla ferrovia ed alla presenza del Villorosi che passa sopra questi tre manufatti;

Siccome i tre flussi suindicati (auto, treni, acqua) hanno precisi vincoli fisici e alle volte anche antitetici, è necessario che nell'ambito della Conferenza di Servizi relativa al PD2020 si costituisca un **tavolo di lavoro dedicato** alla presenza di Regione Lombardia, RFI/Italferr, Consorzio Villaresi, Città Metropolitana di Milano, Comune di Vanzago, e Comune di Pogliano Milanese che porti alla **redazione di un protocollo di intesa per l'esecuzione degli interventi SL02, SL04 e SL05** e per la risoluzione delle relative interferenze.

2 – Sempre per quanto concerne i sottopassi all'interno di Vanzago, si chiede una **verifica della risagomatura delle rampe e della livelletta** da eseguire in contraddittorio con il Comune di Vanzago e con la Città metropolitana di Milano per le rispettive competenze, al fine di evitare situazioni di pericolo o di scarsa praticabilità degli stessi, soprattutto durante il periodo invernale.

3 – Per quanto riguarda la **sottovia Gattinoni-Ferrario**, si segnala che RFI/Italferr non hanno dedicato alcuna considerazione a tale infrastruttura all'interno del PD2020.

Il Comune di Vanzago osserva, innanzitutto che, tra le prescrizioni CIPE sul Progetto Preliminare (deliberazione 65/2005) vi era la realizzazione *“dell'accesso diretto dal sottovia ai marciapiedi dei binari della fermata ferroviaria”*. Tale opera è stata realizzata e tuttora viene altamente utilizzata in particolar modo dai cittadini che, di ritorno da Milano, debbono raggiungere la parte del paese a sud-ovest della linea ferroviaria, dove risiede oltre la metà degli abitanti di Vanzago. Visto lo spostamento in direzione Milano della stazione di Vanzago di circa 150 metri, si chiede di riproporre tale prescrizione, verificando la possibilità di **mantenere l'accesso diretto ai binari dal sottopasso di via Gattinoni-Ferrario**, realizzando un opportuno passaggio pedonale che raggiunga l'inizio della banchina centrale che, con il previsto modello di esercizio, potrà essere sfruttata massicciamente nelle due direzioni (verso Milano e verso Gallarate sia in andata sia in ritorno).

In secondo luogo, si chiede a RFI/Italferr di esibire in sede di Conferenza di Servizi una **perizia tecnica** redatta da professionisti del settore, che contenga quanto segue:

- una serie di verifiche e di rilievi, con analisi del quadro fessurativo presente sulle strutture murarie, al fine di definire e certificare il **grado di conservazione della sottovia Gattinoni-Ferrario** e del grado di tenuta statica del manufatto;
- un **piano di monitoraggio e di manutenzione** programmata della sottovia da realizzarsi a carico di RFI a partire dall'anno 2022;
- la **certificazione che la struttura sia in grado di sopportare il carico dei treni previsti** dall'implementazione del flusso di treni in seguito allo scenario del quadruplicamento Rho-Parabiago e del successivo eventuale triplicamento della Parabiago-Gallarate, che faranno crescere in maniera significativa il transito dei treni passando **da 206 a 434** con dubbi sulla tenuta della struttura che non fu progettata per tali carichi, specialmente se si considera che i futuri treni merci avranno una sagoma e una capacità di carico superiore.

4.16 Barriere antirumore

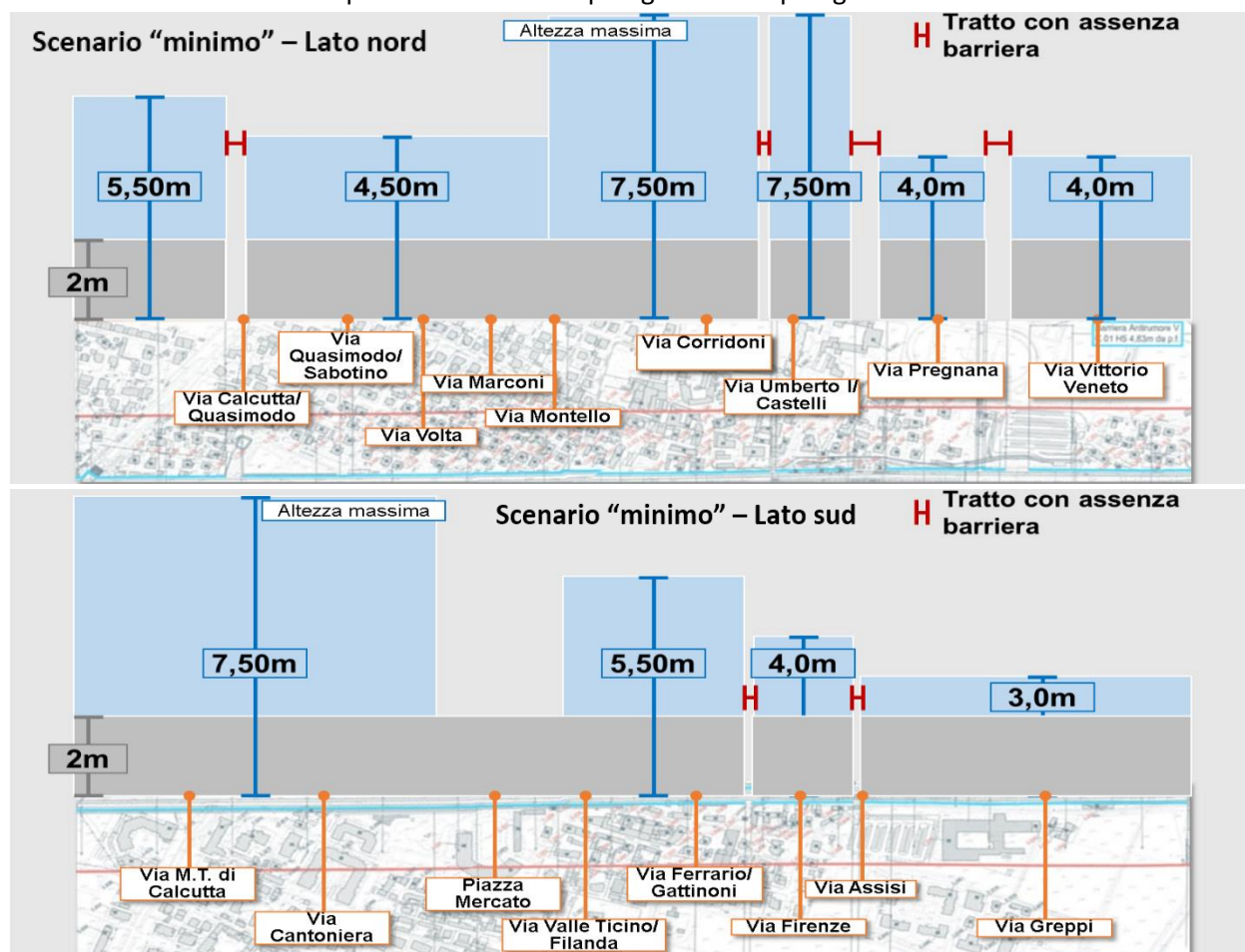
Descrizione del progetto

Nel PD2020 sono previste delle **barriere fonoassorbenti** con il **tipologico standard di RFI di diverse altezze**, con un basamento in calcestruzzo fino all'altezza di 2 m dal piano del ferro e sormontate da una pannellatura fino all'altezza indicata nello studio di dimensionamento acustico.

Il tipologico standard va da H0, con altezza di 2 m dal piano del ferro (ovvero solo con la base in calcestruzzo), fino ad H10 con altezza di 7,5 m dal piano del ferro per quelle di tipo verticale e 7,38 m per quelle inclinate. Nelle figure successive si vedono le barriere riportate lungo lo sviluppo del tracciato ferroviario per il lato nord e il lato sud, al fine di comprenderne meglio altezze e impatti.

Nella documentazione di progetto vi sono delle **indicazioni contraddittorie** rispetto alle barriere anti-rumore che verranno installate a Vanzago nel caso in cui l'opera venga ritenuta meritevole di proseguire l'iter amministrativo, sia in termini di altezze sia di tipologia. Esiste, nei fatti, un **dimensionamento** che deriva dallo **studio acustico per il caso "a regime"**⁴⁹, ovvero dopo la realizzazione anche del triplicamento Parabiago-Gallarate, e un **dimensionamento nello scenario "minimo"**⁵⁰, ovvero relativo al traffico ferroviario da implementarsi con il solo quadruplicamento della Rho-Parabiago e Raccordo Y.

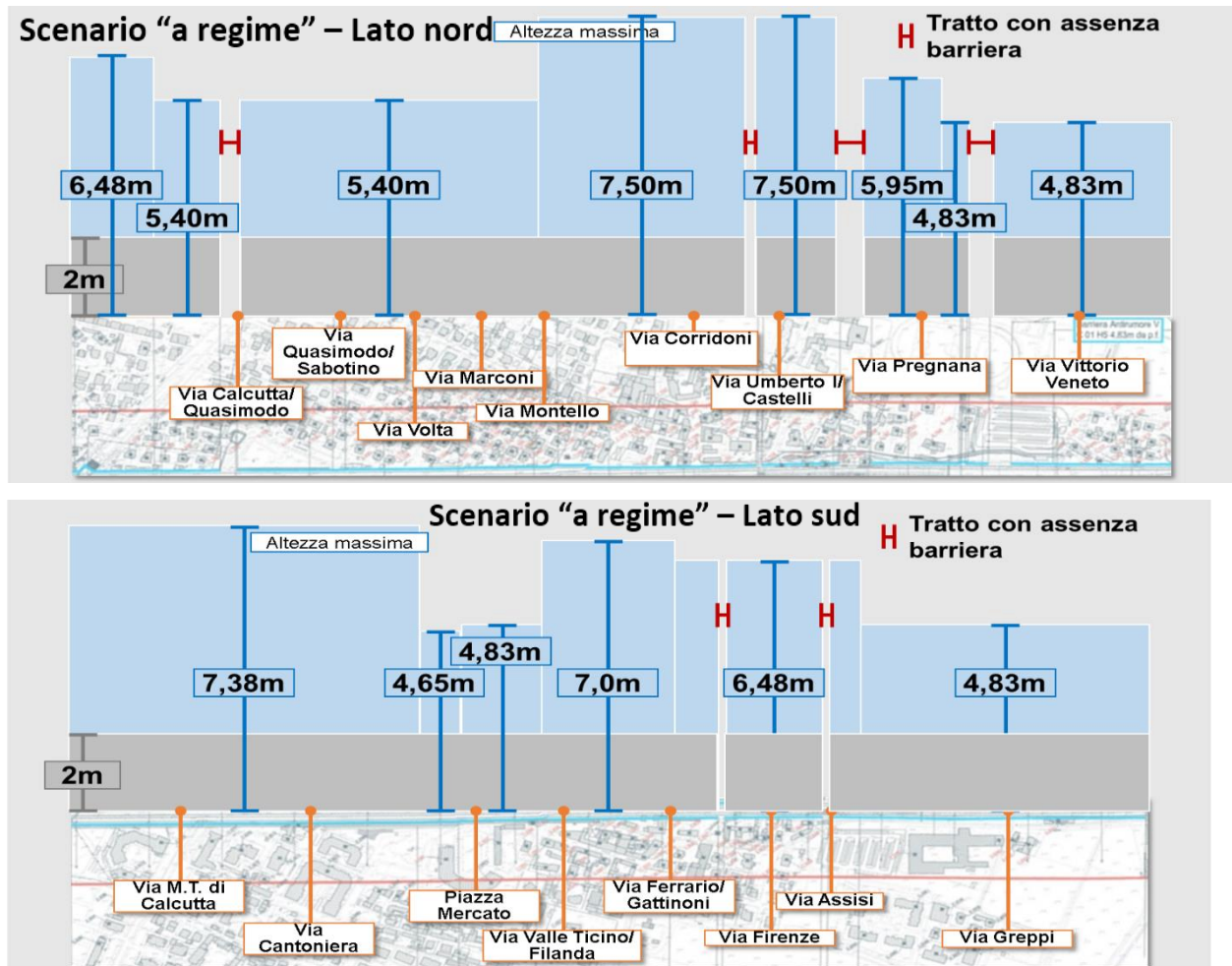
Nella fase "minima" le barriere previste vanno dal tipologico H0 al tipologico H10.



⁴⁹ Elaborati MDL112D22RHSAA000A001A, MDL112D22N6SA000A025A e MDL112D22N6SA000A026A del DVD1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. settembre 2012)

⁵⁰ Elaborati MDL130D22RGIM0006001A, MDL130D22P6IM0006008A e MDL130D22P6IM0006009A del DVD1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. novembre 2017)

Nella fase “a regime” le barriere previste vanno dal tipologico H4 al tipologico H10.



Oltre alle barriere sono previsti anche degli **interventi sui recettori** all’interno delle fasce di maggior tutela, che non riescono ad essere mitigati (tipicamente gli ultimi piani dei condomini più alti, oltre il 5° piano con la facciata esposta verso il binario).

Criticità riscontrate e proposte/ricieste di miglioramento

Il Comune di Vanzago ritiene che le **barriere fonoassorbenti previste dal PD2020** siano totalmente **incompatibili con il proprio contesto urbano**, pertanto formula le seguenti considerazioni e conseguenti richieste di chiarimento/modifica/integrazione.

1 – Come già osservato dal Comune nelle osservazioni precedenti, la Deliberazione del CIPE 33/2010 per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore prevedeva che *“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. Sarà onere del soggetto aggiudicatore la messa a dimora delle piante di cui trattasi”.

Nelle osservazioni del Comune di Vanzago sul progetto definitivo integrato (di cui alla DGC 194/2013 del 07.12.2013) si osservava che tali barriere erano in diversi tratti opache.

Attualmente tale previsione permane nella descrizione dello studio acustico in alcuni tratti, ed anche nella relazione di cantierizzazione⁵¹, in particolare per la BA-C-07 tra pk 2+438 e pk 2+870 (H2 di altezza 2,98 m da p.f.) in zona via Assisi/Stazione e la BA-C-11 tra pk 3+342 e 3+909 (H10 di altezza 7,38 m da p.f.) dal parco della Filanda fino alla SP229 in Pogliano, in affaccio ai condomini “Filanda 1”, “Filanda 6” e “Filanda 7”.

CODIFICA	LINEA	LATO	PK	PK	Tipologia Barriera	Altezza da pf	Lunghezza	COMPOSIZIONE	Tratto di BA su muro di recinzione	Superfici BA standard (basamento, montanti e pannelli)
WBS		N/S	Inizio	Fine		(metri)	(metri)	trasparente/opaca		
BAC01	Binario Nord - Bretella Nord	nord	2+441	2+663	H3	3,95	222	Trasparente	163	280,25
BAC02	Binario Nord - Bretella Nord	nord	2+694	2+850	H3	3,95	162	Trasparente		769,5
BAC03	Binario Nord - Bretella Nord	nord	2+894	2+996	H10	7,5	102	Trasparente		846,6
BAC04	Binario Nord - Bretella Nord	nord	3+004	3+268	H10	7,5	264	Trasparente	264	0
BAC05	Binario Nord - Bretella Nord	nord	3+268	3+691	H4	4,44	423	Trasparente	423	0
BAC06	Binario Nord - Bretella Nord	nord	3+722	3+917	H6	5,42	267	Trasparente	267	0
BAC07	Binario Sud	sud	2+438	2+870	H2	2,98	432	Opaca	89	1296,54
BAC08	Binario Sud	sud	2+882	3+014	H3	3,95	132	Trasparente	132	0
BAC09	Binario Sud	sud	3+021	3+270	H6	5,42	249	Trasparente	249	0
BAC10	Binario Sud	sud	3+270	3+432	H0	2	162	Trasparente	162	0
BAC11	Binario Sud	sud	3+432	3+909	H10	7,38	477	Opaca	148	2691,22

Le tavole con la localizzazione degli interventi di mitigazione dello studio acustico⁵², invece, riportano tratti grafici differenti, con barriere tutte trasparenti all’interno del Comune di Vanzago. Si chiede di **fare chiarezza** su questo punto e, ovviamente, si conferma la richiesta già espressa in passato di **non prevedere barriere opache** a Vanzago visto l’elevato grado di antropizzazione del territorio.

Tali barriere, quindi, continuano ad essere estremamente impattanti e in contrasto anche con le prescrizioni di Regione Lombardia di cui alla DGR n. X/1264 del 24.01.2014, che prevedono: “4.b - Dovranno essere utilizzare barriere acustiche in grado di minimizzare la barriera determinata dall’effetto “muro continuo”. In corrispondenza delle abitazioni dovrà privilegiarsi la scelta di barriere trasparenti.” e “4.f Ove necessario le barriere antirumore dovranno essere integrate con interventi diretti sul recettore”.

Anche il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 2014 ha eccepito che “riguardo alle barriere antirumore, che in alcuni casi raggiungerebbero l’altezza di m 7, si rileva la necessità di verificarne l’impatto visivo e percettivo soprattutto nei contesti urbanizzati – che peraltro risultano largamente prevalenti – ed in particolare in adiacenza ad immobili residenziali, riducendone, ove possibile, l’altezza ferma restando la necessità del soddisfacimento dei requisiti acustici”.

La presenza di un muro fisico, in alcuni casi alto ben 7 m, al centro del nucleo abitato rappresenta una soluzione inaccettabile, anche in presenza di mitigazioni a verde, poiché costituisce una vera e propria frattura

⁵¹ Elaborato MDL132D53RGCA0000001A del DVD 4 – 44. CANTIERIZZAZIONE (rev. novembre 2017)

⁵² Elaborati MDL112D22N6SA000A025A e MDL112D22N6SA000A026A del DVD1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. settembre 2012)

territoriale con il conseguente deturpamento della qualità paesaggistica e visiva e l'eliminazione della continuità urbanistica. Tale situazione rende quindi necessario un notevole **sforzo architettonico** e un'attenta **progettazione da un punto di vista tecnico ed estetico** che, discostandosi dal tipologico standard attualmente in uso, punti come prima soluzione alla realizzazione di barriere **"completamente trasparenti"**.

Solo nel caso in cui risultasse impossibile garantire la mitigazione acustica prevista per legge, si chiede per la parte in calcestruzzo, l'utilizzo di soluzioni che possano ridurre l'impatto causato dall'inserimento delle barriere nel contesto urbano e contemporaneamente risolvere i problemi legati dalla difficile e costosa manutenzione delle **mascherature a verde**.

2 – Per quanto riguarda la **mitigazione del rumore a partire dalla sorgente rumorosa** (ovvero interazione ruota-rotaia), giova inoltre ricordare la prescrizione di Regione Lombardia nella DGR n. X/1264 del 24.01.2014 che recita così *"4.h Sia esplicitamente valutata la possibilità di utilizzare il subballast in conglomerato bitumoso additivato con granuli di gomma nei tratti a velocità bassa e in ambito di stazione, ed utilizzare, in altri tratti, la tipologia di migliore mitigazione anche a valle dei risultati delle sperimentazioni in corso sui nuovi sistemi antivibranti."*

Inoltre, sempre allo scopo di minimizzare gli impatti delle barriere antirumore, si chiede la possibilità, in accordo con i cittadini frontisti, di **compensare la riduzione in altezza delle barriere con interventi diretti sugli edifici esposti al rumore**. Tale soluzione garantirebbe il rispetto dei limiti di emissione sonora previsti dalla legge e l'inserimento di barriere più basse e meno impattanti sul territorio comunale. Per raggiungere tali obiettivi si chiede di procedere come di seguito esplicitato.

- Nell'ambito della **revisione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA)** per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e Verifica di Incidenza (VINCA), di **predisporre uno studio acustico dedicato a Vanzago con SoundPLAN da svolgersi in contraddittorio con l'Amministrazione Comunale di Vanzago ed ARPA Lombardia**, che contempli, in primo luogo, la verifica dello Studio acustico per la fase funzionale "minima" del PD2020⁵³. In particolare, **non è condivisibile** – se effettivamente così è stato modellizzato – l'inserimento nel modello acustico di una **velocità dei convogli pari a 160 km/h per treni diurni e notturni passeggeri di tipo ES e REG, e di 100 km/h per i treni merci** (ref. pag. 32 della Relazione Acustica⁴⁹). Anche la classificazione delle strade come sorgenti concorsuali di rumore sui recettori è inadeguata e non corretta, avendo stimato in Vanzago strade urbane (o addirittura strade chiuse come via Cantoniera) come strade ad alta intensità di traffico, addivenendo, così, ad una sovrastima dell'inquinamento acustico.

Nel rifare lo studio, in contraddittorio con il Comune di Vanzago e ARPA Lombardia, si chiede che si proceda come descritto.

A. Imposizione delle mitigazioni alla sorgente, tra cui: utilizzo del *subballast* in conglomerato bitumoso additivato con granuli di gomma lungo tutta la tratta di Vanzago e non solo in stazione (come richiesto da Regione Lombardia), verifica ed implementazione dei nuovi sistemi antivibranti nel tratto di Vanzago (come richiesto da Regione Lombardia) ed imposizione della velocità di transito nel tratto in Vanzago ridotta, al fine di contenere l'origine del rumore.

B. Verifica dell'efficacia delle singole mitigazioni alla sorgente e dell'efficacia complessiva ottenuta avendo come parametro di risultato il rumore percepito su alcuni recettori obiettivo già analizzati nel precedente studio acustico.

C. Dopo l'inserimento della riduzione del rumore alla sorgente di cui in precedenza, **effettuare una simulazione acustica con SoundPLAN inserendo il tipologico H0 (senza barriere fonoassorbenti) su tutta la**

⁵³ Elaborato MDL130D22RGIM0006001A del DVD 1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. novembre 2017)

linea al fine di definire il numero di recettori su cui intervenire e valutare così l'impatto sul quadro economico che dovrebbe non essere eccessivo, in quanto la previsione degli interventi diretti sui recettori si compensa con l'eliminazione della posa delle barriere fonoassorbenti e con la riduzione dell'impatto, anche economico, delle lavorazioni in soggezione ferroviaria.

Il Comune di Vanzago ritiene che tale soluzione sia la migliore, rispondendo contemporaneamente all'esigenza di mitigare il rumore percepito dai cittadini e l'esigenza di non devastare il territorio con la posa di tali orribili manufatti. Anche se trasparenti, infatti, rappresentano quel "muro continuo" che anche Regione Lombardia ha chiesto di non realizzare.

- In subordine e in seguito al percorso di analisi da effettuare descritto al punto precedente, su esplicita richiesta del Ministero dei Trasporti o dal Ministero dell'Ambiente, si suggerisce di verificare una **ottimizzazione che, partendo dai risultati dello studio acustico precedente, proceda al dimensionamento, in soli alcuni tratti di Vanzago, di barriere acustiche fonoassorbenti trasparenti di altezza minima proprio per ridurre il disagio visivo e l'effetto muro**, prevedendo interventi diretti sui recettori quantificandone l'entità al fine da lasciare al decisore (i.e.: Regione Lombardia e il CIPE), sentito il parere del Comune di Vanzago, quale soluzione adottare.

Per fare un **confronto economico**, nel corso degli ultimi due anni, sono state posizionate delle barriere antirumore a Chiusa e Colle Isarco: nel primo caso le barriere sono costate 1.480.000 € per 582 m con altezze che variano da 3 m a 4 m, mentre le barriere di Colle Isarco sono costate circa 2.640.000 € per 918 m di estensione e altezze da 4 m a 5,5 m. A Vanzago, la lunghezza dell'intervento è pari a circa 1.500 m (per la precisione 1.440 m sul lato nord e 1.452 m sul lato sud) con altezze delle barriere fino a 7,5 m e con costi estremamente elevati che, per analogia con i casi succitati, dovrebbero superare abbondantemente i 5 Milioni di €.

Dai dati desunti dalle **"Schede di censimento dei ricettori"** dello Studio acustico⁵⁴ e dalle cartografie connesse, si stima che il numero di recettori a Vanzago interessati è pari a circa 223 (circa 130 recettori con i codici C1000-C1152, circa 80 con i codici C2001-2082 e 13 con i codici C3001-3009, 4001, 5001, 5002, 6001). Di questi, già 11 recettori pare che debbano ricevere comunque interventi di mitigazione in facciata, a quanto risulta, nel piano degli espropri, dalla "Relazione giustificativa per gli interventi diretti sui ricettori"⁵⁵.

Comune	K	ricettori da mitigare	superfici da asservire	mq infissi da sostituire
Rho	0,80	65	18.960	3.792
Pregnana M.se	0,80	3	600	120
Vanzago	0,80	11	2.640	528
Nerviano	0,80	3	480	96
Parabiago	0,80	14	3.120	624
Canegrate	0,80	1	120	24
Totale		97	25.920	5.184

La relazione succitata e le formule indicate, consentono di valutare attentamente l'**analisi costi-benefici relativa all'altezza delle barriere acustiche nei vari scenari di ottimizzazione acustica** previsti e addivenire al caso ottimale che consente di non realizzare del tutto o realizzare le barriere acustiche basse solo in alcune parti del paese.

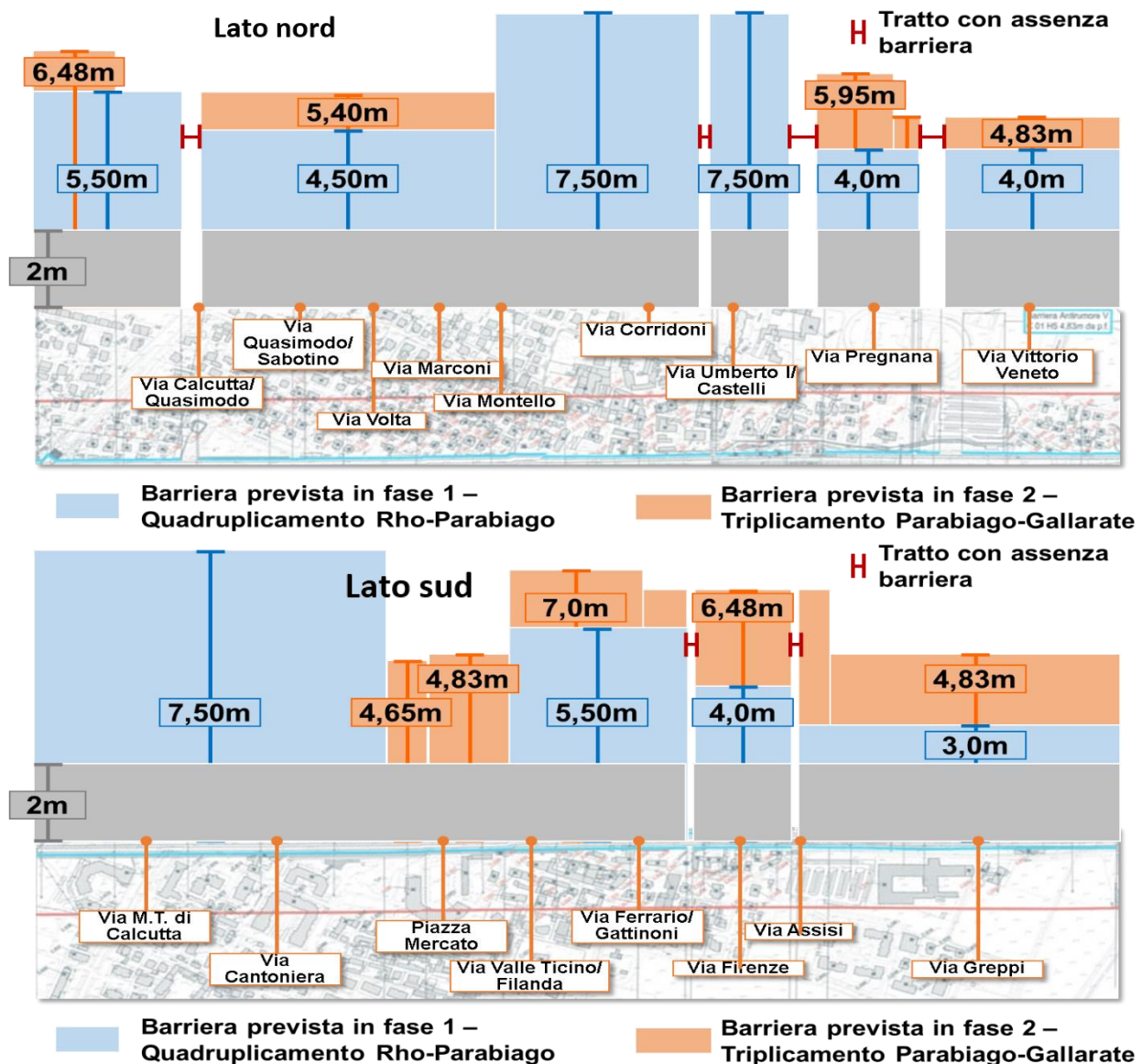
⁵⁴ Elaborati MDL112D22SHSA000A005A e MDL112D22SHSA000A006A del DVD1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. settembre 2012)

⁵⁵ Elaborato MDL130D43RGAQ0000003A del DVD1 – 04. ESPROPRIO (rev. dicembre 2017)

Il Comune di Vanzago, al fine di eliminare la posa di tali orribili barriere o, in subordine, di ridurne l'altezza a 2 metri dal piano del ferro, è disposto anche a organizzare una **consultazione cittadina** (es.: *un referendum*) per evitare questo scempio del territorio su un quesito steso in accordo con Regione Lombardia e il Ministero dei Trasporti.

3 – In aggiunta a tali studi, e nel caso in cui non vi sia la volontà di ridurre tali barriere antirumore, il Comune di Vanzago osserva che la posa di barriere antirumore in due momenti differenti sia la cosa peggiore che possa capitare: oltre alla devastazione subita nella realizzazione del quadruplicamento Rho-Parabiago, si dovranno subire ulteriori disagi quando, con il triplicamento Parabiago-Gallarate, occorrerà rialzare le barriere per far fronte al maggior numero di treni previsti.

A tal proposito, si chiede di operare, dopo l'ottimizzazione richiesta in precedenza per eliminare o abbassare le barriere antirumore, per prescrivere che **le barriere antirumore posate nello "scenario minimo" non vengano poi modificate o innalzate nella fase dello scenario "a regime"** e, invece, si intervenga direttamente sui recettori, minimizzando disagi per la popolazione e riducendo i costi complessivi di intervento.



4 – Come già chiesto, in particolare e da ultimo nella DGC 194/2013, in Comune di Vanzago deve essere prescritta **la realizzazione delle barriere attraverso la sola occupazione della sede ferroviaria**. In passato era stato previsto di utilizzare l'area verde pubblica in via Quasimodo denominata "Parco del Casinutun" per posare tali barriere, ma anche questa scelta è da sostituire con la posa dal lato del binario.

Si chiede che tale scelta, che avrebbe il vantaggio di minimizzare i disagi ai proprietari frontisti lungo la linea ferroviaria, alla popolazione e alla circolazione delle autovetture, sia confermata anche in sede di progettazione esecutiva e venga formalmente prescritta all'esecutore dell'opera.

5 – Si chiede che la **posa delle barriere** e tutti gli **interventi di risanamento acustico** siano **realizzati contestualmente all'esecuzione degli interventi** di quadruplicamento della linea e venga conclusa **prima della messa in esercizio** della linea stessa, in modo da garantire il rispetto dei limiti di rumore previsti dalla normativa nazionale e dalla zonizzazione acustica approvata con DCC n. 31 del 17.06.2011.

6 – Al fine di evitare che i pannelli trasparenti delle barriere antirumore con il passare del tempo si opacizzino, ci chiede che venga prescritto a RFI di:

- provvedere ad una **costante e periodica pulizia straordinaria** di tali pannelli trasparenti con cadenza almeno semestrale;
- dotare le barriere di un **sistema di videosorveglianza** per impedire che diventino oggetto delle scritte o dei disegni da parte dei gruppi di *writers* poiché tali dipinti minerebbero la trasparenza dei pannelli e quindi ridurrebbe la luce diretta sulle abitazioni a ridosso della linea ferroviaria.

4.17 Demolizioni di abitazioni e manufatti o danni in fase di esecuzione lavori

Descrizione del progetto

Nel PD2020 sono riportati un numero significativo di **abbattimenti di abitazioni di privati e di manufatti** che rappresentano una ferita profonda per i cittadini che subiranno i disagi di tali interventi. Cosa peggiore è l'attuale presenza di **situazioni critiche in merito alle quali RFI non ha chiarezza di come procedere e/o per le quali sono presenti informazioni discordanti** nella documentazione.

Tali situazioni critiche sono, in particolare, le seguenti:

- Via P. Ferrario, 6-8-10 – non è chiaro se la corte verrà tutta demolita o solo in parte;
- Via Corridoni, 3 – non è chiaro se la “Torretta” verrà abbattuta e se il resto della corte non subirà danni in caso di demolizione della stessa;
- Via Cantoniera, 25 – è previsto l’abbattimento solo di parte della corte;
- Via Villoresi – alcuni immobili della via a ridosso della ferrovia rischiano di essere seriamente danneggiati;
- Via Madre Teresa di Calcutta e Via Valle Ticino, 36 – i due condomini sono altamente impattati dallo spostamento dei binari e dalla previsione dello spostamento del Villoresi, sempre in affiancamento alla ferrovia ma interrato.

Inoltre, come già indicato in altre parti del presente documento, vi sono una serie di immobili che, in virtù del loro posizionamento a ridosso delle zone degli interventi invasivi (posizionamento binari e barriere anti-rumore, spostamento Villoresi, scavi e palancoati, posa di manufatti, opere di ingegneria civile varia, ecc.), rischiano di andare incontro a **danneggiamenti** o addirittura a **futuri problemi di staticità**.

Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Il Comune di Vanzago chiede con forza che **RFI conferisca un incarico ad una società di ingegneria civile che faccia tutti i rilievi del caso e rediga delle perizie** in merito a:

- Via P. Ferrario, 6-8-10 – possibilità di demolizione solo di una parte di corte e tenuta statica della restante parte di corte non abbattuta;
- Via Corridoni, 3 – possibilità di mantenimento in essere della cosiddetta “Torretta” o sua demolizione e, in caso di abbattimento – opzione non desiderata dal Comune di Vanzago – possibilità di mantenere in essere il resto della corte senza che subisca danni in caso di demolizione della stessa;
- Via Cantoniera, 25 – possibilità di abbattimento solo di parte della corte e tenuta statica dell’altra parte;
- Via Villoresi – verifiche strutturali su tutte le case di tale via;
- Via Madre Teresa di Calcutta e Via Valle Ticino, 36 – verifiche strutturali sulla tenuta durante i lavori e fattibilità tecnica dell’intervento IN17 previsto.

4.18 Impiego della Cava di Eredi Bellasio E. snc

Descrizione del progetto

Nella Relazione Generale circa la cantierizzazione, è riportato tra gli impianti fornitori di inerti, l'azienda denominata con il codice "C3" in Pregnana Milanese "Cava Cascina Madonnina" dell'impresa Eredi di Bellasio Eugenio snc. Sono indicati volumi autorizzati pari a 134.000 mc.

Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Il Comune di Vanzago, in primo luogo, anticipa che tale azienda ha nel corso degli anni violato diverse leggi e subito dei processi di natura civile e penale per violazioni relative allo stoccaggio dei materiali.

Inoltre, si fa presente che, negli ultimi due decenni, il privato ha sempre cercato di espandere la sua attività di cava, nonostante la forte contrarietà dell'amministrazione Comunale, mentre il Comune



di Vanzago ha sempre osservato di non incrementare i volumi di cava, di gestione terre e rocce da scavo e/o di trattamento di rifiuti, poiché l'impianto si trova in un contesto di pregio agricolo nel Corridoio principale della Rete Ecologica Regionale all'interno del Parco Agricolo Sud Milano e in vicinanza della ZSC/ZPS del WWF. Inoltre, il Comune di Vanzago spinge perché presto si arrivi alla conclusione dell'attività di tale impianto, tant'è che attualmente Città metropolitana di Milano non ha concesso alcun ampliamento di questa attività, anzi, l'area in cui è collocata è passata dall'essere una ATEg7 – Ambito Territoriale Estrattivo, ad un Rg13, ovvero una cava di recupero che in breve tempo (5 anni massimo) deve cessare ogni attività e riqualificare l'area dove si trova e ri-naturalizzarla dopo lunghi decenni di consumo di suolo pregiato in aperta campagna in zone altamente tutelate.

Per quanto riportato qui sopra, e in ossequio al Piano Cave (sabbia e ghiaia) della Città metropolitana di Milano per gli anni 2019-2029, si chiede di:

- **vietare** espressamente all'appaltatore, nel redigere il Progetto Esecutivo, **di utilizzare liberamente tale impianto;**
- **mantenerlo nell'elenco dei siti considerati come fornitore di inerti**, ma per meglio tutelare l'ambiente e il fragile ecosistema del territorio tra Vanzago e Pregnana Milanese, condizionarne l'utilizzo solo a valle di opportuna istruttoria condotta con la Città Metropolitana di Milano – Settore Cave, il Comune di Vanzago e il Comune di Pregnana che consenta di decretare **l'impiego del solo materiale già accumulato nel corso di questi anni** al fine di accelerare il processo di riconversione dell'attività industriale e riqualificare il territorio di pregio ambientale.

4.19 Spostamento elettrodotto Cesano-Tavazzano Est

Descrizione del progetto

Il progetto inserito nel PD2020 è lo **studio di fattibilità richiesto a Terna dal Comune di Vanzago nel 2009** per lo spostamento al di fuori dell'abitato, del tracciato dell'elettrodotto Cesano-Tavazzano Est compreso tra i sostegni n. 12 e n. 15.

Criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Vista la criticità di tale intervento e dell'importanza dello stesso, il Comune di Vanzago formula le seguenti richieste.

1 – Elaborazione e presentazione in Conferenza di Servizi di un **vero e proprio Progetto Definitivo** di risoluzione dell'interferenza con l'elettrodotto (e non già uno studio di fattibilità risalente al 2009), che tenga conto anche della mutata conformazione del territorio con la viabilità che è stata realizzata tra il 2009 e il 2020.

A tal fine, si chiede di sviluppare il progetto, non solo dello **spostamento** dell'elettrodotto, ma anche del suo **interramento**, al fine di ridurre l'impatto di tale infrastruttura.

2 – Realizzazione di questo intervento di mitigazione ambientale senza attendere la progettazione dell'opera ferroviaria, ma con apposita convenzione da stendersi tra Italferr, Terna, Comune di Vanzago e Ministero dell'Ambiente, partendo con i lavori non appena Terna abbia prodotto il progetto definitivo/esecutivo e il Ministero dell'Ambiente lo abbia approvato.

4.20 Progetto di mitigazione ambientale – alberature e aree verdi

Descrizione del progetto, criticità riscontrate e proposte/richieste di miglioramento

Per quanto riguarda gli **interventi di potenziamento arboreo in via Assisi, via Quasimodo, via Della Filanda, parcheggio di via Pregnana** previsti nel PD2020 è necessario osservare quanto segue, con riferimento alle tavole indicate come *“Opere a verde: planimetria sezioni e griglie di impianto”*⁵⁶.

- Per la Tav. 4/16, si condivide la scelta di alberare i parcheggi e creare dei filari di protezione verso le abitazioni e la ferrovia, come per le altre piantumazioni le alberature dovranno essere di altezza e circonferenza adeguata. Si raccomanda la posa dell'impianto di irrigazione essenziale per i primi anni di vita delle piante.
- Nella Tav. 5/16 è previsto un filare di alberi a ridosso della barriera all'interno del **parco giochi di via Quasimodo**, e, sul lato opposto della ferrovia, - **nel parco della Gareta e al limitare del condominio di via Deledda**; eventuali altre piantumazioni dovranno essere concordate preventivamente con il Comune di Vanzago. Si raccomanda la posa dell'impianto di irrigazione essenziale per i primi anni di vita delle piante.
- La Tav. 6/16 riguarda il parco giochi “Del Cerini” di via della Filanda, per il quale si riscontra la necessità di **ripristinare il filare di 63 pioppi cipressini** che verranno abbattuti con il PD2020, con nuovi alberi di adeguata altezza e circonferenza, **ma il resto del parco deve restare a disposizione dei bambini con i giochi presenti per tutto il tempo delle lavorazioni**. Anche in questo caso il progetto finale delle piantumazioni e delle opere a verde dovrà essere concordato preventivamente con il Comune di Vanzago. Anche in questo caso è essenziale l'impianto di irrigazione.
- Per quanto riguarda la **via Castelli e Piazza XXV Aprile**, invece, si dovrà trovare una soluzione che consenta di non abbattere gli alberi. In caso contrario, essi andranno piantumati nuovamente a seguito di condivisione di un progetto di messa a dimora concordato con il Comune di Vanzago.
- In generale si richiama il principio stabilito da Regione Lombardia in merito alla necessità di **sostituire tutti gli alberi e le piante che vengono eliminate** per far posto al progetto di Potenziamento ferroviario e si rafforza il concetto con la necessità di **condividere la scelta** e la collocazione di tali alberi solo dopo confronto approfondito.

Si fa notare, infine, che, per quanto prescritto da Regione Lombardia nella DGR n. X/1264 del Gennaio 2014, anche la **manutenzione relativa alle opere a verde saranno a carico di RFI**, pertanto è necessario sviluppare gli opportuni strumenti convenzionali per garantire questi aspetti nel tempo.

4.21 Altre osservazioni e proposte di miglioramento

Ritenendo che le opere di mitigazione e di compensazione previste dal progetto definitivo non siano esau-
stive e sufficienti, in via subordinata e in difetto rispetto a quanto richiesto nel § 4.1, il Comune di Vanzago
chiede di accogliere le seguenti osservazioni e proposte di miglioramento.

1 – Si chiede l'interramento della tratta di SP229, dalla rotonda di allaccio alla SP172 (opera ormai comple-
tata da parte della Città metropolitana di Milano con il contributo dei Comuni di Rho, Pregnana Milanese e
Vanzago) **alla rotonda di allaccio alla SP109 nella tipologia prevista dal Progetto Sempione Bis**. Tale opera,
che partì con la fase di progettazione preliminare contestualmente al progetto preliminare del Potenzia-
mento della ferrovia Rho-Arona tratta Rho-Gallarate, **consentirebbe di ricucire il territorio dei due Comuni**
e va realizzata contestualmente all'opera ferroviaria che già pesantemente impatta il rifacimento della sot-
tovia e del cavalcavia della SP229. Tale richiesta è fortemente condivisa anche con il Comune di Pogliano
Milanese anche in relazione alla presenza della vicina Scuola Secondaria di Primo Grado "A. Ronchetti" gestita
in convenzione dai due Comuni e per la necessità di garantire una migliore continuità territoriale tra i due
paesi confinanti.

2 – In merito alla specializzazione delle linee ferroviarie, si chiede la garanzia che la tratta Rho-Gallarate sia
dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere.

3 – In merito alle misurazioni acustiche di progetto:

- si chiede la verifica, durante la fase di progettazione esecutiva, durante la cantierizzazione e la messa in
esercizio della nuova linea ferroviaria, dell'**ottemperanza** a quanto previsto dalla **zonizzazione acustica**
approvata dal Comune di Vanzago con DCC n. 31 del 17.06.2011, sia per quanto riguarda la situazione
post operam e il futuro servizio ferroviario, sia per quanto concerne i lavori previsti durante la fase di
cantierizzazione;
- lo **studio acustico** allegato al progetto definitivo è stato **effettuato considerando** un numero di **treni merci**
pari all'attuale, ovvero 20 tracce; come già anticipato in precedenza, si chiede che la tratta Rho-Gallarate
sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere; in
subordine risulta strettamente necessario **garantire che il numero di 20 treni merci giornalieri sia consi-
derato il limite massimo per la linea**; un eventuale aumento di tale numero invaliderebbe la simulazione
acustica effettuata, con conseguente superamento dei limiti acustici previsti dalla legge, producendo di-
sagi inaccettabili alla cittadinanza con particolare riferimento ai recettori sensibili lungo la linea.
- nella documentazione di progetto è possibile leggere: *"gli interventi proposti consentono, infatti, di repor-
tare la maggior parte dei ricettori entro i limiti di norma. I livelli sonori nel periodo diurno si attestano in
corrispondenza di tutti i comuni della tratta mediamente tra i 50 dB(A) e i 55 dB(A). Ciò nondimeno per-
mangono alcune situazioni di impatto residuo che, anche considerando in via cautelativa un coefficiente
di fonoisolamento degli infissi esistenti pari a 20 dB, determinano situazioni di impatto interno. Per tali
ricettori comunque, successivamente alla realizzazione delle opere di mitigazione, verrà opportunamente
verificato il rispetto dei limiti interni, ricorrendo – ove necessario – a mitigazioni dirette sugli stessi"*; si
ritiene indispensabile per tali abitazioni la previsione e realizzazione di **interventi di mitigazione diretta
da attuarsi sin dalla fase di cantiere**, senza attendere le verifiche del rispetto dei limiti nella fase di eser-

cizio, configurandosi quali interventi di prevenzione che permetteranno ai cittadini coinvolti di non trovarsi nella situazione di sopportare disagi in attesa di soluzioni senza alcuna garanzia sulle tempistiche di realizzazione e sulla conseguente copertura economica.

4 – L'intera tratta in territorio di Vanzago risulta critica per quanto riguarda l'**impatto derivante dalle vibrazioni indotte dalle lavorazioni di cantiere e dal transito dei convogli ferroviari**. L'individuazione dei conseguenti interventi di mitigazione risulta essere fondamentale sin dalla presente fase progettuale, ritenendo **non sufficientemente cautelativo rimandare la scelta sulle modalità da adottare alla successiva fase di progettazione esecutiva**, soprattutto in relazione alla difficoltà di reperire le risorse necessarie per garantire l'esecuzione degli interventi necessari. Ciò richiede:

- **un immediato e più dettagliato approfondimento sui sistemi di intervento con funzione antivibrante** che prevedano l'utilizzo di trincee nel terreno, riempite di materiale smorzante, tra i binari e il confine del sedime ferroviario, allo scopo di aumentare lo smorzamento delle vibrazioni;
- che venga realizzata un'attività di **redazione di testimoniale di stato** a cura e spese di RFI **per gli edifici siti nella fascia sino ai 20 metri** dalla barriera più esterna, al fine di evitare l'insorgere di possibili contenziosi relativi a danni agli stessi, derivanti dalle lavorazioni.

5 – Per rafforzare la **connettività ecologica** del SIC/ZPS Bosco WWF di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PLIS del Basso Olona si chiede la **realizzazione di un ecodotto per la fauna in corrispondenza del sottopasso di via Europa Unità** come già descritto nelle sezioni precedenti in cui è stato analizzato il dettaglio dell'area in oggetto (cfr. § 4.5), così come in corrispondenza della fascia libera a nord dell'abitato di Pogliano Milanese, non identificata come corridoio ecologico della Rete Ecologica Regionale e della Rete Ecologica Provinciale, ma corrispondente al punto di contatto tra i PLIS del Roccolo e del Basso Olona.

6 – Per quanto riguarda le **opere compensative** già inserite nel progetto e relative al territorio comunale di Vanzago, oltre a quanto riportato in precedenza:

- si propone la **realizzazione dei bici-park** utilizzando il sistema "Share Lock", soluzione in grado di migliorare la qualità e la sicurezza di tali parcheggi;
- risulta necessario definire nel dettaglio tempi e modalità di realizzazione di alcuni interventi che prevedono il **coinvolgimento del Comune di Vanzago durante la fase di progettazione esecutiva**, con particolare riferimento alla **sistemazione della piazza 25 Aprile e di via Castelli**; in particolare si chiede lo studio di una soluzione che salvaguardi le piantumazioni esistenti lungo la via Castelli e renda più usufruibile l'area che si verrà a creare al posto dell'attuale piazza 25 Aprile;
- in nessun documento allegato al nuovo progetto, è indicata la **tempistica per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale**, relativamente alle quali si chiede la **produzione di un documento** che riporti dettagliatamente tali informazioni.

7 – Il Comune di Vanzago chiede di avere contezza in merito alle **tempistiche di realizzazione delle opere di compensazione**, già a suo tempo richieste e che si intendono qui **riconfermare**:

- **Collegamento via I° Maggio con rotatoria di via Europa Unità [ex NRX7]** – Tale opera era stata richiesta, sia in relazione all'attrazione di traffico esterno da parte della nuova fermata (che prevede un esercizio comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti), sia in relazione all'utilizzo dell'area destinata a parcheggio come area tecnica e in coerenza con la prescrizione C.I.P.E. 33/2010 "il soggetto

aggiudicatore dovrà far garantire nella fase di cantiere l'efficienza della viabilità locale". Con riferimento a quanto sopra, il Comune di Vanzago aveva richiesto l'avvio dei lavori prima dell'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e concludersi comunque prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago. **Tale opera è già stata realizzata dal Comune di Vanzago e si rimanda al § 4.14 per la trattazione delle richieste di dettaglio.**

- **Potenziamento del parcheggio di via Assisi [FVY1]** – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera è stata richiesta, sia in relazione all'attrazione di traffico esterno da parte della nuova fermata, che prevede un esercizio comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti, sia in relazione alla demolizione, prevista con il Progetto Definitivo proposto, del parcheggio di via Paolo Ferrario, posto al Km 3+050 lato sud. Con riferimento a quanto sopra si propone che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la **conclusione entro tre mesi dalla soppressione del parcheggio di via Paolo Ferrario, posto al Km 3+050 lato sud e comunque non oltre 6 mesi dall'avvio delle lavorazioni in Vanzago relative al quadruplicamento** della Rho-Parabiago.
- **Realizzazione Parcheggio di via Pregnana [NRX5]** – Trattasi di opera che risulta connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario in quanto destinata nella fase di cantierizzazione ad area tecnica. Si richiede di **anticipare la realizzazione del parcheggio alla macrofase n.1 in modo da facilitare l'accesso al servizio ferroviario da parte dei cittadini durante la cantierizzazione dell'opera.**
- **Realizzazione di pista ciclabile dalla Fermata di Vanzago alla Villa del Castellazzo (NRX4)** – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e le opere a questo direttamente connesse. Tale opera risulta, nella parte iniziale, in affiancamento al collegamento diretto tra il parcheggio di via Pregnana e via I Maggio. Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tale opera, per la parte ricadente sul Comune di Vanzago, avvenga contestualmente all'avvio delle attività del Quadruplicamento della Rho-Parabiago.
- **Realizzazione dei tratti mancanti della pista ciclabile di collegamento della Fermata di Vanzago al pSIC Bosco di Vanzago [NRX6]** – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera, che dovrà essere realizzata direttamente da RFI nell'ambito dell'appalto relativo al Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y, è stata richiesta con riferimento alla prescrizione CIPE "dovranno essere sviluppati gli interventi finalizzati al miglioramento complessivo del pSIC Bosco di Vanzago proposti". Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la **conclusione entro mesi dodici dall'approvazione del progetto esecutivo.** Come proposto a Regione Lombardia (vedi DGR n. X/1264 del gennaio 2014) il Comune di Vanzago ha offerto la propria disponibilità a curare direttamente la progettazione e la realizzazione dell'opera, a patto che riceva dal soggetto proponente le giuste risorse in entrata sia in termini di competenza sia di cassa.
- **Spostamento fuori dall'abitato del tracciato dell'elettrodotto Cesano-Tavazzano Est compreso tra i sostegni n° 12 e n° 15, sulla base del progetto di massima elaborato da Terna su incarico dell'Amministrazione di Vanzago** – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera è stata richiesta a compensazione dell'impatto ambientale, territoriale e sociale. L'iter di approvazione dello spostamento di tale impianto prevede una tempistica non breve. Con riferimento a quanto sopra si richiede che **per la realizzazione di tale opera entro mesi tre dall'approvazione del Progetto Definitivo sia incaricato il soggetto attuatore (Terna) che**

dia avvio all'iter autorizzativo, onde poter prevedere la conclusione dell'opera entro due anni dall'inizio dei lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria.

- **Estensione degli interventi di potenziamento arboreo in via Assisi, via Quasimodo, via Della Filanda, parcheggio di via Pregnana** – Trattasi di opere di veloce e semplice esecuzione, che per caratteristiche e funzionalità devono però avere inizio successivamente ad altre lavorazioni, quali ad esempio la modifica del sedime del canale Villoresi, la realizzazione dei parcheggi e la posa delle barriere. Con riferimento a quanto sopra si richiede la realizzazione delle stesse con tempistiche di realizzazione non superiori a mesi tre, a partire dall'ultimazione delle relative lavorazioni propeedeutiche.
- **Modifiche alla Fermata di Vanzago (scale di accesso, prolungamento pensilina, park bici, aree a verde, ecc.)** – Trattasi di opere che risultano direttamente connesse alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Tali opere comprendono accessi e servizi per l'utenza ferroviaria. Con riferimento a quanto sopra si richiede che **la realizzazione di tali opere avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione contestualmente alle opere inerenti al sedime ferroviario.**
- **Realizzazione secondo lotto della SP172** – Tale opera era stata richiesta dal Comune di Vanzago nel 2013 poiché ritenuta fondamentale per portare all'esterno il traffico pesante con particolare riferimento al traffico indotto dalle lavorazioni di realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria. La completa realizzazione della SP172 avrebbe permesso, infatti, ai mezzi pesanti e agli autocarri di raggiungere comodamente le aree tecniche di cantiere lungo la linea ferroviaria senza attraversare i centri abitati. In particolare, era stato richiesto che l'avvio dei lavori per tale opera avessero preceduto l'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e che tali lavori si fossero conclusi prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago. Come detto in precedenza, tali lavori sono già stati completati dalla Città Metropolitana di Milano con i contributi dei Comuni di Rho, Pregnana Milanese e Vanzago, pertanto **si chiede che tale sistema viabilistico sia utilizzato per evitare il passaggio dei camion all'interno del paese.**
- **Realizzazione nuova viabilità via Castelli-Via Vittorio Venero** – Trattasi di un'opera che risulta direttamente connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Si chiede di studiare una diversa soluzione che possa minimizzare i disagi della popolazione attraverso **l'anticipazione dei lavori di demolizione dei vecchi fabbricati di stazione e la contestuale realizzazione del nuovo tratto di collegamento con via Vittorio Veneto.** Nella realizzazione di questo intervento dovrà essere sempre garantita la continuità agli accessi alla stazione, alle abitazioni e alle attività commerciali presenti. Si chiede inoltre di **valutare una soluzione che consenta di non demolire il fabbricato indicato con il numero di piano 119 nel Piano Particolare di Vanzago.**
- **Interramento canale Villoresi in affiancamento al tracciato ferroviario** – Trattasi di un'opera che risulta direttamente connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. In aggiunta alla trattazione del tema tecnico elaborato in precedenza (§ 4.10) in merito alla necessità del by-pass del Villoresi per meglio salvaguardare l'abitato di Vanzago e recuperare sedime per la localizzazione dei nuovi binari con minore impatto, si chiede qui che la realizzazione di tale opera sia **attuata durante i lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria e all'installazione delle barriere antirumore** su territorio del Comune di Vanzago e **si concluda contestualmente al termine di tali interventi.** Si chiede di sviluppare la tempistica nel tavolo tecnico **tavolo tecnico di lavoro in cui analizzare il progetto di spostamento del Derivatore Parabiago** (citato sempre al § 4.10).

5 ANALISI DI RISPONDENZA ALLE PRESCRIZIONI/OSSERVAZIONI DI INTERESSE PER VANZAGO

Nel lungo iter progettuale, numerose sono state le **prescrizioni/osservazioni a vario titolo formulate**, che hanno, in modo più o meno cogente, **guidato l'evoluzione del progetto** di potenziamento della linea Rho-Gallarate. Per un'analisi circostanziata dell'attuale versione del progetto, è utile effettuare una loro "ricostruzione", verificando **se e in che modo esse siano state ottemperate**.

5.1 Delibera CIPE n. 33 del 13.05.2010 di approvazione del PD 2009/1 per il solo "Lotto Funzionale 1", con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT da ottemperare nelle fasi di progettazione esecutiva e realizzativa

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
1.1a	Nel corso della progettazione esecutiva il soggetto aggiudicatore dovrà: - sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica assumendo come riferimento (Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997; Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica della Regione Lombardia, 2000; Criteri ed indirizzi tecnico progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale inseriti nell'ambito dello "Studio interdisciplinare sui rapporti tra protezione della natura e infrastrutture di trasporto" approvato il 7 maggio 2007 con decreto n. 4517 di Regione Lombardia. - conseguire l'obiettivo del contenimento delle vibrazioni in fase di esercizio entro le soglie di tollerabilità per il disturbo degli occupanti gli edifici e dovranno essere conseguentemente adottate soluzioni mitigative di adeguata efficacia, utilizzando, nei tratti in cui risulta sensibile l'effetto delle vibrazioni, la tipologia di miglior mitigazione anche a valle dei risultati delle sperimentazioni in corso sui nuovi sistemi di intervento con funzione antivibrante, assicurando adeguata manutenzione in fase di gestione; - documentare i criteri e le modalità di gestione delle acque reflue, il fabbisogno di energia elettrica, la produzione di rifiuti, la protezione del suolo nelle aree di cantiere; - tenere conto, della presenza di industrie a rischio di incidente rilevante ai sensi del D.Lgs. n. 334/99 cosiddetta "Seveso 2"; - redigere un approfondito studio delle opere di mitigazione ambientale da sottoporre alla valutazione della Soprintendenza ai beni architettonici e paesaggistici di Milano; - prevedere laddove possibile la realizzazione di manufatti di attraversamento di sezione adeguata a consentire la continuità di percorsi ciclopeditoni; - dovrà essere effettuato un aggiornamento del progetto definitivo in relazione alla cartografia provinciale dei pozzi aggiornata al 2009, verificando altresì l'esistenza di eventuali altri pozzi adibiti a scopo potabile interessati dal tracciato ferroviario; - per il manufatto in affiancamelo al ponte esistente sul canale Villorosi, in fase esecutiva dovrà essere redatta una relazione idraulica corredata da tavole a scala idonea che individui il franco idraulico di sicurezza pari a 1 m sopra la quota della sponda più bassa del canale o, in alternativa, la quota del pelo libero nel canale Villorosi corrispondente alla portata massima concessa al Consorzio Est Ticino Villorosi in corrispondenza della sezione di riferimento;	Generale	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Vedere i pareri del CSLP e le delle osservazioni del Comune di Vanzago.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	- redigere il progetto di monitoraggio ambientale di cui all'art.121 dell'allegato XXI al D.Lgs. 163/2006.		
1.1b	Le opere di mitigazione e compensazione ambientale dovranno essere sviluppate in modo organico e dettagliato e poste in essere in maniera integrata tenendo conto di tutte le valenze presenti sul territorio, in particolare, tra gli altri, gli ambienti interessati dal Parco del Roccolo ed il bosco di Vanzago. La realizzazione delle stesse, per quanto possibile, dovrà avvenire in via anticipata rispetto al completamento dell'infrastruttura.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> L'impatto nel territorio del Comune di Vanzago, incluso il SIC/ZPS Bosco di Vanzago è elevatissimo e non mitigato.
1.1c	La cantierizzazione e realizzazione di adeguamento di opere viarie connesse all'opera ferroviaria dovranno essere effettuate in modo da ridurre al minimo l'impatto sul traffico garantendo adeguate condizioni di deflusso del traffico.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> L'impatto nel Comune di Vanzago sul traffico è elevatissimo in quanto interviene sulle principali arterie cittadine, in particolare via Pregnana, via Milano, via Paolo Ferrario, via Monasterolo, oltre che attraversare il centro abitato di fianco alla Chiesa Parrocchiale, alla RSA Fondazione Ferrario, e all'Asilo Nido Spazio ai Piccoli. Inoltre, via è l'impossibilità per i camion di attraversare il sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta e di circolare liberamente su via Quasimodo (che è a senso unico). I 2 cantieri vanno poi spostati fuori da Vanzago perché al momento previsti a ridosso di condomini e abitazioni e addirittura nel Corridoio Primario della Regionale Ecologica Regionale. Il piano di cantierizzazione e di realizzazione delle opere viarie, poi, non è supportato da adeguato Studio di Incidenza (presenza del SIC – Sito Natura 2000 – Oasi del WWF Bosco di Vanzago).
1.1d	Per quanto riguarda il ripristino della vegetazione dovrà essere previsto, d'intesa con Regione Lombardia, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo, eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di conservare la diversità biologica e di consentire la propagazione di materiale vivaistico, la cui provenienza sia certificata, definendo le modalità per il corretto attecchimento degli impianti.	Generale	<u>PARIZIAMENTE OTTEMPERATA</u> Vi sono opere di ripristino della vegetazione ma non è noto il dettaglio del tipo di essenze impiegate
1.1e	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. Sarà onere del soggetto aggiudicatore la messa a dimora delle piante di cui trattasi.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Le barriere in Vanzago non hanno subito alcuna modifica significativa rispetto a quelle precedentemente elaborate e sono gravemente impattanti perché nella maggior parte della linea sul lato sud adottano il tipologico H10 di oltre 7,50 m dal p.f.
1.1f	La realizzazione delle barriere antirumore dovrà essere effettuata in fasi successive a seconda dell'articolazione delle fasi di potenziamento dell'esercizio ferroviario, ferma restando la garanzia del rispetto dei limiti di rumore.	Generale	<u>OTTEMPERATA</u> Sono previste due fasi ma l'impatto delle barriere è elevatissimo e va ulteriormente mitigato. Vedere osservazioni di dettaglio.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
1.1g	Dovrà essere notificata, alla Soprintendenza Archeologica della Lombardia, l'apertura dei cantieri, l'inizio dei lavori nonché l'attività di scavo e di sbancamento in generale ai fini di accertare, nei modi e nei termini di cui al Dde. Lgs. 42/2004, eventuali presenze di interesse archeologico.	Generale	<u>NON NOTA</u>
1.1h	Dovranno essere limitate le aree che in conseguenza delle opere dell'infrastruttura ferroviaria restino intercluse e le stesse dovranno formare oggetto di dettagliato studio paesaggistico al fine di un loro più equilibrato inserimento.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non risulta uno studio paesaggistico su Vanzago.
1.1i	Le misure di mitigazione delle attività di cantiere dovranno essere integrate approfondendo le analisi svolte circa i potenziali effetti cumulativi connessi alle attività del cantiere ferroviario e l'uso della viabilità perimetrale del SIC Bosco di Vanzago, specificando le misure di salvaguardia nei confronti degli ecosistemi e delle componenti faunistica e vegetazionale presenti nel SIC e della rete ecologica di cui è parte integrante.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non risulta presente una analisi approfondita di questo aspetto sul SIC Bosco di Vanzago. L'impatto dei cantieri è devastante e non adeguatamente sviluppato.
1.1j	Dovrà essere predisposto un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di questa attività in termini di: - Percorsi impegnati; - tipo di mezzi; - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito; - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati; - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Oltre alle lacune e carenze indicate in precedenza all'1.1c, non sono specificati i dettagli dei mezzi, il calendario, la durata delle lavorazioni, gli orari, i percorsi alternativi e le salvaguardie.
1.1k	Le sorgenti di rumore in fase di cantiere dovranno essere silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 1 aprile 2004 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti.	Generale	<u>NON NOTA</u>
1.1l	tutti gli interventi dovranno essere compatibili con la Rete Ecologica Regionale (RER) di cui alla DGR 8/8515 del 26 novembre 2008.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> La RER è pesantemente impattata dall'opera e dalla cantierizzazione.
1.1m	Gli aspetti relativi al Piano di Monitoraggio, andranno concordati nel dettaglio con ARPA	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non risulta agli atti il coinvolgimento di ARPA sul Piano di Monitoraggio e la piena approvazione di ARPA dello stesso.
1.1n	Relativamente alla gestione di specifiche criticità, alla modalità del trattamento dei risultati del monitoraggio e alla divulgazione delle informazioni ambientali nonché alla risoluzione delle questioni puntuali (audit pubblico) andranno individuate delle forme, anche semplificate di Tavolo/osservatorio ambientale col supporto tecnico di ARPA.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Vedi sopra.
1.1o	D'intesa con i comuni interessati, dalla realizzazione dell'intervento, le aree a servizio delle fermate dovranno essere studiate al fine di favorire l'interscambio modale con il trasporto su gomma, di garantire la maggiore fruibilità delle stesse anche alla luce dell'utilizzo della linea ferroviaria anche per viaggiatori provenienti dai comuni limitrofi nonché di favorire il trasporto ciclabile prevedendo nel contesto di dette fermate idonee aree di stazionamento e l'inserimento di strutture tipo "ciclo stazione".	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non è stata raggiunta l'intesa con il Comune di Vanzago sulle aree a servizio della Stazione. Si veda il paragrafo dedicato nella presente relazione.
1.1p	In considerazione all'antropizzazione delle aree attraversate dalla linea ferroviaria e del significativo volume del servizio ferroviario, con l'obiettivo di ridurre i disagi abitativi nelle zone a ridosso della linea ferroviaria e contemporaneamente favorire la riqualificazione urbanistica di tali ambiti e prevenire la creazione di situazioni di degrado	Generale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Per quanto siano stati svolti dei tavoli di lavoro dedicati in passato, non

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	e di insicurezza urbana, per i fabbricati ad uso abitativo, legittimamente edificati e ricadenti per almeno il 50% della superficie in pianta entro 10 metri dal binario più esterno, il soggetto attuatore dovrà prioritariamente proporre ai proprietari l'acquisizione degli immobili. In caso di fabbricato con più unità immobiliari, il soggetto attuatore potrà procedere all'acquisizione di singole unità immobiliari previo accordo con le amministrazioni comunali sulle modalità di utilizzo e gestione delle u.i., acquisiti nell'ottica di perseguire gli obiettivi prima citati. Nei casi in cui i proprietari non siano disponibili alla cessione, potranno essere ristorati con una compensazione economica, commisurata al disagio abitativo creatosi ed all'eventuale variazione del valore dell'immobile, condizionata ad ampia liberatoria nei confronti di RFI e dei soggetti gestori della rete, con obbligo, in caso di cessione a qualunque titolo dell'edificio, di trascrizione della condizione dell'immobile interessato da accordo con RFI, dei contenuti della liberatoria e della compensazione economica ricevuta. Tale compensazione, alle medesime condizioni, viene applicata anche agli edifici frontisti legittimamente edificati nella fascia di rispetto ferroviario di cui al DPR 753/80 Titolo III e pertanto ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia. Le modalità di calcolo della compensazione saranno determinate sulla base di apposite Linee Guida redatte dal soggetto aggiudicatore in accordo con la Regione Lombardia.		sono ancora condivisibili i valori di riferimento degli indennizzi, né chiare le tempistiche e le modalità. È necessario riprendere i tavoli di lavoro con Regione Lombardia sulle Linee Guida.
1.2a	La realizzazione dei quattro binari in comune di Pregnana dovrà avvenire mantenendo il solo binario nord della linea attuale e realizzando un fascio di 3 binari a nord dal lato della zona industriale. La soluzione a raso dovrà essere accompagnata dalla sistemazione viabilistica e dal ripristino degli accessi per la zona industriale interferita e dalla realizzazione di una fascia di mitigazioni a verde sulla sede del binario sud attuale che viene dismesso, in adiacenza alla zona residenziale; dovrà inoltre essere garantita la continuità veicolare in Viale Lombardia con rifacimento/sostituzione del cavalcavia esistente, riorganizzazione dell'accessibilità da e per il comparto produttivo di via dei Rovedi e di una pista di collegamento con le aree ambientali di pregio	Puntuale	<u>OTTEMPERATA MA NON CONDIVISA</u> Il Comune di Vanzago ritiene che tale scelta progettuale pregiudichi non solo l'abitato in Pregnana di Isola Maddalena che di fatto verrà abbattuto, ma impedisce di salvaguardare la zona di Via Vittorio Veneto in Vanzago. Si chiede pertanto di mantenere il binario Sud della linea attuale come limite almeno nel tratto tra km 1+300 e 2+800 e di sviluppare una modifica puntuale al tracciato per salvaguardare la zona indicata.
1.2b	Nell'ambito del comune di Vanzago dovrà essere sviluppata una diversa soluzione planimetrica traslando rigidamente la sede ferroviaria trasversalmente al fine di minimizzare l'interferenza e il numero di demolizioni, specialmente in relazione all'intero fronte nord della linea ed alla tratta centrale lungo la quale è localizzata l'attuale stazione, valutando come limiti di ingombro dal km 2+850 al km 3+000 il binario sud esistente e dal km 3+000 al km 3+900 il binario nord esistente ed arretrando la banchina verso il confine comunale di Pregnana Milanese; L'ottemperanza alle prescrizioni di cui ai precedenti punti a) e b) comporta un particolare aggravio al programma temporale di realizzazione dell'intervento ferroviario tale da compromettere la possibile attivazione della nuova linea in coerenza dell'EXPO 2015 di Milano e pertanto la Regione Lombardia e gli enti locali dovranno farsi parte diligente con il soggetto aggiudicare ponendo in essere tutti i provvedimenti di propria competenza atti a garantire il ricorso all'esecuzione dei lavori anche di notte e nei giorni festivi. Il soggetto aggiudicatore dovrà, dal proprio canto, attuare tutte le adeguate strategie di gestione del rapporto con l'appaltatore.	Puntuale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Come riportato al punto precedente 1.2a non sono stati tutelati massimamente i cittadini di via Vittorio Veneto poiché i binari sono stati spostati troppo a Nord nel tratto km 2+300 e 2+600. Per ottenere tale risultato, è necessario procedere come indicato al punto 1.2a. Si segnala inoltre che la prescrizione per EXPO è ormai non attuale, pertanto i lavori non dovranno eseguirsi né di notte né nei giorni festivi.
1.2d	Dovrà essere realizzata una pista ciclabile, comprensiva di alberature, di collegamento della linea ferroviaria con la Villa del Castel-	Puntuale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Il tracciato non è stato concordato con i Comuni.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	lazzo secondo un tracciato da concordare con tutti i Comuni coinvolti (Vanzago, Pregnana Milanese, Rho); il percorso ciclopedonale dovrà essere raccordato con il sottopasso ciclopedonale di Via Roma e il nuovo cavalcavia di Viale Lombardia a Pregnana Milanese e, previo verifica di fattibilità, consentire il collegamento tra le aree di pregio ambientale PLIS del Basso Olona-Rhodense, fontanile Serbelloni, Mulino Sant'Elena e la Villa del Castellazzo.		Il tracciato non collega il Molino S'Elena e il PLIS in maniera completa. Vedere le osservazioni nel presente documento.
1.2e	Dovranno essere realizzati prioritariamente nel Comune di Vanzago il potenziamento del parcheggio esistente a sud della linea in Via Assisi, ...	Puntuale	<u>OTTEMPERATA</u> Il Parcheggio di Via Assisi è stato potenziato.
1.2f-1	In Comune di Pregnana Milanese [...] valutare la fattibilità tecnica-amministrativa per la rimodulazione della viabilità principale e secondaria nei pressi della rotatoria di via Vanzago - via Pregnana - viale Europa Unità per il miglioramento dell'accessibilità al comparto denominato Isola Maddalena.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Vedi punto 1.2f-2
1.2f-2	In Comune di Vanzago, realizzazione dei tratti mancanti della pista ciclabile che collega la fermata con il PSIC Bosco di Vanzago, subordinatamente alla verifica di dettaglio della disponibilità degli spazi utili da effettuare in coordinamento con il Comune. Realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra la rotonda di Via Pregnana - Via Vanzago - Via Europa Unità e Via I Maggio. Verificare la possibilità di mantenimento del collegamento viario tra Via Vittorio Veneto e la località Isola Maddalena tramite una soluzione da individuare con il contributo del Comune. In interlocuzione con l'amministrazione comunale, dovranno essere realizzati i seguenti interventi a verde: estensione della superficie a verde in via Assisi includendo e aree di proprietà comunale contigue al parcheggio, destinate a verde pubblico, per creare una zona filtro con il PSIC Bosco di Vanzago; potenziamento dell'intervento di filtro verso il centro abitato in via Quasimodo; potenziamento nelle aree di proprietà comunale destinate a verde pubblico dell'intervento lungo via Filanda con funzione di filtro verso il centro abitato e con il pSIC Bosco Vanzago; aumento delle alberature previste presso il parcheggio fra via Vittorio Veneto e via Pregnana e inserimento di alberature e aiuole in tutto il tratto del progetto di stazione. Realizzazione di bici park in corrispondenza dei parcheggi a est e/o a ovest della linea in sostituzione dell'attuale bici park soggetto a demolizione. Dovrà essere effettuato lo spostamento al di fuori dell'abitato, del tracciato dell'elettrodotto Cesano-Tavazzano Est compreso tra i sostegni n. 12 e n. 15, sulla base del progetto di massima elaborato da Terna su incarico dell'amministrazione di Vanzago.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Per quanto un intervento viabilistico in tale direzione sia stato previsto, purtroppo non risulta né funzionale né condiviso con il Comune di Vanzago, con la Città Metropolitana e con il WWF. Si chiede di sviluppare un altro progetto come indicato in seguito.
1.2f-3	Realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra la rotonda di Via Pregnana - Via Vanzago - Via Europa Unità e Via I Maggio.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> L'opera è stata eseguita dal Comune di Vanzago. Vedere osservazioni.
1.2f-4	Verificare la possibilità di mantenimento del collegamento viario tra Via Vittorio Veneto e la località Isola Maddalena tramite una soluzione da individuare con il contributo del Comune.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non solo il Comune di Vanzago non è stato richiesto di fornire contributi, ma il collegamento viario indicato non è né condivisibile né necessario.

Sia il Comune di Vanzago, sia il Comune di Pregnana Milanese, sia la Città Metropolitana di Milano ne chiedono lo stralcio integrale con la richiesta di minimizzare l'impatto sul cavalcavia su Viale Europa Unità e tenendo conto della risposta del Comune di Vanzago alle prescrizioni 1.2a e 1.2b.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
1.2f-5	In interlocuzione con l'amministrazione comunale, dovranno essere realizzati i seguenti interventi a verde: estensione della superficie a verde in via Assisi includendo e aree di proprietà comunale contigue al parcheggio, destinate a verde pubblico, per creare una zona filtro con il PSCI Bosco di Vanzago; potenziamento dell'intervento di filtro verso il centro abitato in via Quasimodo; potenziamento nelle aree di proprietà comunale destinate a verde pubblico dell'intervento lungo via Filanda con funzione di filtro verso il centro abitato e con il pSIC Bosco Vanzago; aumento delle alberature previste presso il parcheggio fra via Vittorio Veneto e via Pregnana e inserimento di alberature e aiuole in tutto il tratto del progetto di stazione.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il Comune di Vanzago non è stato coinvolto in tali interlocuzioni e chiede di rivedere gli interventi previsti come indicato nelle presenti osservazioni.
1.2f-6	Realizzazione di bici park in corrispondenza dei parcheggi a est e/o a ovest della linea in sostituzione dell'attuale bici park soggetto a demolizione.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nella nuova stazione, non è previsto un bici park come quello rimosso, ma una serie di piccoli posti biciclette.
1.2f-7	Dovrà essere effettuato lo spostamento al di fuori dell'abitato, del tracciato dell'elettrodotto Cesano-Tavazzano Est compreso tra i sostegni n. 12 e n. 15, sulla base del progetto di massima elaborato da Terna su incarico dell'amministrazione di Vanzago.	Puntuale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> È stato inserito nel PD2020 lo studio di Terna del 2009 chiesto e finanziato dal Comune di Vanzago che va aggiornato e verificato in relazione alle mutate condizioni ambientali (es.: via I Maggio).

5.2 Osservazioni del Comune di Vanzago al SIA del nuovo PD 2013 espresse con DGC n. 170 del 14.11.2013

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione
a	Fare in modo che sempre, in ogni momento decisionale, rispetto a qualsiasi pianificazione o progettazione e rispetto a qualsiasi argomento collettivo, la qualità della vita sia intesa nel suo senso più ampio e democratico e che la sostenibilità dello sviluppo diventi il filo rosso sempre riconoscibile e sempre ripreso di qualsiasi processo.
b	Assumere l'importanza della diversità biologica come patrimonio irrinunciabile del territorio e come elemento fondamentale per le economie e per la qualità della vita, riferendosi prioritariamente e coscienziosamente ai principi internazionali di sostenibilità ecosistemica e dando attivazione ai numerosissimi accordi internazionali che richiedono l'estesa e trasversale conservazione della biodiversità, in coordinamento con tutti i settori economici e sociali.
c	Approfondire il valore - anche economico - dei servizi forniti dagli ecosistemi attuando, come menzionato nella precedente lettera b), gli importanti principi cardine che ne regolano l'approccio.
d	Valutare le perdite (anche economiche, a causa della perdita definitiva di risorsa suolo, della trasformazione negativa della risorsa biodiversità, ecc.) dei servizi resi dagli ecosistemi, internalizzando nel progetto i costi relativi a questi consumi, o perdite o danneggiamenti di risorse.
e	Procedere all'applicazioni di un buffer progettuale per identificare in campo naturalistico l'Area di Influenza del progetto, adattandolo ove opportuno all'orografia e alla conformazione territoriale.
f	Procedere applicando altresì un secondo buffer progettuale per identificare un'Area Vasta di interesse includendo, oltre ai dati (Formulari Standard) provenienti dal/i sito/i Natura 2000 interessato/i dal progetto, anche quelli provenienti dall'intero sistema territoriale al fine di identificare in special modo per quali specie l'area di influenza del progetto in esame costituirebbe habitat di specie, per tutelare le singolarità naturalistiche meritevoli di attenzione.
g	Assicurare che nello studio territoriale, rispetto alle caratteristiche del progetto, vengano identificati gli effetti degli impatti diretti e indiretti, gli effetti negativi transitori e permanenti, reversibili e irreversibili, materiali e immateriali.
h	Affrontare lo scoglio dei dati scientifici da fornire adeguando le relazioni alle migliori e più aggiornate informazioni disponibili.
i	Considerare realmente le richieste di conservazione degli habitat, delle specie e degli habitat di specie, facendo perno principalmente sulle Direttive comunitarie 1992/43/CEE e 2009/147/CE (già 79/409/CEE), correlando gli studi con le informazioni provenienti da altre Convenzioni e Accordi internazionali (Bonn, Berna, Eurobats), ivi includendo le specifiche IUCN, ricordando che relativamente ad alcune Convenzioni le Parti contraenti non sono autorizzate a creare nuovi ostacoli o ad imbastire nuove attività, sulle quali operare poi misure di mitigazione o compensazione. Occorrerà perciò, oltre alle più classiche attenzioni richieste dalle Direttive Uccelli e Habitat, mantenere alta la considerazione delle specie elencate nei Libri rossi, le specie endemiche, rare, localizzate, non dimenticando quanto sancito dagli artt. 12 e 13 della Direttiva 92/43/CEE, al fine di compilare ora, in fase valutativa, delle esaustive check-lists quali-quantitative - e delle relative mappe di distribuzione - sia per flora che per fauna vertebrata e invertebrata.

N. Sintesi prescrizione/raccomandazione

- j** Considerare in maniera specifica e fortemente condizionante le classificazioni SPEC di BirdLife International per quanto riguarda l'avifauna.
- k** Definire con chiarezza la resilienza degli ecosistemi, specificatamente di habitat, di habitat di specie e di popolazioni di specie.
- l** Supportare sempre le definizioni di significatività di impatto su habitat e specie con adeguata contestualizzazione scientifica o, semmai, anche con considerazioni deduttive ma solo se di pari affidabilità, e fare in modo che la completezza di elementi conoscitivi presentata nelle analisi e descrizioni ambientali, venga adeguatamente ripresa con una conseguente e sensata procedura di indagine al fine di determinare, per le varie valenze di interesse: - lo stato di fatto a livello quali-quantitativo; - la totalità dei fattori di pressione già attivi sul territorio, i fattori di pressione attivabili con il progetto in esame, i fattori di pressione attivabili con pianificazioni e progettazioni coeve; - le 'risposte' individuabili a questi elementi che garantiscano uno stato di conservazione soddisfacente.
- m** Considerare con estrema attenzione le catene alimentari, le nicchie alimentari, le specie sitospecifiche o specializzate e le contrazioni di questi spazi e delle attività biologiche a causa degli effetti negativi del progetto nelle modalità elencate alla precedente lettera g).
- n** Procedere per flora e fauna ad un esame mirato, locale e su Area Vasta, relativo alla comparsa di specie aliene come fattore di pressione.
- o** Impostare il progetto in esame in modo che presenti localmente, su Area di Influenza e su Area Vasta una struttura di conoscenza naturalistica che in maniera chiara, riconoscibile, esaustiva e motivata, si rifaccia ad indicatori biologici di specie ed ambientali, i quali dovranno essere coerentemente ripresi nel PMA. Nel PMA potrà essere previsto un monitoraggio ante operam, il quale tuttavia non potrà svolgere funzione di analisi territoriale e di definizione di caratteristiche ecosistemiche in quanto questi passaggi competono alla fase valutativa-approvativa nella procedura di VIA, ma dovrà principalmente confermare lo stato degli ambiti di indagine che dovranno essere stati già inquadrati e strutturati, appunto, all'interno dello SIA-Quadro Ambientale.
- p** Impostare il progetto in esame in modo che tenga da subito e approfonditamente in considerazione i tempi di ritorno degli interventi, sotto tutti gli aspetti economici, sociali, umani, ambientali, naturalistici.
- q** Considerare approfonditamente i rilievi aggiornati circa l'impronta ecologica e l'impronta idrica nazionale e comunitaria, sulla quale è ormai disponibile una vasta bibliografia.
- r** Chiarire quale sarà la quantità di acqua necessaria per le fasi di cantiere, dove questa risorsa verrà reperita e quale sarà l'eventuale impatto del suo prelievo sulle componenti ecosistemiche.
- s** Assicurarci che la stesura delle considerazioni di impatto delle opere di progetto per quanto riguarda gli aspetti ambientali e naturalistici venga fortemente condizionata nei contenuti dalla rigorosa applicazione del principio di precauzione, così come esemplarmente definitivo dalla Commissione Europea nella sua specifica comunicazione
- t** Fare in modo che SIA e RDI, ognuno per le proprie competenze e obiettivi, oltre agli impatti relativi ad ogni singolo argomento di lavoro per sé, determinino con chiarezza anche il cumulo degli impatti di tutti gli ambiti di considerazione (aria, acqua, consumo di suolo, rumore, interruzione di corridoi ecologici, sottrazione di habitat, ecc.), come effetto sinergico, effettuando una valutazione 'habitat-specifica' e 'specie-specifica'.
- u** Fare in modo che la RDI descriva e consideri: se in questo momento sussistano piani (anche pianificazione di settore) effettivamente proposti o in corso di elaborazione o di validazione e allo stesso modo progetti di opere e interventi, ricadenti nella medesima area oggetto di analisi, ovvero se progetti di opere e interventi siano stati recentemente completati, i cui effetti continui possano provocare la necessità di misure di conservazione correttive o compensative, oppure misure per evitare il degrado gli habitat o le perturbazioni delle specie. Se piani e progetti di opere e interventi con le condizioni di cui a trattino precedente sussistano su area contigua ove l'azione oggetto di analisi avrebbe effetto ovvero, circa la perimetrazione del/i sito/i Natura 2000 - relativamente al campo di applicazione geografico - prendendo in considerazione anche sviluppi al di fuori del/i sito/i, ma che possano avere incidenze significative su di esso/i.
- v** Fare in modo che la RDI, oltre alle valutazioni degli interventi previsti localmente in termini di impatti ambientali a causa del progetto in esame, consideri congiuntamente anche gli impatti negativi derivanti da eventuali altri piani o progetti, indipendentemente da dove essi producono la loro azione, secondo le richieste della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3.
- w** Fare in modo che la RDI, oltre alle valutazioni di cui alle precedenti lettere u) e v), consideri anche gli impatti negativi derivanti da pressioni territoriali già in corso, sia di origine antropica sia di origine naturale.
- x** Affrontare in maniera sistemica, coerente e coordinata, le pressioni derivanti dalle precedenti lettere u), v) e w), con particolare attenzione agli effetti sinergici e agli effetti cumulativi, con riguardo, perciò, a tutto il territorio interessato dal progetto e alla considerazione di un'Area Vasta attraverso un opportuno buffer prudenziale, in merito all'organica funzionalità ecosistemica e alle possibili ripercussioni che la nuova opera potrebbe cagionare a detta funzionalità.
- y** Accertarsi che la procedura di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3, venga affrontata in tutte le sue fasi per poter fornire all'Autorità competente uno strumento di valutazione completo ed adeguato alle necessità di conservazione dell'area impattata.
- z** Fare in modo che le eventuali alternative di progetto, se del caso, vengano valutate attraverso pertinenti parametri ambientali e naturalistici e che la procedura risponda ai requisiti di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3
- aa** Assicurare che ogni ambito di indagine venga provvisto di un adeguato momento di sintesi, con punti di forza e debolezza del sistema, al fine di poter coerentemente identificare le più opportune misure mitigative e compensative.

N. Sintesi prescrizione/raccomandazione

- bb** Assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, che non vengano confuse le misure compensative con le misure mitigative.
- cc** Non applicare le due tipologie di misure di cui alla precedente lettera bb) nello stesso tempo redazionale nella RDI.
- dd** Non applicare le misure compensative se non si sono prima percorsi tutti i passaggi previsti dalla procedura di incidenza, comprendendo soprattutto la scelta di soluzioni alternative e la valutazione dell'opzione zero.
- ee** Assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, che le eventuali alternative di progetto, se del caso, siano valutate con l'opportunità richiesta dalla normativa e interpretata dalle Guide comunitarie e che dette alternative siano inserite nel corretto tempo procedurale.
- ff** Assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, se del caso, la corretta applicazione dell'opzione zero che discende in maniera consequenziale anche dalla possibilità di rivedere gli obiettivi di progetto.
- gg** Fare in modo che l'opzione zero, se del caso, venga presa in considerazione e che il suo eventuale accantonamento venga adeguatamente motivato attraverso un confronto tra i benefici derivanti dall'opera e i danni o disturbi ambientali che essa provocherà: i primi dovranno essere superiori ai secondi e dovrà essere dimostrato il procedimento di valutazione.
- hh** Assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, che l'applicazione del regime di deroghe previste della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 4, primo e secondo periodo, sia motivato solo se si è nelle condizioni normativamente concesse, attivando le specifiche comunicazioni alle Autorità comunitarie.
- ii** Fare in modo che venga previsto un luogo di riesame delle misure di mitigazione e di compensazione ove si possa riscontrare in maniera scientifica quale sia il percorso per il quale dette misure raggiungono il positivo risultato per il quale vengono pianificate.
- jj** Fare in modo che, relativamente all'applicazione della procedura tipica di una valutazione di incidenza, le eventuali misure di compensazione siano progettate allo stesso tempo del progetto dell'intervento e siano messe in campo con una tempistica adeguata in modo che esse possano dare i positivi esiti per i quali vengono studiate prima che gli effetti negativi dell'intervento si producano.
- kk** Fare in modo che le misure di mitigazione e di compensazione godano di un'adeguata copertura economica e che la stessa sia disponibile prima dell'approvazione del progetto.
- ll** Considerare le richieste normative della Convenzione di Bonn del 23.06.1979, della Convenzione di Berna del 19.07.1979 e dell'Accordo Eurobats del 04.12.1991 che sono leggi dello Stato, rispettivamente la 42 del 25.01.1983, la 503 del 05.08.1981 e la 104 del 27.05.2005.
- mm** Fare in modo che le attuali mancanze tecnico-scientifiche e procedurali, rilevate nel materiale documentale analizzato, siano adeguatamente compensate anche attraverso i richiami offerti in questo paragrafo conclusivo, per rispondere pienamente alle richieste delle Direttive comunitarie 2009/147/CE, art. 4, c. 1, c. 2 e c. 4 e 92/43/CEE, art. 6, c. 2, c. 3 e c. 4 e artt. 12 e 13.
- nn** Assicurarsi che quanto espresso nella precedente lettera mm) conduca parimenti il progetto, in merito alla sua realizzazione a carico della rete Natura 2000, ad essere conforme alle richieste dell'Allegato G del DPR 357/1997 e smi, e che detta conformità abbia nella RDI, punto per punto, una sua tracciabilità logica e consequenziale.
- oo** Assicurarsi che nella composizione della dinamica analitica dello SIA e delle risposte agli impatti, venga profuso l'adeguato grado di impegno e completezza necessario, proprio in materia di VIA in modo da consegnare all'Autorità competente per l'approvazione una documentazione aderente alle richieste del D.lgs 4/2008 art. 3-ter ("Principio dell'azione ambientale") e art. 3- quater ("Principio dello sviluppo sostenibile fondata su una tracciabilità logica e consequenziale).
- pp** Assicurare l'adeguato approfondimento degli impatti "(...) diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi sia verso l'identificazione della tipologia degli impatti stessi sia soprattutto nella definizione della loro significatività, in modo da permettere una valutazione "in modo appropriato", per non incorrere in infrazioni secondo i disposti della Direttiva 85/337/CEE, - così come integrata dalla Direttiva 97/11/CE e dalla Direttiva 2003/35/CE - art. 3, art. 5 c. 3 e art. 6 c. 2, c. 3 e c. 4, ora tutte consolidate nel testo della nuova Direttiva 2011/92/UE del 13.12.2011, "concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati".

Tipologia Generale

Ottemperanza **NON OTTEMPERATE**

La nuova "Analisi ambientale" predisposta per il PD2020 (rev. novembre 2020) valuta le ricadute sulle più significative componenti ambientali derivanti dalle modifiche introdotte dalla nuova configurazione progettuale, confrontandole con quelle associate alle soluzioni precedenti valutate nel SIA 2013.

Tale nuova "Analisi ambientale" non si configura, pertanto, come un nuovo SIA, né come una rettifica/integrazione del precedente, pertanto non entra nel merito specifico delle puntuali richieste effettuate dal Comune di Vanzago che, di conseguenza, non risultano recepite in alcun modo.

5.3 Osservazioni del Comune di Vanzago al PD 2013 espresse con DGC n. 194 del 07.12.2013 ai fini della Conferenza di Servizi del 16.12.2013

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
C1	Si chiede l'interramento della tratta di SP229, dalla rotonda di allaccio alla SP172 (opera in avanzato corso di realizzazione da parte della Provincia di Milano) alla rotonda di allaccio alla SP109 nella tipologia prevista dal Progetto Sempione Bis.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Per l'intervento stradale Sempione Bis è stato predisposto un nuovo progetto preliminare relativo al solo 1° stralcio funzionale "Svincolo SP229-SS33", approvato da ANAS il 08.05.2013 e trasmesso al MIT il 28.01.2014, ma, allo stato attuale, senza ancora ulteriore seguito.
C2	Si chiede la realizzazione del secondo lotto della SP172. Il primo lotto è in avanzata fase di realizzazione (termine lavori maggio-giugno 2014). Al fine di rendere completamente operativa tale viabilità, risulta tuttavia necessario provvedere alla realizzazione del secondo lotto. Si tratta di un'opera fondamentale per portare all'esterno il traffico pesante, con particolare riferimento al traffico indotto dalle lavorazioni di realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria. La completa realizzazione della SPI 72 permetterà, infatti, ai mezzi pesanti e agli autocarri di raggiungere comodamente le aree tecniche di cantiere lungo la linea ferroviaria (con particolare riferimento a quelle in territorio di Vanzago) senza attraversare i centri abitati sia provenendo dalla SP229, sia provenendo dalle autostrade o dalla via Novara.	Puntuale	<u>OTTEMPERATA</u> Risulta ad oggi completato il sistema viario che aggira esternamente l'area urbana di Vanzago.
C3	In merito alla specializzazione delle linee ferroviarie, si chiede la garanzia che la tratta Rho-Gallarate sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il modello di esercizio del PD2020 prevede ancora, oltre all'inserimento di due nuovi servizi viaggiatori, anche una componente merci pari a 20 tracce giorno.
C4.a	Per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore, la prescrizione dettata dal C.I.P.E. sul precedente progetto definitivo prevedeva che: <i>"ferma restando la funzionalità delle barriere antirumore previste dal progetto definitivo in approvazione, ai fine di consentire un migliore inserimento paesaggistico delle stesse, il soggetto aggiudicatore provvederà ad apportare non sostanziali modifiche ai tipologici 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, dai lati della barriera non interessati dalla circolazione dei treni, laddove ritenute utili, dovranno essere previste apposite maglie atte a consentire la crescita di piante rampicanti ai fine di ottenere una significativa schermatura della porzione di barriera in cemento. Sarà onere del soggetto aggiudicatore la messa a dimora delle piante di cui trattasi"</i> . Come è possibile constatare dagli elaborati di progetto le barriere antirumore che saranno installate lungo la linea ferroviaria in territorio del Comune di Vanzago, prevedono in alcuni tratti la presenza di pannelli fonoassorbenti completamente opachi. Una scelta che risulta in contrasto con la necessità di garantire il migliore inserimento paesaggistico delle barriere nel contesto urbano. Considerato che l'infrastruttura ferroviaria attraversa esattamente il centro del nucleo abitato di Vanzago, risulta evidente la necessità di provvedere all'installazione, lungo tutta la tratta comunale, di barriere antirumore trasparenti in grado di garantire una maggiore luminosità e soprattutto di evitare lo spiacevole effetto di netta separazione tra le due parti del paese. La presenza di un muro fisico, in alcuni casi alto ben 7 metri, al centro del nucleo abitato rappresenta una soluzione inaccettabile anche in presenza di mitigazioni a verde.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Dall'analisi di differenti elaborati del PD2020 emergono discrepanze in merito alla tipologia di barriere, che, a seconda dei casi, risultano previste ancora di tipo opaco e, in altri casi, interamente trasparenti all'interno del Comune di Vanzago. Occorre, pertanto, fare chiarezza su questo punto, oltre a ribadire la richiesta, già espressa in passato, di non prevedere barriere opache nel territorio comunale, visto l'elevato grado di antropizzazione.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	Una vera e propria frattura territoriale con il conseguente deturpamento della qualità paesaggistica e visiva e l'eliminazione della continuità urbanistica. Tale situazione rende quindi necessario un notevole sforzo architettonico e un'attenta progettazione da un punto di vista tecnico ed estetico che, discostandosi dal tipologico standard attualmente in uso, punti come prima soluzione alla realizzazione di barriere "completamente trasparenti". Solo nel caso in cui risultasse impossibile garantire la mitigazione acustica prevista per legge, si chiede per la parte in calcestruzzo, l'utilizzo di soluzioni che possano ridurre l'impatto causato dall'inserimento delle barriere nel contesto urbano e contemporaneamente risolvere i problemi legati dalla difficile e costosa manutenzione delle mascherature a verde.		
C4.b	Per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore, inoltre, sempre allo scopo di minimizzare gli impatti delle barriere antirumore, si chiede la possibilità, in accordo con i cittadini frontisti, di compensare la riduzione in altezza delle barriere con interventi diretti sugli edifici esposti al rumore. Tale soluzione garantirebbe il rispetto dei limiti di emissione sonora previsti dalla legge e l'inserimento di barriere più basse e meno impattanti sul territorio comunale.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non risultano previsti, nel PD2020, interventi diretti sui ricettori finalizzati a permettere, attraverso queste specifiche azioni compensative, la possibilità di ridurre l'altezza complessiva delle barriere.
C4.c	Per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore, in Comune di Vanzago è prevista la realizzazione delle barriere attraverso la sola occupazione della sede ferroviaria con l'eccezione della via Quasimodo ove verrà utilizzata anche l'area verde pubblica denominata "Parco del Casinutun". Si chiede che tale scelta, che avrebbe il vantaggio di minimizzare i disagi ai proprietari frontisti lungo la linea ferroviaria, alla popolazione e alla circolazione delle autovetture, sia confermata anche in sede di progettazione esecutiva.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> La posa delle barriere nei pressi del "Parco del Casinutun" risulta ancora non ottimale al fine del contenimento dell'occupazione di una striscia di terreno dell'area verde pubblica di via Quasimodo.
C4.d	Per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore, si chiede che la posa delle barriere sia realizzata contestualmente all'esecuzione degli interventi di quadruplicamento della linea e venga conclusa prima della messa in esercizio della linea stessa in modo da garantire il rispetto dei limiti di rumore previsti dalla normativa nazionale e dalla zonizzazione acustica approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 31 del 17.06.2011.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non è data evidenza della garanzia di contemporaneità di esecuzione delle opere di risanamento acustico con quelle inerenti all'ampliamento dell'armamento ferroviario.
C5	Considerato che il Canale Villoresi, nonostante le opere di derivazione, continuerà a mantenere la sua presenza in affiancamento alla sede ferroviaria con la principale funzione di recettore delle acque meteoriche provenienti dalle barriere e dalla piattaforma ferroviaria, si chiede che l'intera tratta in ambito urbanizzato del Comune di Vanzago sia interrata e tombinata. Una soluzione progettuale che permetterebbe di minimizzare le condizioni di degrado che si verrebbero a creare in presenza di un canale caratterizzato, in assenza di piogge, da un basso riempimento d'acqua: condizione che lo trasformerebbe in un ricettacolo di rifiuti e sporchie generando una "fogna a cielo aperto" in pieno centro abitato.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 prevede, per risolvere l'interferenza con il Canale Villoresi in territorio di Vanzago (ed il più generale sistema di gestione delle acque), lo spostamento del Canale stesso di pochi metri a sud-ovest, sempre in affiancamento alla ferrovia, con tratti sia interrati che a cielo aperto, oltre alla realizzazione di una serie di vasche/fossi drenanti.
C6.a	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, si chiede lo spostamento dell'area tecnica di cantiere di via Pregnana nella vicina area posta a fianco al prolungamento della via I° Maggio. Tale soluzione, oltre ad allontanare il cantiere dalle abitazioni, permetterebbe di anticipare la realizzazione del parcheggio lato nord della fermata di Vanzago. Una condizione che faciliterebbe l'accesso al servizio ferroviario da parte dei cittadini durante la realizzazione del quadruplicamento della linea.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non prevede modifiche della localizzazione dell'area tecnica di cantiere di via Pregnana come da richiesta avanzata
C6.b	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, si chiede la predisposizione di un'accurata organizzazione delle aree di cantiere, al fine di evitare il rischio di inquinamento delle acque	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non sono contemplati gli approfondimenti richiesti in merito

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	superficiali e le interferenze con le acque sotterranee e con la componente suolo/ sottosuolo. Tale organizzazione dovrà comprendere: un rilievo accurato dei sottoservizi e dei manufatti interrati esistenti nell'area di lavoro, la realizzazione di vasche di contenimento intorno all'impianto fanghi, la realizzazione di canali di guardia intorno alle aree di lavoro, la predisposizione di apposite procedure per la realizzazione degli spostamenti delle condotte esistenti e per la gestione di eventuali situazioni di emergenza, l'attuazione di apposite misure organizzative di prevenzione per sversamenti accidentali di sostanze inquinanti.		all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione.
C6.c	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, la prescrizione dettata dal C.I.P.E. sul progetto definitivo del 2011 prevedeva che: "la cantierizzazione e realizzazione di adeguamento di opere viarie connesse all'opera ferroviaria dovranno essere effettuate in modo da ridurre al minimo l'impatto sui traffici garantendo adeguate condizioni di deflusso dei traffici". La previsione di un flusso di 30 camion al giorno lungo le vie centrali del paese, con particolare riferimento alle vie Vittorio Emanuele e Umberto I, per garantire il collegamento dell'area tecnica di via Pregnana con il varco di accesso alla ferrovia in via Umberto I risulta in contrasto con la suddetta prescrizione. Si tenga presente che tale flusso di camion attraverserà il centro storico del paese (esattamente di fronte alla Chiesa Parrocchiale SS. Ippolito e Cassiano) con problemi legati alla salute dei cittadini e alla sicurezza dei pedoni. Si chiede di studiare una diversa soluzione che possa minimizzare i disagi della popolazione attraverso l'anticipazione dei lavori di demolizione dei vecchi fabbricati di stazione e la contestuale realizzazione del nuovo tratto stradale di collegamento con la via Vittorio Veneto. Nella realizzazione di questo intervento dovrà essere sempre garantita la continuità agli accessi alla stazione, alle abitazioni e alle attività commerciali presenti.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non contempla la richiesta di riorganizzazione dei percorsi dei mezzi di cantiere, che, come nelle precedenti versioni del progetto, vanno ad interessare in modo impattante la viabilità urbana ed il contesto abitato.
C6.d	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, analoga situazione si verrebbe a creare lungo le vie Monasterolo, Monte Rosa e Ferrario (20 viaggi/giorno). Anche in tale caso il flusso di automezzi si troverebbe ad attraversare un'area altamente frequentata per le numerose attività commerciali, il cimitero e il Santuario S. Maria del Suffragio. Si chiede pertanto l'adozione di tutte le misure necessarie per garantire la salute e la sicurezza di cittadini e pedoni.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non contempla la richiesta di riorganizzazione dei percorsi dei mezzi di cantiere, che, come nelle precedenti versioni del progetto, vanno ad interessare in modo impattante la viabilità urbana ed il contesto abitato.
C6.e	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, la via 1° Maggio e il relativo prolungamento sino alla rotonda di via Europa Unita - via Pregnana (NRX7) nel progetto definitivo non è considerata come possibile percorso dei mezzi durante la fase di cantierizzazione. Si chiede che la realizzazione di tale opera venga effettuata prima dell'avvio dei lavori di quadruplicamento della linea in modo da minimizzare gli impatti sulla viabilità interna al paese	Puntuale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Il Comune di Vanzago ha già provveduto, a spese proprie, alla realizzazione del prolungamento della via I Maggio fino al sottopassaggio di Viale Europa Unita, ma il PD2020 non ha contemplato la possibilità di utilizzo di tale tratto stradale al fine di riorganizzare i percorsi dei mezzi di cantiere facendoli transitare esternamente rispetto all'area urbana.
C6.f	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, per gli interventi e le lavorazioni da realizzarsi all'interno del parco pubblico in via Quasimodo, è previsto un flusso di 25 camion al giorno provenienti dall'area tecnica ubicata in via Monterosa. Tale percorso prevede l'attraversamento del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta, un collegamento viario a un unico senso di marcia le cui dimensioni non permettono il passaggio di camion e autocarri. Si chiede lo studio di una soluzione alternativa.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non contempla la richiesta di riorganizzazione dei percorsi dei mezzi di cantiere, che, come nelle precedenti versioni del progetto, vanno ad interessare in modo impattante la viabilità urbana ed il contesto abitato.
C6.g	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, per l'accesso alla linea ferroviaria da via Ferrario è previsto l'utilizzo	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u>

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	del primo tratto di pista ciclabile realizzata sopra la tombinatura del canale Villorese. Si chiede la verifica della tenuta di tale collegamento in quanto non pensato per il transito di autovetture e soprattutto di automezzi pesanti. Si ritiene necessaria lo studio di una soluzione alternativa.		Il PD2020 non contempla la richiesta di riorganizzazione dei percorsi dei mezzi di cantiere, che, come nelle precedenti versioni del progetto, vanno ad interessare in modo impattante la viabilità urbana ed il contesto abitato. Inoltre, non vi è riscontro in merito alla verifica della portanza della tombinatura del canale Villorese per consentir il transito in sicurezza dei mezzi di cantiere.
C6.h	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, l'adeguamento dei sottopassi (interventi SL02 e SL04) prevede la chiusura degli stessi per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori di ampliamento e di risagomatura delle rampe di accesso. Durante le fasi costruttive risulta indispensabile garantire la continuità dei collegamenti tra le due parti del paese, deviando il traffico verso itinerari alternativi che utilizzino i sottopassi più prossimi a quelli oggetto dei lavori. A tal fine dovranno essere rispettate le tempistiche di realizzazione delle opere, evitando la chiusura contemporanea dei sottopassi, per minimizzare i disagi negli spostamenti, contenere il conseguente incremento del traffico di transito lungo il resto della viabilità urbana e garantire i collegamenti ciclo-pedonali	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non sono contemplati gli approfondimenti richiesti in merito all'organizzazione ed al cronoprogramma delle fasi di cantiere per quanto riguarda le lavorazioni che coinvolgono i sottopassi presenti in territorio di Vanzago, finalizzati a garantire quanto più possibile la continuità dei collegamenti tra le due parti della città.
C6.i	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, sempre per quanto concerne i sottopassi si chiede una verifica della risagomatura delle rampe al fine di evitare situazioni di pericolo o di scarsa praticabilità degli stessi soprattutto durante il periodo invernale. Inoltre, per quanto riguarda il sottopasso di via Europa Unita, si chiede lo studio di una differente scelta progettuale che preveda la sostituzione del collegamento stradale tra la via Vittorio Veneto e l'Isola Maddalena di Pregnana Milanese previsto in affiancamento alla sede ferroviaria, con la realizzazione di un nuovo collegamento tra la via Vittorio Veneto e la via Trento per garantire un accesso più semplice alle abitazioni e minimizzare gli espropri previsti.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non recepisce la richiesta del Comune, riproponendo la medesima soluzione della versione progettuale precedente per quanto riguarda il collegamento stradale via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena.
C6.l	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, le lavorazioni previste in fase di cantierizzazione produrranno un'alta concentrazione di polveri, inoltre i percorsi dei camion indicati causeranno la dispersione delle stesse in tutto il territorio comunale. Al fine di minimizzare il problema si chiede: - la puntuale verifica della pulizia e del lavaggio degli automezzi prima che gli stessi lascino le aree tecniche di cantiere e attraversino il territorio comunale; - il lavaggio delle strade comunali interessate dal passaggio degli automezzi almeno due volte la settimana; - la riasfaltatura, al termine dei lavori, delle strade soggette al passaggio degli automezzi; - l'utilizzo di barriere fonoassorbenti e antipolvere di altezza adeguata su tutto il territorio comunale interessato dalle lavorazioni (aree di cantiere e linea ferroviaria).	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non è data evidenza della garanzia che le lavorazioni previste in fase di cantierizzazione verranno svolte secondo le modalità richieste, necessarie a minimizzare gli impatti derivanti dalla dispersione delle polveri prodotte.
C6.m	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, l'intervento di quadruplicamento della linea prevede che le lavorazioni si possano svolgere su due turni giornalieri concentrando in orario notturno le lavorazioni di realizzazione delle barriere antirumore, che determinano un impatto acustico minore della realizzazione dei rilevati e delle opere d'arte. Si chiede una più precisa indicazione sull'orario e i turni di lavoro limitando il più possibile l'utilizzo delle ore notturne. Si chiede inoltre che le lavorazioni non vengano effettuate il sabato e nei giorni festivi e siano silenziate attraverso l'utilizzo delle migliori tecnologie in modo da minimizzare le	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non sviluppa in modo dettagliato il tema dell'organizzazione dei turni e degli orari di svolgimento delle lavorazioni.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	emissioni sonore e contenerle nei termini stabiliti dalla legge e nel rispetto della classificazione acustica comunale.		
C6.n	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, nella documentazione fornita viene sottolineato che la soluzione di cantierizzazione proposta non è vincolante per l'appaltatore che potrà proporre una soluzione alternativa in base all'organizzazione del proprio lavoro e alle tempistiche da rispettare. Si chiede il coinvolgimento diretto del Comune di Vanzago e la condivisione nell'esatta definizione delle lavorazioni sia in merito agli interventi e alle relative tempistiche, sia in merito al percorso degli automezzi, a eventuali occupazioni di suolo pubblico, all'interruzione di viabilità, di sottopassi e di servizi comunali.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Alla presente fase di avanzamento progettuale non vi è stato alcun coinvolgimento diretto del Comune di Vanzago in merito alla stesura del Piano di cantierizzazione, relativamente a temi che risulta essenziale condividere per contenere gli impatti (es. i percorsi degli automezzi, eventuali occupazioni di suolo pubblico, interruzioni di viabilità, sottopassi e servizi comunali, ecc.).
C7	Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago siamo a chiedere l'elaborazione di un documento che descriva in modo più preciso e puntuale l'esatta sequenza di lavorazioni previste sul territorio comunale.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non sviluppa in modo dettagliato il tema dell'organizzazione delle fasi di cantiere per la realizzazione della nuova fermata.
C7.a	Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago si chiede che venga garantita una soluzione che permetta di mantenere, durante tutto il periodo dei lavori di quadruplicamento della linea, il collegamento del parcheggio di via Assisi con i binari, soprattutto durante la fase di demolizione e realizzazione dei fabbricati di stazione, del marciapiede centrale, dei sottopassi e dei collegamenti ai parcheggi lato nord e lato sud.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non vi è alcuna garanzia in tale senso nel PD2020.
C7.b	Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago si chiede che venga garantito l'accesso al servizio ferroviario da parte degli utenti, durante tutta la fase dei lavori, sia in direzione Milano sia in direzione Gallarate-Varese.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non vi è alcuna garanzia in tale senso nel PD2020.
C7.c	Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago si chiede che venga garantita l'estensione della pensilina a protezione del marciapiede centrale di fermata in modo da garantire la copertura di entrambi i sottopassi di accesso al marciapiede stesso e sofferire all'assenza della sala di attesa, eliminata a causa del declassamento della stazione di Vanzago a semplice fermata.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD202 non prevede l'estensione della pensilina sulla banchina centrale della fermata.
C7d	Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago si chiede che venga garantita la realizzazione, prima della demolizione dell'attuale parcheggio di circa 100 posti ubicato nell'area degli attuali fabbricati di stazione, di un parcheggio biciclette coperto provvisorio o di uno dei park bici previsti in progetto, in modo da garantire un'area di sosta per le biciclette anche durante la fase di cantierizzazione.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD202 non prevede la realizzazione di un bici-park coperto in sostituzione di quello esistente, di cui è necessaria la demolizione.
C7.e	Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago si chiede che venga garantita la realizzazione del nuovo park bici di via Assisi in un'area più vicina all'accesso ai binari e all'attuale sottopassaggio di collegamento al marciapiede di stazione. Intervento da condividere e concordare con il Comune di Vanzago.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non è contemplata la realizzazione di un bici-park coperto presso la fermata.
C8.a	In merito alle misurazioni acustiche di progetto, si chiede la verifica, durante la fase di progettazione esecutiva, durante la cantierizzazione e la messa in esercizio della nuova linea ferroviaria, dell'ottemperanza a quanto previsto dalla zonizzazione acustica approvata dal Consiglio Comunale del Comune di Vanzago con deliberazione n. 31 del 17 giugno 2011; sia per quanto riguarda la situazione post operam e il futuro servizio ferroviario sia per quanto concerne i lavori previsti durante la fase di cantierizzazione	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non è data evidenza della garanzia che verranno effettuate verifiche di ottemperanza a quanto previsto dalla zonizzazione acustica comunale.
C8.b	In merito alle misurazioni acustiche di progetto, lo studio acustico allegato al progetto definitivo è stato effettuato considerando un numero di treni merci pari all'attuale, ovvero 20 tracce. Come già	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u>

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	anticipato in precedenza si chiede che la tratta Rho-Gallarate sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere. In subordine risulta strettamente necessario garantire che il numero di 20 treni merci giornalieri sia considerato il limite massimo per la linea. Un eventuale aumento di tale numero invaliderebbe la simulazione acustica effettuata con conseguente superamento dei limiti acustici previsti dalla legge. Una situazione che produrrebbe disagi inaccettabili alla cittadinanza con particolare riferimento ai recettori sensibili lungo la linea.		Il modello di esercizio del PD2020 prevede ancora una componente merci pari a 20 tracce giorno.
C8.c	In merito alle misurazioni acustiche di progetto, nella documentazione di progetto è possibile leggere: <i>“gli interventi proposti consentono, infatti, di riportare la maggior parte dei ricettori entro i limiti di norma, i livelli sonori nel periodo diurno si attestano in corrispondenza di tutti i comuni della tratta mediamente tra i 50 dB(A) e i 55 dB(A). Ciò nondimeno permangono alcune situazioni di impatto residuo che, anche considerando in via cautelativa un coefficiente di fonoisolamento degli infissi esistenti pari a 20 dB, determinano situazioni di impatto interno. Per tali ricettori comunque, successivamente alla realizzazione delle opere di mitigazione, verrà opportunamente verificato il rispetto dei limiti interni, ricorrendo - ove necessario - a mitigazioni dirette sugli stessi”</i> . Si ritiene indispensabile per tali abitazioni la previsione e realizzazione di interventi di mitigazione diretta da attuarsi sin dalla fase di cantiere, senza attendere le verifiche del rispetto dei limiti nella fase di esercizio. Interventi di prevenzione che permetteranno ai cittadini coinvolti di non trovarsi nella situazione di sopportare disagi in attesa di soluzioni senza alcuna garanzia sulle tempistiche di realizzazione e sulla conseguente copertura economica.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD2020 non risultano previsti interventi diretti sui ricettori da attuarsi sin dalla fase di cantiere, quali interventi preventivi finalizzati a garantire, sin dalle prime fasi delle lavorazioni, il rispetto dei limiti acustici interni che, invece, il progetto demanda a verifiche a posteriori.
C9	L'intera tratta in territorio di Vanzago risulta critica per quanto riguarda l'impatto derivante dalle vibrazioni indotte dalle lavorazioni di cantiere e dal transito dei convogli ferroviari. L'individuazione dei conseguenti interventi di mitigazione risulta essere fondamentale sin dalla presente fase progettuale, ritenendo non sufficientemente cautelativo rimandare la scelta sulle modalità da adottare alla successiva fase di progettazione esecutiva, soprattutto in relazione alla difficoltà di reperire le risorse necessarie per garantire l'esecuzione degli interventi necessari. Ciò richiede un immediato e più dettagliato approfondimento sui sistemi di intervento con funzione antivibrante che prevedano l'utilizzo di trincee nel terreno, riempite di materiale smorzante, tra i binari e il confine del sedime ferroviario allo scopo di aumentare lo smorzamento delle vibrazioni. Inoltre, al fine di evitare l'insorgere di possibili contenziosi relativi a danni agli edifici, siti nella fascia sino ai 20 metri dalla barriera più esterna, derivanti dalle lavorazioni, si chiede per gli stessi venga realizzata un'attività di redazione di testimoniale di stato a cura e spese di RFI S.p.A.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD2020 non vengono sviluppati gli approfondimenti richiesti in merito al tema delle vibrazioni e dei relativi interventi di mitigazione.
C10.a	Per quanto riguarda il tema degli espropri e delle demolizioni, si segnalano errori ed omissioni nelle identificazioni catastali con particolare riferimento alle proprietà del Comune di Vanzago.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Negli elaborati inerenti ad espropri e demolizioni permangono le inesattezze già a suo tempo evidenziate.
C10.b	Per quanto riguarda il tema degli espropri e delle demolizioni, si chiede l'immediata riattivazione del tavolo per la condivisione delle “Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato”. Il documento allegato al progetto e presentato da RFI S.p.A. e Regione Lombardia ai comuni coinvolti, non ha mai ottenuto la condivisione di questi ultimi. I comuni sono ancora oggi in attesa di ricevere risposte in merito alle ultime proposte avanzate con comunicazioni scritte del 2 e 27 luglio 2012 e che vengono allegate al presente documento. Considerata la necessità di garantire ai cittadini direttamente e pesantemente coinvolti dall'opera il giusto ristoro economico e la giusta	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il tavolo per la condivisione delle “Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato” non risulta essere stato riattivato. Le richieste a suo tempo avanzate dal Comune al fine di garantire ai cittadini direttamente e pesantemente coinvolti dall'opera il giusto ristoro

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	compensazione per i danni ambientali, territoriali, sanitari e sociali provocati dall'avvicinamento dell'infrastruttura alle civili abitazioni: - si chiede, per le indennità di esproprio delle abitazioni frontiste, di valorizzare gli immobili coinvolti in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà. Si chiede inoltre di considerare una quota pari al 30% del valore dell'immobile da corrispondere ai proprietari come compensazione del disagio affettivo. Di provvedere a un contributo forfettario per le spese relative all'eventuale trasloco, all'adeguamento degli arredamenti oltre al risarcimento per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta; all'allacciamento delle nuove utenze e all'adeguamento degli arredamenti oltre al risarcimento per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta; - si chiede, per le indennità di esproprio delle pertinenze, di valorizzare gli immobili coinvolti in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà. Si chiede inoltre di corrispondere ai proprietari una quota pari al valore del 10% della relativa abitazione comprensiva della pertinenza da espropriare, quale compensazione per il deprezzamento dell'immobile; - in merito alle indennità di vicinato, in considerazione all'antropizzazione delle aree attraversate dall'infrastruttura e con l'obiettivo di ridurre i disagi abitativi derivanti dall'allargamento della sede ferroviaria oltre che favorire la riqualificazione urbanistica delle zone a ridosso della ferrovia: si chiede di utilizzare i seguenti parametri per determinare la percentuale di compensazione economica rispetto al valore dell'immobile interessato: 10% per la diminuita luminosità - ridotto soleggiamento; 13-10% per l'accessibilità più difficoltosa; 10% per la veduta; 10% per le vibrazioni; 10% per il rumore; portando il valore di riferimento al 50%; per le abitazioni frontiste ricadenti, con qualunque percentuale dell'immobile, nei 10 metri dalla barriera fonoassorbente più vicina, il soggetto attuatore, nel caso in cui il proprietario non dovesse accettare la proposta prioritaria di acquisizione, dovrà corrispondere una cifra pari al 50% del valore dell'immobile calcolato ai prezzi di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trova la proprietà; per le abitazioni frontiste comprese, con qualunque percentuale dell'immobile, in una distanza compresa tra 10 e 30 metri dalla barriera fonoassorbente più vicina, il soggetto attuatore, per la svalutazione dell'immobile e per il relativo disagio abitativo, dovrà corrispondere un indennizzo dal 50% al 20% del valore dell'immobile calcolato ai prezzi di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trova la proprietà, sulla base della distanza dell'immobile dalle barriere stesse; nei casi di unità abitative che ricadano in più di una fascia, dovrà essere utilizzata, per tutto l'immobile, la percentuale di indennizzo più alta ovvero quella più favorevole per il cittadino; - si chiede che la presenza di ostacoli fissi posti tra le barriere antirumore e gli edifici frontisti non sia presa in considerazione al fine di ridurre le percentuali di indennizzo; - nel caso in cui gli espropri coinvolgano abitazioni o attività commerciali affittate, si chiede di prevedere delle compensazioni anche per gli affittuari. In particolare: per quanto riguarda l'uso abitativo è necessario prevedere l'indennizzo totale della penale di recessione del contratto maggiorato del 25%, un bonus di uscita pari al canone di locazione per 12 mensilità, un rimborso per disagio abitativo pari al valore del canone di locazione per 12 mensilità, un contributo forfettario per l'eventuale trasloco, l'allacciamento delle nuove utenze e per l'adeguamento degli arredamenti oltre al rimborso per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta; per quanto concerne l'uso commerciale: l'indennizzo totale della penale di recessione del con-		economico e la giusta compensazione per i danni ambientali, territoriali, sanitari e sociali provocati dall'avvicinamento dell'infrastruttura alle civili abitazioni, non risultano essere state inserite negli elaborati inerenti ad espropri e demolizioni del PD2020.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	tratto maggiorato del 25%, un bonus per cessata attività pari al fatturato medio degli ultimi 3 anni, un contributo forfettario per l'eventuale trasloco, l'allacciamento delle nuove utenze e per l'adeguamento degli arredamenti oltre al rimborso per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta. - infine, qualora per l'esecuzione delle opere emerga il bisogno di occupare aree non soggette al procedimento espropriativo per necessità di cantiere, dovrà esserne dato avviso al proprietario almeno tre mesi prima dell'occupazione e dovrà essere ottenuta dal proprietario stesso l'autorizzazione all'occupazione temporanea. Al termine dell'occupazione l'area dovrà essere totalmente reintegrata e ripristinata in ogni suo elemento a spese di RFI S.p.A. o aventi causa e dovrà essere corrisposta al proprietario, a titolo di indennità di occupazione e disagio, l'ammontare risultante dal prodotto di un dodicesimo di quanto sarebbe a lui dovuto in caso di esproprio della stessa area per il numero di anni o frazioni di essi per i quali si è protratta l'occupazione. Nel caso in cui non fosse possibile ripristinare completamente l'area alle condizioni ante-operam saranno risarciti i danni al proprietario sulla base dei criteri definiti per le indennità di esproprio per pertinenze. Il documento delle "Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato", oltre a quanto sopra, dovrà inoltre riportare nel dettaglio tempi e modalità per il versamento dell'indennizzo.		
C10.c	Si chiede che le aree di proprietà comunale oggetto di esproprio da parte di RFI S.p.A. siano valutate prevedendo per il Comune di Vanzago un adeguato ristoro, oltre ad un congruo indennizzo per le ricadute di carattere ambientale, urbanistico e sociale lesive degli interessi pubblici coinvolti.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> La richiesta a suo tempo avanzata dal Comune per le aree di sua proprietà non risulta essere stata inserita negli elaborati inerenti ad espropri e demolizioni del PD2020.
C10.d	Si chiede che le aree private lungo la linea ferroviaria oggetto di esproprio da parte di RFI S.p.A. siano sistemate con l'abbattimento degli immobili presenti e successivamente cedute gratuitamente al Comune di Vanzago. Ciò permetterà di evitare situazioni di degrado e garantire lo sfruttamento di tali aree per potenziare i servizi alla cittadinanza e all'utenza ferroviaria quali creazione di parcheggi o aree verdi.		<u>NON OTTEMPERATA</u> La richiesta a suo tempo avanzata dal Comune non risulta essere stata inserita negli elaborati inerenti ad espropri e demolizioni del PD2020.
C11	Per rafforzare la connettività ecologica del SIC/ZPS Bosco WWF di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PUS del Basso Olona si chiede la realizzazione di un ecodotto per la fauna in corrispondenza del sottopasso di via Europa Unita, così come in corrispondenza della fascia libera a nord dell'abitato di Pogliano Milanese, non identificata come corridoio ecologico della Rete Ecologica Regionale della Rete Ecologica Provinciale, ma corrispondente al punto di contatto tra i PUS del Roccolo e del Basso Olona.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non prevede l'inserimento di ecodotti per la fauna nei punti che maggiormente necessitano il mantenimento della connettività ecologica tra un fronte e l'altro della linea ferroviaria potenziata.
C12.a	Per quanto riguarda le opere compensative già inserite nel progetto e relative al territorio comunale di Vanzago risulta fondamentale anticipare la realizzazione del collegamento della via 1° Maggio con la rotonda di via Europa Unita (NRX7) in modo che tale collegamento possa essere attivo prima dell'avvio dei cantieri lungo la linea ferroviaria. Anche in tale caso, la realizzazione di tale opera permetterà di migliorare l'impatto delle lavorazioni sulla comunità vanzaghese, dirottando il traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere all'esterno del centro abitato.	Puntuale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Il Comune di Vanzago ha già provveduto, a spese proprie, alla realizzazione del prolungamento della via I Maggio fino al sottopassaggio di Viale Europa Unita, ma il PD2020 non ha contemplato la possibilità di utilizzo di tale tratto stradale al fine di riorganizzare i percorsi dei mezzi di cantiere facendoli transitare esternamente rispetto all'area urbana.
C12.b	Per quanto riguarda le opere compensative già inserite nel progetto e relative al territorio comunale di Vanzago si propone la realizzazione dei bici-park utilizzando il sistema "Share Lock"; una soluzione in grado di migliorare la qualità e la sicurezza di tali parcheggi.	Generale Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Per quanto concerne la sistemazione della stazione/fermata di Vanzago, il PD2020 non contempla il ripristino del bici-park esistente, per il quale se

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
			ne richiede la previsione con il sistema citato.
C12.c	Per quanto riguarda le opere compensative già inserite nel progetto e relative al territorio comunale di Vanzago risulta necessario definire nel dettaglio tempi e modalità di realizzazione di alcuni interventi che prevedono il coinvolgimento del Comune di Vanzago durante la fase di progettazione esecutiva con particolare riferimento: - alla via Vittorio Veneto (NRK3) - si chiede lo sviluppo di una soluzione progettuale che preveda la sostituzione del collegamento stradale tra la via Vittorio Veneto e l'Isola Maddalena in Pregnana Milanese previsto in affiancamento alla sede ferroviaria, con la realizzazione di un nuovo collegamento tra la via Vittorio Veneto e la via Trento per garantire un accesso più semplice alle abitazioni e minimizzare gli espropri previsti; - alla pista ciclabile di collegamento della nuova fermata di Vanzago con il Bosco WWF (NRX6) - il tracciato dovrà essere modificato e spostato sul lato nord della carreggiata al fine di dare continuità ai percorsi ciclopeditoni esistenti evitando pericolosi attraversamenti stradali. Inoltre, l'intervento dovrà essere realizzato direttamente da RFI S.p.A. nell'ambito dell'appalto relativo al Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y; - alla sistemazione della piazza 25 Aprile e di via Castelli - si chiede lo studio di una soluzione che salvaguardi le piantumazioni esistenti lungo la via Castelli e renda più usufruibile l'area che si verrà a creare al posto dell'attuale piazza 25 Aprile.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non recepisce le richieste del Comune, riproponendo le medesime soluzioni della versione progettuale precedente per quanto riguarda il collegamento stradale via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena e la pista ciclabile fermata di Vanzago-Bosco WWF, oltre a non sviluppare ipotesi migliorative per la sistemazione di piazza 25 Aprile e di via Castelli.
C12.d	Per quanto riguarda le opere compensative già inserite nel progetto e relative al territorio comunale di Vanzago in nessun documento allegato al nuovo progetto, è indicata la tempistica per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale. Si chiede la produzione di un documento che riporti dettagliatamente tali informazioni.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD2020 non vengono sviluppati gli approfondimenti richiesti in merito alle tempistiche per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale.
C13/1	Richieste in merito alla tempistica di realizzazione delle opere di compensazione. Potenziamento del parcheggio di via Assisi (FVY1) – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera è stata richiesta sia in relazione all'attrazione di traffico esterno da parte comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti, sia in relazione alla demolizione, prevista con H Progetto Definitivo proposto, del parcheggio di via Paolo Ferrario, posto al Km 3+050 lato sud. Con riferimento a quanto sopra si propone che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione entro tre mesi dalla soppressione del parcheggio di via Paolo Ferrario, posto al Km 3+050 lato sud. Realizzazione Parcheggio di via Pregnana (NRX5) – Trattasi di opera che risulta connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario in quanto destinata nella fase di cantierizzazione ad area tecnica. Si richiede di spostare l'area tecnica di via Pregnana presso la vicina area, di proprietà della Fondazione Ferrario, posta a fianco del prolungamento della via P Maggio e di anticipare la realizzazione del parcheggio alla macrofase n.1 in modo da facilitare l'accesso al servizio ferroviario da parte dei cittadini durante la cantierizzazione dell'opera. Realizzazione di pista ciclabile dalla Fermata di Vanzago alla Villa del Castellazzo (NRX4) – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e le opere a questo direttamente connesse. Tale opera risulta, nella parte iniziale, in affiancamento al Collegamento diretto tra il parcheggio di via Pregnana e via I* Maggio. Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tale opera, per la parte ricadente sul Comune di Vanzago,	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD2020 non vengono sviluppati gli approfondimenti richiesti in merito alle tempistiche per la realizzazione delle opere indicate.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia Ottemperanza
	avvenga contestualmente alla realizzazione del "Collegamento via I Maggio con rotatoria di via Europa Unità" Realizzazione dei tratti mancanti della pista ciclabile di collegamento della Fermata di Vanzago ai pSiC Bosco di Vanzago (NRX6) – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera, che dovrà essere realizzata direttamente da RFI S.p.A. nell'ambito dell'appalto relativo al Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y, è stata richiesta con riferimento alla prescrizione C.i.P.E. "dovranno essere sviluppati gli interventi finalizzati al miglioramento complessivo dei pSiC «Bosco di Vanzago» proposti". Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione entro mesi dodici dall'approvazione del progetto esecutivo. Spostamento fuori dall'abitato del tracciato dell'elettrodotto Cesano-Tavazzano Est compreso tra i sostegni n° 12 e n° 15, sulla base del progetto di massima elaborato da Terna su incarico dell'Amministrazione di Vanzago – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera è stata richiesta a compensazione dell'impatto ambientale, territoriale e sociale. L'iter di approvazione dello spostamento di tale impianto prevede una tempistica non breve. Con riferimento a quanto sopra si richiede che per la realizzazione di tale opera entro mesi tre dall'approvazione del Progetto Definitivo sia incaricato il soggetto attuatore (Terna) che dia avvio all'iter autorizzativo, onde poter prevedere la conclusione dell'opera entro due anni dall'inizio dei lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria. Estensione degli interventi di potenziamento arboreo in via Assisi, via Quasimodo, via Della Filanda, parcheggio di via Pregnana – Trattasi di opere di veloce e semplice esecuzione, che per caratteristiche e funzionalità devono però avere inizio successivamente ad altre lavorazioni, quali ad esempio la modifica del sedime del canale Villoresi, la realizzazione dei parcheggi e la posa delle barriere. Con riferimento a quanto sopra si richiede la realizzazione delle stesse con tempistiche di realizzazione non superiori a mesi tre, a partire dall'ultimazione delle relative lavorazioni propedeutiche. Modifiche alla Fermata di Vanzago (scale di accesso, prolungamento pensilina, park bici, aree a verde) – Trattasi di opere che risultano direttamente connesse alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Tali opere comprendono accessi e servizi per l'utenza ferroviaria. Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tali opere avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione contestualmente alle opere inerenti al sedime ferroviario. Realizzazione nuova viabilità via Castelli-Via Vittorio Veneto – Trattasi di un'opera che risulta direttamente connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Si chiede di studiare una diversa soluzione che possa minimizzare i disagi della popolazione attraverso l'anticipazione dei lavori di demolizione dei vecchi fabbricati di stazione e la contestuale realizzazione del nuovo tratto di collegamento con via Vittorio Veneto. Nella realizzazione di questo intervento dovrà essere sempre garantita la continuità agli accessi alla stazione, alle abitazioni e alle attività commerciali presenti. Interramento canale Villoresi in affiancamento al tracciato ferroviario – Trattasi di un'opera che risulta direttamente connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Un intervento al fine di mi-	

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	nimizzare le condizioni di degrado che si verrebbero a creare in presenza di un canale caratterizzato, in assenza di piogge, da un basso riempimento d'acqua: condizione che io trasformerebbe in un ricettacolo di rifiuti e sporcizie generando una "fogna a cielo aperto" in pieno centro abitato. Si richiede che la realizzazione di tale opera sia attuata durante i lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria e all'installazione delle barriere antirumore su territorio dei Comune di Vanzago e si concluda contestualmente al termine di tali interventi.		
C13/2	Richieste in merito alla tempistica di realizzazione delle opere di compensazione. Collegamento via I Maggio con rotatoria di via Europa Unità (NRX7) – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera è stata richiesta sia in relazione all'attrazione di traffico esterno da parte comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti, sia in relazione all'utilizzo dell'area destinata a parcheggio come area tecnica e in coerenza con la prescrizione C.I.P.E. il soggetto aggiudicatore dovrà far garantire nella fase di cantiere l'efficienza della viabilità locale". Con riferimento a quanto sopra si richiede che l'avvio dei lavori per tale opera preceda l'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e possa concludersi entro mesi sei dalla sottoscrizione del contratto con il soggetto aggiudicatore e comunque prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago. Realizzazione secondo lotto della SP172 – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Si tratta di un'opera fondamentale per portare all'esterno il traffico pesante con particolare riferimento al traffico indotto dalle lavorazioni di realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria. La completa realizzazione della SP172 permetterà, infatti, ai mezzi pesanti e agli autocarri di raggiungere comodamente le aree tecniche di cantiere lungo la linea ferroviaria senza attraversare i centri abitati. Con riferimento a quanto sopra si richiede che l'avvio dei lavori per tale opera preceda l'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e debba concludersi prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> I due interventi stradali sono già stati realizzati, ma il PD2020 non ha contemplato la possibilità di utilizzo di tale nuova viabilità al fine di riorganizzare i percorsi dei mezzi di cantiere facendoli transitare esternamente rispetto all'area urbana.

5.4 Parere Regionale sul PD 2013 espresso con DGR n. X/1264 del 24.01.2014, comprensivo di "Valutazione Tecnica del Progetto", "Valutazione di Impatto Ambientale", e "Relazione in merito alla localizzazione dell'opera ai fini dell'intesa Stato-Regione Lombardia"

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
–	In Comune di Pregnana Milanese e Vanzago – Si chiede di valutare con i due Comuni una soluzione alternativa che consenta di <u>non</u> realizzare il collegamento viabilistico tra il comparto Isola Maddalena e il Comune di Vanzago, assicurando gli accessi alle abitazioni di Vanzago	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono stati ascoltati i Comuni e, come detto in precedenza, il Comune di Vanzago e la Città Metropolitana di Milano chiedono di stralciare il collegamento citato minimizzando l'impatto complessivo dell'opera.
–	Smaltimento acque meteoriche di piattaforma – Relativamente alla soluzione prevista per il recapito delle acque meteoriche di piattaforma nel derivatore del Canale Villoresi in affiancamento alla linea, si prescrive di rivedere tale modalità di smaltimento adottando soluzioni che non comportino l'utilizzo del canale, che dovrà essere utilizzato prioritariamente per scopi irrigui...	Generale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA MA NON CONDIVISA</u> Nel PD2020 RFI ha effettivamente previsto una serie di fosse e vasche per la raccolta di acque meteoriche di piattaforma sul territorio di Vanzago ma sono altamente impattanti e si chiede di ridefinirle in collaborazione con CAP Holding

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	Il progetto definitivo dovrà essere integrato con un dossier progettuale, comprensivo del nuovo particellare di esproprio, in cui i tratti dell'attuale derivatore, modificati di conseguenza al potenziamento della linea, dovranno essere dimensionati per garantire, per ciascuna porzione, le portate, le dimensioni geometriche e i livelli attuali. Tale dossier dovrà essere preventivamente condiviso con il Consorzio Est Ticino Villoresi e Regione Lombardia... Non utilizzando il derivatore come recapito finale delle acque meteoriche e assicurando il mantenimento di portate e livelli attuali, verrà meno la necessità di risolvere l'interferenza tra il canale e la linea ferroviaria tramite la realizzazione di un nuovo derivatore in variante.		con cui è attiva una convenzione per l'invarianza idraulica. A quanto risulta, il presunto "dossier" <u>non</u> è stato "condiviso" con il Consorzio Est Ticino Villoresi. Infine, il Comune di Vanzago torna a chiedere di effettuare uno spostamento, anche limitato, del Derivatore poiché la progettazione attuale risulta ancora impattante per specialmente per i condomini di via Valle Ticino 36 e via della Filanda 1/3, e considerato che lo spostamento permetterebbe di minimizzare l'impatto sugli espropri.
1.d	Tutte le acque nere civili decadenti dalle strutture fisse dovranno recapitare in pubblica fognatura; i pozzi perdenti per lo smaltimento delle acque meteoriche dovranno avere profondità non maggiore di mt 2,5 dalla quota 0.	Generale	NON OTTEMPERATA In Vanzago alcune vasche e pozzi perdenti hanno profondità maggiore.
2.b	Dovrà predisporre un progetto di miglioramento della connettività ecologica interferita. Gli interventi previsti dovranno essere oggetto di adeguato monitoraggio al fine di verificarne l'efficacia.	Generale	NON OTTEMPERATA Tale progetto di miglioramento non solo non è previsto ma su Vanzago i lavori, la cantierizzazione e la localizzazione del cantiere AS01 aggrava la connettività del corridoio della Rete Ecologica Regionale.
2.c	Dovrà essere previsto, in corrispondenza del varco perimetrato n°8, un sottopassaggio faunistico, con adeguate aree e fasce di invito arborate. Mediante opportuno approfondimento dovrà essere valutata la possibilità di realizzare l'opera di deframmentazione in corrispondenza del varco n°8, ovvero in corrispondenza dell'attraversamento del sottopassaggio di viale Europa...	Puntuale	NON OTTEMPERATA Non sono stati previsti né sottopassaggi faunistici né opere di deframmentazione.
2.d	Opere della stessa natura di cui al punto precedente dovranno essere previste anche tra le fermate di Vanzago e Nerviano...	Puntuale	NON OTTEMPERATA Non sono stati previsti né sottopassaggi faunistici né opere di deframmentazione.
2.e	Dato che il progetto interessa un corridoio principale della RER, si evidenzia la necessità di confrontarsi con quanto previsto dalla DGR n. 8/8515 del 26/11/2008 che prevede di "applicare la Valutazione di Incidenza al fine di garantire la coerenza globale di Rete Natura 2000, con obbligo di interventi di deframmentazione sulle aree investite e di interventi di rinaturazione compensativa al triplo delle aree trasformate"	Puntuale	NON OTTEMPERATA Non è stata predisposta la Valutazione di Incidenza.
2.f	Dovrà prevedersi la manutenzione delle essenze arboree messe a dimora	Generale	NON OTTEMPERATA Non si trova riscontro di questo obbligo in carico ad RFI in nessun documento progettuale né vi è la garanzia che tale obbligo venga rispettato, di fatto facendo poi cadere la manutenzione di tali essenze sui Comuni.
2.h	In merito alla salvaguardia del patrimonio ecologico, paesistico ed agro-silvo-pastorale provinciale, si raccomanda particolare attenzione alla predisposizione e localizzazione delle opere di mitigazione e deframmentazione ecologica delle interferenze dell'infrastruttura con elementi del reticolo idrografico e delle aree di valenza ambientale e vario titolo tutelate. In base alla complessità sinergica dei diversi habitat e dei relativi elementi di connettività faunistica, si ricorda che qualsiasi sottrazione di naturalità negli ambiti di seguito descritti, se non adeguatamente compensata, può interferire	Generale	NON OTTEMPERATA La rete ecologica è particolarmente impattata e non vi è un sufficiente sviluppo dello studio di predisposizione di opere di deframmentazione ecologica delle interferenze dell'infrastruttura. In particolare, il reticolo idrografico in Vanzago è gravemente impattato dalla WBS IN17 che si chiede di ripensare integralmente (vedere osservazioni).

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	con effetti moltiplicatori sull'efficienza del sistema su scala vasta.		
2.i	Dovrà realizzarsi un ecodotto per la fauna in corrispondenza di via Europa Unità in Comune di Vanzago al fine di rafforzare le connettività ecologica del SIC/ZPS Bosco di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PLIS del Basso Olona	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Tale Ecodotto non è stato previsto.
3.a	Dovranno essere valutati i reali danni arrecati al comparto agricolo interessato e attuate congrue azioni compensative	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non risultano azioni compensative in tale senso.
3.b	Nella realizzazione dell'opera dovranno essere seguite le seguenti indicazioni: 1. dovrà essere posta la massima attenzione al ripristino del suolo agrario precedentemente compromesso in fase di cantiere; 2. dovrà essere garantita la continuità e funzionalità dei canali irrigui e di scolo sugli appezzamenti interferiti anche in parte; 3. dovrà essere quantificata la superficie a bosco che verrà compromessa e di conseguenza dovranno essere previste le opportune compensazioni ottemperando alle disposizioni della DGR n. 8/675 del 21.09.2005 (Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi) e della DGR n. 8/3002 del 27.07.2006 e smi.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> in particolare per il punto 3.
3.c	Per un corretto inserimento paesaggistico si dovrà tenere conto di quanto disciplinato all'art.59 delle NdA del nuovo PTCP, con particolare riferimento all'art.3. Dovranno essere previsti interventi di inserimento paesistico-ambientale che interessino fasce pari a quelle di legge incrementate del 50%, negli ambiti extraurbani e laddove vi siano disponibilità di aree. Tali interventi, da attuarsi con riferimento al Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali.	Generale	<u>NON NOTO</u> Non si evince in alcun modo dalla documentazione di progetto l'ottemperanza a tale prescrizione.
3.d	Si segnalano alcuni contesti extraurbani da trattare con particolare attenzione sia per quanto riguarda l'inserimento ambientale finalizzato a minimizzare l'impatto sia per quanto riguarda la possibilità di concentrare opere di compensazione coerenti con le politiche di tutela del paesaggio e delle valenze ecologiche. In particolare, nel tratto compreso tra Rho e Pregnana e tra Pregnana e Pogliano, il progetto di mitigazione dovrà cogliere ogni occasione per riqualificare dal punto di vista paesaggistico ed ecologico il territorio, sfruttando e potenziando le aree verdi, anche residuali, e trattando adeguatamente i corsi d'acqua al fine di valorizzarne il ruolo paesaggistico.	Puntuale	<u>PARIZIAMENTE OTTEMPERATA</u> Per quanto vengano inserite opere di mitigazione, le stesse sono poco significative per il Comune di Vanzago poiché non esiste un vero "progetto di mitigazione" e poiché l'impatto risulta devastante. Non sono stati previsti interventi sul Villoresi che ne valorizzino adeguatamente la sua fruizione. A tal proposito si vedano le osservazioni.
3.f	Dovrà essere prodotta una specifica relazione in merito alle ricadute sulla salute pubblica dell'opera in progetto, con particolare riferimento al potenziale impatto correlato all'inquinamento acustico ed alle vibrazioni sia in riferimento alla fase di esercizio che a quella di cantiere ed all'inquinamento atmosferico per la fase di cantiere. A tale scopo potranno essere utilmente tenute presenti le indicazioni fornite da Regione Lombardia con nota prot. N. H1.2012.0024577 del 07.08.2012 "Valutazione di Impatto Ambientale – Linea guida per la redazione del capitolo dello Studio di Impatto Ambientale relativo alla componente Salute Pubblica".	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel progetto non c'è lo studio in merito alle ricadute ambientali sulla salute pubblica. A tal proposito si vedano le osservazioni. Inoltre, non sono state effettuate sufficienti misure dei livelli di rumore ante operam per il confronto con i livelli di rumore post operam con mitigazione.
3.g	Dovrà essere assicurata la presenza di regolamentare fattore di luce diurna (FLD) negli spazi di abitazione aventi aperture finestrate prospettanti verso le barriere antirumore, nel caso in cui tali barriere, data la loro altezza, vicinanza e/o scarse	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non vi è alcuna evidenza del rispetto di questo punto nel progetto.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	condizioni di pulizia dell'eventuale parte vetrata, possano costituire ostacolo all'illuminazione naturale diretta.		Le barriere opache, la loro elevata altezza (fino a 7,5 metri), e l'estrema vicinanza con le abitazioni, inoltre, non garantiscono certamente una ottimale presenza di regolare FLD.
4.b	Dovranno essere utilizzare barriere acustiche in grado di minimizzare la barriera determinata dall'effetto "muro continuo". In corrispondenza delle abitazioni dovrà privilegiarsi la scelta di barriere trasparenti.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> In Vanzago le barriere antirumore costituiscono esattamente il muro continuo di altezze particolarmente critiche. Inoltre, nel SIA si fa riferimento anche a barriere opache anche se il tratto grafico utilizzato nelle tavole pare essere quello delle barriere trasparenti.
4.f	Ove necessario le barriere antirumore dovranno essere integrate con interventi diretti sul recettore	Generale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Sono previsti pochi interventi sui recettori poiché RFI ha dato preferenza per barriere di altezze massime. Si chiede di invertire tale impostazione.
4.h	Sia esplicitamente valutata la possibilità di utilizzare il subballast in conglomerato bitumoso additivato con granuli di gomma nei tratti a velocità bassa e in ambito di stazione, ed utilizzare, in altri tratti, la tipologia di migliore mitigazione anche a valle dei risultati delle sperimentazioni in corso sui nuovi sistemi antivibranti.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> In Vanzago si chiede di implementare questo tipo di soluzioni per ridurre il rumore. Vedere le osservazioni.
5.a	Dovranno effettuarsi i necessari confronti tecnici con ARPA al fine di concordare con maggior dettaglio durata, frequenza, modalità e metodiche con cui verrà effettuato il monitoraggio, nonché sulla localizzazione dei punti. In particolare, dovranno essere inoltre forniti gli elementi cartografici del PMA (shapefile georeferenziati, nel sistema coordinate Gauss-Boaga e WGS-84 con proiezione UTM32).	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.
5.b	Per ogni punto di monitoraggio dovrà predisporre un'apposita scheda, contenente almeno le seguenti informazioni: Codice identificativo del punto di monitoraggio, Coordinate del punto sia in formato Gauss-Boaga che WGS-84 con proiezione UTM32, Planimetria di dettaglio, Tipologia di indagine prevista per ogni fase di monitoraggio, Tratta di appartenenza, Comune e provincia di appartenenza, Distanza dal tracciato, Localizzazione (su mappa e su immagine fotografica), Descrizione delle condizioni di accessibilità, Descrizione sintetica del recettore e dell'area dove situato il punto di monitoraggio, Foto del punto di monitoraggio, Data del sopralluogo di localizzazione o di terebrazione in caso di piezometri, Nome del corpo idrico (per la componente acque superficiali), Data del sopralluogo di localizzazione, Note (per segnalare condizioni climatiche particolari, presenza di elementi interferenti con il monitoraggio), Obiettivi di qualità per lo stato chimico e lo stato ecologico ai sensi della delibera n.1/2010 del PdGPO (per le componenti acque superficiali e acque sotterranee), Nel caso di variazioni del punto (sostituzione e rilocalizzazione), deve sempre essere riportato l'aggiornamento nella scheda del punto.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.
5.c	In merito alla risoluzione di criticità che dovessero emergere durante il monitoraggio (CO e PO) il proponente dovrà indicare all'interno del PMA esecutivo le misure mitigative e/o correttive previste e le tempistiche di attuazione delle stesse.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.
5.d	Il proponente dovrà indicare l'inizio e la fine di ogni fase di ante, corso e post opera, comunicando con congruo anticipo il cronoprogramma delle misure e delle lavorazioni, al fine di consentire l'azione di audit valutativo prevista, indicando in	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	particolare quali recettori o punti di monitoraggio potranno essere coinvolti dalle attività di cantiere.		
5.e	Per una corretta valutazione sull'idoneità dei punti di monitoraggio, prima dell'inizio della fase di AO dovrà essere effettuata una ricognizione sul territorio al fine di verificare la presenza di eventuali elementi che possano interferire con i risultati del PMA.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.
6.a	Nonostante non tutte le aree con presenza di alberi e arbusti interferite dall'opera sono soggette a compensazione di legge per mutamento di area boscata, negli ambiti metropolitani, sottoposti a crescente pressione antropica e contraddistinti dalla precarietà dell'equilibrio biotico, ai sensi delle DGR n.4517/ 2007 e 8/8837/2008, si richiede di valutare l'opportunità di procedere a compensazione di tutte le essenze rimosse lungo il tracciato, anche qualora le fasce boscate non siano considerabili "boschi" ai sensi di legge, (ossia inferiori ai 25 mt di larghezza e ai 2.000 mq di estensione) con l'obiettivo specifico di rafforzare gli habitat in prossimità dei PLIS e delle aree a vario titolo sottoposte a tutela.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non vi sono previsioni in merito ad ipotesi di compensazione delle essenze rimosse lungo il tracciato, anche qualora le fasce boscate non siano considerabili "boschi" ai sensi di legge.
6.b	Si richiede particolare attenzione nei punti di maggiore criticità ecologica evidenziati negli specifici capitoli descrittivi, con particolare riferimento ad opere di deframmentazione e di mantenimento/ripristino mirato della dotazione vegetazionale complessiva, con messa a dimora di nuove essenze autoctone nelle zone di sottrazione di naturalità.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono state previste opere né di deframmentazione, né di mantenimento/ripristino mirato della dotazione vegetazionale complessiva.
6.c	Gli interventi compensativi dovranno essere finalizzati al rafforzamento delle aree vulnerabili e/o protette, e concordati, oltre che con il Parco Agricolo Sud Milano e con gli Enti Gestori dei PLIS.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono previsti particolari interventi compensativi, né sono stati avviati confronti nel merito con gli Enti interessati.
6.d	Laddove sono previste riduzioni di elementi di naturalità, dovrà prevedersi la localizzazione mirata delle compensazioni ambientali, finalizzata al rafforzamento delle aree protette e degli elementi naturali e seminaturali sopra descritti, mediante scelte progettuali finalizzate ad armonizzare istanze ecologiche con quelle paesaggistiche. Tali opere dovranno essere preferibilmente realizzate con tecniche di ingegneria naturalistica e riferirsi a quanto previsto dal Repertorio B degli Allegati al PTCP vigente.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono state previste specifiche opere di compensazione ambientale per il rafforzamento delle aree protette e degli elementi naturali e seminaturali.
7.a	Dovrà contrarsi il più possibile i tempi delle lavorazioni notturne prevedendo azioni volte a minimizzare il disturbo alla popolazione.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Le indicazioni inerenti ai tempi delle lavorazioni notturne risultano non sufficientemente dettagliate e approfondite. Al contrario, dal moneto che il piano di dettaglio delle lavorazioni in soggezione ferroviaria non è presente, parrebbe che massicciamente sarà richiesto il ricorso a lavorazioni notturne dall'appaltatore. Si chiede di sviluppare attentamente questo aspetto.
7.b	Dovranno adottarsi le seguenti ulteriori misure di mitigazione: a. In caso di vento, protezione depositi di materiale sciolto in cumuli caratterizzati da frequente movimentazione mediante barriere e umidificazione; b. protezioni per i depositi di materiale con scarsa movimentazione, ad esempio mediante coperture quali teli e stuoie; c. stoccaggio del cemento, calce e di altri materiali da costruzione allo stato solido polverulento in sili e movimentazione realizzata, ove tecnicamente possibile, mediante sistemi chiusi, presidiati da opportuni sistemi di abbattimento;	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate. In particolare, i cantieri previsti a Vanzago e i percorsi sono gravemente impattanti e vanno ridefinitivi integralmente secondo quanto proposto.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	d. utilizzo di mezzi di cantiere dotati possibilmente di efficaci dispositivi antiparticolato.		
7.c	Si raccomanda di tenere conto della posizione dei recettori sensibili nella definizione del layout dei cantieri, e in particolare degli stoccaggi di materiali polverulenti.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati gli approfondimenti richiesti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione. Nelle scelte localizzative delle aree di cantiere in territorio di Vanzago non si è tenuto in debito conto della presenza di comparti residenziali ad esse limitrofi.
7.d	Una volta definiti più precisamente i layout dei cantieri fissi e i macchinari impiegati per la realizzazione dell'opera dovrà essere posta particolare attenzione alle procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e dovranno essere individuate adeguate modalità operative atte a minimizzare l'impatto acustico.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.e	Dovrà essere assicurata l'efficacia delle misure di mitigazione previste per ridurre le pressioni ambientali conseguenti alle attività di cantiere (lavorazioni, scarico/carico inerti, movimentazione di automezzi pesanti e di trasporto, ecc.), al fine di non creare molestia ai residenti, in modo particolare nelle ore notturne.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.f	Dovranno adottarsi adeguate misure di mitigazione lungo i percorsi stradali utilizzati dai mezzi da e per le aree di stoccaggio/smaltimento terre da scavo, particolarmente lungo i tratti prospicienti le abitazioni. A tale fine si ritiene utile anche l'applicazione delle seguenti misure mitigative relative alle emissioni derivanti dal traffico veicolare, quali: - utilizzo di motori diesel muniti di sistemi di filtri antiparticolato (FAP); - impiego di apparecchi di lavoro a basse emissioni.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.g	Durante la fase di cantiere dovranno essere adottati idonei accorgimenti atti ad evitare la crescita di specie vegetali allergeniche, con particolare riferimento alle indicazioni regionali riguardanti il contenimento della diffusione dell'Ambrosia artemisifolia.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.h	Qualora i trasformatori (delle sottostazioni elettriche - SSE) fossero a olio, al fine di proteggere il suolo dalla contaminazione per sversamento accidentale, dovranno essere previsti adeguati bacini di contenimento/vasche per la raccolta di oli realizzate con materiali e caratteristiche tali da garantire la perfetta impermeabilizzazione nel tempo e permettano, per le vasche interrate, di accertare eventuali perdite accidentali delle stesse.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.i	Durante i lavori di demolizione delle strutture dovranno essere adottati idonei accorgimenti al fine di evitare l'eccessivo sollevamento di polveri (es. bagnatura, ecc.).	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.j	Gli interventi di demolizione di fabbricati e di sistemazione delle aree verdi o altro che possano creare inconvenienti di natura igienico sanitaria, dovranno essere preceduti da adeguati interventi di derattizzazione e disinfestazione.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
7.k	Dovrà essere fornito un maggior dettaglio circa l'utilizzo previsto presso i siti indicati e dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati gli approfondimenti richiesti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione.
7.l	Relativamente al deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo dovrà essere specificata la durata del deposito temporaneo nelle "aree logistiche previste in progetto", così come richiesto dall'allegato 5 "Piano di utilizzo" del DM 161 del 2012.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non è contemplato l'approfondimento richiesto in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, in particolare la durata del deposito nell'AS01.
7.m	Tra gli interventi di mitigazione da adottare nella fase di cantiere, la prevista bagnatura e spazzolatura delle piste è certamente essenziale. Tali operazioni dovranno avere una frequenza adeguata e sarebbe opportuno fossero estese anche ai tratti di strada più prossimi ai cantieri e maggiormente interessati dal passaggio dei veicoli per il trasporto dei materiali.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.n	Dovranno anche essere mantenuti umidi i cumuli di materiale terroso e le aree sterrate all'interno dei cantieri.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.o	Dovrà valutarsi lo spostamento dell'area tecnica di cantiere di via Pregnana in Comune di Vanzago nella vicina area posta a fianco di via I Maggio	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il succitato cantiere è stato trasformato in Area di Stoccaggio (AS01) e posizionato in via della Liberazione/Via del Lazzaretto vicino alle abitazioni in pieno corridoio della Rete Ecologica Regionale.

5.5 Parere n. 1509 del 23.05.2014 della Commissione Tecnica VIA per la Compatibilità Ambientale del PD 2013 del "Lotto Funzionale 1" con prescrizioni per il PE

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
–	Smaltimento acque meteoriche di piattaforma – Relativamente alla soluzione prevista per il recapito delle acque meteoriche di piattaforma nel derivatore del canale Villosesi in affiancamento alla linea, si prescrive di rivedere tale modalità di smaltimento adottando soluzioni che non comportino l'utilizzo del canale che dovrà essere utilizzato esclusivamente per scopi irrigui. Non utilizzando il derivatore come recapito finale delle acque meteoriche, verrà meno la necessità di risolvere l'interferenza tra il canale e la linea ferroviaria tramite la realizzazione di un nuovo derivatore in variante.	Generale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA MA NON CONDIVISA</u> Nel PD2020 RFI ha effettivamente previsto una serie di fosse e vasche per la raccolta di acque meteoriche di piattaforma sul territorio di Vanzago ma sono altamente impattanti e si chiede di ridefinirle in collaborazione con CAP Holding con cui è attiva una convenzione per l'invarianza idraulica. A quanto risulta, il presunto "dossier" <u>non</u> è stato "condiviso" con il Consorzio Est Ticino Villosesi. Infine, il Comune di Vanzago torna a chiedere di effettuare uno spostamento, anche limitato, del Derivatore poiché la progettazione attuale risulta ancora impattante per specialmente per i condomini di via Valle Ticino 36 e via della Filanda 1/3, e considerato che lo spostamento permetterebbe di minimizzare l'impatto sugli espropri.
	Cantierizzazione – Ridurre i tempi delle lavorazioni notturne prevedendo azioni volte a minimizzare il disturbo alla popolazione.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Le indicazioni inerenti ai tempi delle lavorazioni notturne risultano non sufficientemente dettagliate e approfondite.

N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
		Al contrario, dal moneto che il piano di dettaglio delle lavorazioni in soggezione ferroviaria non è presente, parrebbe che massicciamente sarà richiesto il ricorso a lavorazioni notturne dall'appaltatore. Si chiede di sviluppare attentamente questo aspetto.
Cantierizzazione – Dovranno adottarsi le seguenti ulteriori misure di mitigazione: 1. In caso di vento, protezione depositi di materiale sciolto in cumuli caratterizzati da frequente movimentazione mediante barriere e umidificazione protezioni per i depositi di materiale con scarsa movimentazione, ad esempio mediante coperture quali teli e stuoie; 2. stoccaggio del cemento, calce e di altri materiali da costruzione allo stato solido polverulento in sili e movimentazione realizzata, ove tecnicamente possibile, mediante sistemi chiusi, presidiati da opportuni sistemi di abbattimento; 3. utilizzo di mezzi di cantiere dotati possibilmente di efficaci dispositivi antiparticolato; 4. si raccomanda di tenere conto della posizione dei recettori sensibili nella definizione del layout dei cantieri, e in particolare degli stoccaggi di materiali polverulenti.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate. In particolare, i cantieri previsti a Vanzago e i percorsi sono gravemente impattanti e vanno ridefinitivi integralmente secondo quanto proposto. Nelle scelte localizzative delle aree di cantiere in territorio di Vanzago non si è tenuto in debito conto della presenza di comparti residenziali ad esse limitrofi.
Cantierizzazione – Una volta definiti più precisamente i layout dei cantieri fissi e i macchinari impiegati per la realizzazione dell'opera dovrà essere posta particolare attenzione alle procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e dovranno essere individuate adeguate modalità operative atte a minimizzare l'impatto acustico.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
Cantierizzazione – Dovrà essere assicurata l'efficacia delle misure di mitigazione previste per ridurre le pressioni ambientali conseguenti alle attività di cantiere (lavorazioni, scarico/carico inerti, movimentazione di automezzi pesanti e di trasporto, ecc.), al fine di non creare molestia ai residenti, in modo particolare nelle ore notturne.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
Cantierizzazione – Dovranno adottarsi adeguate misure di mitigazione lungo i percorsi stradali utilizzati dai mezzi da e per le aree di stoccaggio/smaltimento terre da scavo, particolarmente lungo i tratti prospicienti le abitazioni. A tale fine si ritiene utile anche l'applicazione delle seguenti misure mitigative relative alle emissioni derivanti dal traffico veicolare, quali: 1. utilizzo di motori diesel muniti di sistemi di filtri antiparticolato (FAP); 2. impiego di apparecchi di lavoro a basse emissioni; 3. durante la fase di cantiere dovranno essere adottati idonei accorgimenti atti ad evitare la crescita di specie vegetali allergiche, con particolare riferimento alle indicazioni regionali riguardanti il contenimento della diffusione dell'Ambrosia artemisifolia; 4. qualora i trasformatori (delle sottostazioni elettriche - SSE) fossero a olio, al fine di proteggere il suolo dalla contaminazione per sversamento accidentale, dovranno essere previsti adeguati bacini di contenimento/vasche per la raccolta di oli realizzate con materiali e caratteristiche tali da garantire la perfetta impermeabilizzazione nel tempo e permettano, per le vasche interrate, di accertare eventuali perdite accidentali delle stesse;	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.

N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
5. durante i lavori di demolizione delle strutture dovranno essere adottati idonei accorgimenti al fine di evitare l'eccessivo sollevamento di polveri (es. bagnatura, ecc.);		
6. gli interventi di demolizione di fabbricati e di sistemazione delle aree verdi o altro che possano creare inconvenienti di natura igienico sanitaria, dovranno essere preceduti da adeguati interventi di derattizzazione e disinfestazione.		
Cantierizzazione – Dovrà essere fornito un maggior dettaglio circa l'utilizzo previsto presso i siti indicati e dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati gli approfondimenti richiesti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione.
Cantierizzazione – Relativamente al deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo dovrà essere specificata la durata del deposito temporaneo nelle "aree logistiche previste in progetto".	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non è contemplato l'approfondimento richiesto in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, in particolare la durata del deposito nell'AS01.
Cantierizzazione – Tra gli interventi di mitigazione da adottare nella fase di cantiere, la prevista bagnatura e spazzolatura delle piste è certamente essenziale. Tali operazioni dovranno avere una frequenza adeguata e sarebbe opportuno fossero estese anche ai tratti di strada più prossimi ai cantieri e maggiormente interessati dal passaggio dei veicoli per il trasporto dei materiali.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
Cantierizzazione – Dovranno anche essere mantenuti umidi i cumuli di materiale terroso e le aree sterrate all'interno dei cantieri.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
– Cantierizzazione – Dovrà valutarsi lo spostamento dell'area tecnica di cantiere di Via Pregnana in Comune di Vanzago nella vicina area posta a fianco di Via I Maggio.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il succitato cantiere è stato trasformato in Area di Stoccaggio (AS01) e posizionato in via della Liberazione/Via del Lazzaretto vicino alle abitazioni in pieno corridoio della Rete Ecologica Regionale.
– Viabilità – Valutare di concerto con le amministrazioni, per il Comune di Pregnana Milanese e Vanzago, una soluzione alternativa che consenta di non realizzare il collegamento viabilistico tra il comparto Isola Maddalena e il Comune di Vanzago, assicurando gli accessi alle abitazioni di Vanzago.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono stati ascoltati i Comuni e, come detto in precedenza, il Comune di Vanzago e la Città Metropolitana di Milano chiedono di stralciare il collegamento citato minimizzando l'impatto complessivo dell'opera.
– Ambiente idrico – Recapitare tutte le acque nere civili decendenti dalle strutture fisse nella pubblica fognatura; i pozzi perdenti per lo smaltimento delle acque meteoriche dovranno avere profondità non maggiore di mt. 2,5 dalla quota 0.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> In Vanzago alcune vasche e pozzi perdenti hanno profondità maggiore.
– Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Predisporre un progetto di miglioramento della connettività ecologica interferita. Gli interventi previsti e realizzati dovranno essere oggetto di adeguato monitoraggio al fine di verificarne l'efficacia.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Tale progetto di miglioramento non solo non è previsto ma su Vanzago i lavori, la cantierizzazione e la localizzazione del cantiere AS01 aggrava la connettività del corridoio della Rete Ecologica Regionale.
– Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Prevedere, in corrispondenza del varco perimetrato n°8, un sottopassaggio faunistico, con adeguate aree e fasce di invito arborate. Mediante opportuno approfondimento dovrà essere valutata la possibilità di realizzare l'opera di deframmentazione in corrispondenza del varco n° 8, ovvero in corrispondenza dell'attraversamento del sottopassaggio di viale	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono stati previsti né sottopassaggi faunistici né opere di deframmentazione.

N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
Europa, che potrebbe essere ampliato e attrezzato per svolgere anche il compito di continuità ecologica attraverso la ferrovia. Per la definizione progettuale può essere utilizzato il Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali allegato al nuovo PTCP.		
– Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Opere della stessa natura di cui al punto precedente dovranno essere previste anche tra le fermate di Vanzago e Nerviano, in corrispondenza del Laghetto Cantone, dove la Tav.4 del PTCP individua interferenze delle reti infrastrutturali con i gangli della rete ecologica.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono stati previsti né sottopassaggi faunistici né opere di deframmentazione.
– Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Prevedere, in relazione all'interferenza del progetto con un corridoio principale della RER, un confronto con quanto previsto dalla DGR n.8/8515 del 26/11/2008 che prevede di: "applicare la Valutazione di Incidenza al fine di garantire la coerenza globale di Rete Natura 2000, con obbligo di interventi di deframmentazione sulle aree investite e di interventi di rinaturazione compensativa pari al triplo delle aree trasformate".	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non è stata predisposta la Valutazione di Incidenza.
– Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Prevedere la manutenzione delle essenze arboree messe a dimora.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non si trova riscontro di questo obbligo in carico ad RFI in nessun documento progettuale né vi è la garanzia che tale obbligo venga rispettato, di fatto facendo poi cadere la manutenzione di tali essenze sui Comuni.
– Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – In merito alla salvaguardia del patrimonio ecologico, paesistico ed agro-silvo-pastorale provinciale, si raccomanda particolare attenzione alla predisposizione e localizzazione delle opere di mitigazione e deframmentazione ecologica delle interferenze dell'infrastruttura con elementi del reticolo idrografico e delle aree di valenza ambientale e vario titolo tutelate. In base alla complessità sinergica dei diversi habitat e dei relativi elementi di connettività faunistica, si ricorda che qualsiasi sottrazione di naturalità negli ambiti di seguito descritti, se non adeguatamente compensata, può interferire con effetti moltiplicatori sull'efficienza del sistema su scala vasta.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> La rete ecologica è particolarmente impattata e non vi è un sufficiente sviluppo dello studio di predisposizione di opere di deframmentazione ecologica delle interferenze dell'infrastruttura. In particolare, il reticolo idrografico in Vanzago è gravemente impattato dalla WBS IN17 che si chiede di ripensare integralmente (vedere osservazioni).
– Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Realizzare un ecodotto per la fauna in corrispondenza di via Europa Unità in Comune di Vanzago al fine di rafforzare la connettività ecologica del SIC/ZPS Bosco di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PLIS del Basso Olona.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Tale Ecodotto non è stato previsto.
– Paesaggio – Valutare i reali impatti/danni arrecati al comparto agricolo interessato e attuate congrue azioni compensative.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u>
– Paesaggio – Ripristinare il suolo agrario precedentemente compromesso in fase di cantiere.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u>
– Paesaggio – Garantire la continuità e funzionalità dei canali irrigui e di colò sugli appezzamenti interferiti anche in parte.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u>
– Paesaggio – Quantificare la superficie a bosco che verrà compromessa e di conseguenza dovranno essere previste le opportune compensazioni ottemperando alle disposizioni della DGR n° 8/675 del 21/09/2005 (Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi) e della Delibera di Giunta Regionale n. 8/3002 del 27 luglio 2006 e smi.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u>
– Paesaggio – Per un corretto inserimento paesaggistico si dovrà tenere conto di quanto disciplinato all'art.59 delle NdA del nuovo PTCP, con particolare riferimento all'art.3. Dovranno essere previsti interventi di inserimento paesistico-ambientale che interessino fasce pari a quelle di legge incrementate del	Generale	<u>NON NOTO</u> Non si evince in alcun modo dalla documentazione di progetto l'ottemperanza a tale prescrizione.

N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
50%, negli ambiti extraurbani e laddove vi siano disponibilità di aree. Tali interventi, da attuarsi con riferimento al Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali.		
Paesaggio – Nel tratto compreso tra Rho e Pregnana e tra Pregnana e Pogliano, il progetto di mitigazione dovrà cogliere ogni occasione per riqualificare dal punto di vista paesaggistico ed ecologico il territorio, sfruttando e potenziando le aree verdi, anche residuali, e trattando adeguatamente i corsi d'acqua al fine di valorizzarne il ruolo paesaggistico.	Puntuale	PARIZIALMENTE OTTEMPERATA Per quanto vengano inserite opere di mitigazione, le stesse sono poco significative per il Comune di Vanzago poiché non esiste un vero “progetto di mitigazione” e poiché l’impatto risulta devastante. Non sono stati previsti interventi sul Villoresi che ne valorizzino adeguatamente la sua fruizione. A tal proposito si vedano le osservazioni.
Archeologia – Gli scavi o gli sbancamenti di qualsiasi natura, anche di modesta entità dovranno essere eseguiti con il controllo di un operatore archeologo che possa accertare eventuali presenze di reperti e/o stratigrafie di interesse archeologico. Tali accertamenti che dovranno essere diretti dalla Soprintendenza della Lombardia, ai sensi dell'art.88, comma I del D.Lgs n.42/2004 dovranno essere materialmente effettuati da ditta specializzata in ricerche archeologiche, con formale incarico e ad onere dell'Ente committente, ai sensi dell'art. 28, comma 4 del medesimo D.Lgs.	Generale	NON OTTEMPERATA Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
Archeologia – Per quanto attiene gli ambiti delle stazioni ferroviarie si rammenta che gli edifici la cui costruzione risalgono a più di settant'anni, già appartenenti ad enti pubblici economici trasformati in società di capitali di diritto privato, sono sottoposti tutela di legge ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/2004. Pertanto dovranno essere trasmessi alla Soprintendenza di Milano i relativi progetti esecutivi che descrivano ad adeguata scala di dettaglio gli interventi previsti sui singoli manufatti per la definitiva approvazione; si rammenta altresì che l'eventuale demolizione completa dei manufatti di cui sopra è subordinata alla preventiva verifica di interesse culturale di competenza della Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia; in particolare per il fabbricato viaggiatori della stazione di Vanzago si chiede fin d'ora che in fase di progettazione esecutiva sia verificata la possibilità della sua conservazione, apportando le più opportune modifiche progettuali.	Generale Puntuale	NON OTTEMPERATA Nella documentazione progettuale non risultano menzionati gli obblighi di legge relativi agli edifici la cui costruzione risalgono a più di settant'anni, già appartenenti ad enti pubblici economici trasformati in società di capitali di diritto privato. Non è contemplata la verifica della possibilità di conservazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Vanzago.
Archeologia – Limitare l'impiego delle barriere antirumore ai soli ambiti effettivamente necessari ed essere realizzate con materiali trasparenti in corrispondenza degli ambiti di rilevanza paesaggistica (Bosco di Vanzago, Parco del Roccolo, attraversamenti fluviali, ecc.) e all'interno dei centri urbani consolidati, al fine di limitarne i negativi effetti intrusivi ed invasivi.	Generale	NON OTTEMPERATA In Vanzago le barriere antirumore costituiscono esattamente il muro continuo di altezze particolarmente critiche. Inoltre, nel SIA si fa riferimento anche a barriere opache anche se il tratto grafico utilizzato nelle tavole pare essere quello delle barriere trasparenti.
Archeologia – Tutte le aree intercluse o di frangia rispetto alle nuove infrastrutture dovranno essere oggetto di rinaturalizzazione; le aree coperte da boschi interferite dalle aree di cantiere dovranno essere integralmente ripristinate; tali opere di mitigazione e riqualificazione ambientale dovranno essere oggetto di specifico e dettagliato approfondimento in fase di progettazione esecutiva, da sottoporre alla valutazione della Soprintendenza.	Generale	NON NOTO Non risulta agli atti il rispetto di tale prescrizione.
Salute pubblica – Produrre una specifica relazione in merito alle ricadute sulla salute pubblica dell'opera in progetto, con particolare riferimento al potenziale impatto correlato all'inquinamento acustico ed alle vibrazioni sia in riferimento alla	Generale	NON OTTEMPERATA Nel progetto non c'è lo studio in merito alle ricadute ambientali sulla salute pubblica. Inoltre, non sono state effettuate in maniera adeguata

N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
fase di esercizio che a quella di cantiere ed all'inquinamento atmosferico per la fase di cantiere. A tale scopo potranno essere utilmente tenute presenti le indicazioni fornite da Regione Lombardia con nota prot. N. HI.2012.0024577 del 07.08.2012 "Valutazione di Impatto Ambientale- Linea guida per la redazione del capitolo dello Studio di Impatto Ambientale relativo alla componente Salute Pubblica".		le misure dei livelli di rumore ante operam per il confronto con i livelli di rumore post operam con mitigazione.
Salute pubblica – Assicurare la presenza di regolamentare fattore di luce diurna (FLD) negli spazi di abitazione aventi aperture finestrate prospettanti verso le previste barriere antirumore, nel caso in cui tali barriere, data la loro altezza, vicinanza e/o scarse condizioni di pulizia dell'eventuale parte vetrata, possano costituire ostacolo all'illuminazione naturale diretta.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non vi è alcuna evidenza del rispetto di questo punto nel progetto. Le barriere opache, la loro elevata altezza (fino a 7,5 metri), e l'estrema vicinanza con le abitazioni, inoltre, non garantiscono certamente una ottimale presenza di regolare FLD.
Rumore e vibrazioni – Prevedere l'impiego di barriere acustiche in grado di minimizzare la barriera determinata dall'effetto "muro continuo". In corrispondenza delle abitazioni dovrà privilegiarsi la scelta di barriere trasparenti.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> In Vanzago le barriere antirumore costituiscono esattamente il muro continuo di altezze particolarmente critiche. Inoltre, nel SIA si fa riferimento anche a barriere opache anche se il tratto grafico utilizzato nelle tavole pare essere quello delle barriere trasparenti.
Rumore e vibrazioni – Ove necessario le barriere antirumore dovranno essere integrate con interventi diretti sul ricettore.	Generale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Sono previsti pochi interventi sui recettori poiché RFI ha dato preferenza per barriere di altezze massime. Si chiede di invertire tale impostazione.
Rumore e vibrazioni – Valutare la possibilità di utilizzare il subballast in conglomerato bitumoso additivato con granuli di gomma nei tratti a velocità bassa e in ambito di stazione, ed utilizzare, in altri tratti, la tipologia di migliore mitigazione anche a valle dei risultati delle sperimentazioni in corso sui nuovi sistemi antivibranti.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> In Vanzago si chiede di implementare questo tipo di soluzioni per ridurre il rumore. Vedere le osservazioni.
Piano di monitoraggio – Effettuare i necessari confronti tecnici con ARPA al fine di concordare con maggior dettaglio durata, frequenza, modalità e metodiche con cui verrà effettuato il monitoraggio, nonché sulla localizzazione dei punti. In particolare, dovranno essere inoltre forniti gli elementi cartografici del PMA (shapefile georeferenziati, nel sistema coordinate Gauss-Boaga e WGS-84 con proiezione UTM32).	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.
Piano di monitoraggio – Per ogni punto di monitoraggio dovrà predisporre un'apposita scheda, contenente almeno le seguenti informazioni: Codice identificativo del punto di monitoraggio, Coordinate del punto sia in formato Gauss-Boaga che WGS-84 con proiezione UTM32, Planimetria di dettaglio, Tipologia di indagine prevista per ogni fase di monitoraggio, Tratta di appartenenza, Comune e provincia di appartenenza, Distanza dal tracciato, Localizzazione (su mappa e su immagine fotografica), Descrizione delle condizioni di accessibilità, Descrizione sintetica del recettore e dell'area dove situato il punto di monitoraggio, Foto del punto di monitoraggio, Data del sopralluogo di localizzazione o di terebrazione in caso di piezometri, Nome del corpo idrico (per la componente acque superficiali), Data del sopralluogo di localizzazione, Note (per segnalare condizioni climatiche particolari, presenza di elementi interferenti con il monitoraggio), Obiettivi di qualità per lo stato chimico e lo stato ecologico ai sensi della delibera n.1/2010 del PdGPo (per le componenti acque superficiali e	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.

N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
acque sotterranee), Nel caso di variazioni del punto (sostituzione e rilocalizzazione), deve sempre essere riportato l'aggiornamento nella scheda del punto.		
– Piano di monitoraggio – In merito alla risoluzione di criticità che dovessero emergere durante il monitoraggio (CO e PO) il proponente dovrà indicare all'interno del PMA esecutivo le misure mitigative e/o correttive previste e le tempistiche di attuazione delle stesse.	Generale	NON OTTEMPERATA Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.
– Piano di monitoraggio – Il proponente dovrà indicare l'inizio e la fine di ogni fase di ante, corso e post opera, comunicando con congruo anticipo il cronoprogramma delle misure e delle lavorazioni, al fine di consentire l'azione di audit valutativo prevista, indicando in particolare quali recettori o punti di monitoraggio potranno essere coinvolti dalle attività di cantiere.	Generale	NON OTTEMPERATA Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.
– Piano di monitoraggio – Per una corretta valutazione sull'idoneità dei punti di monitoraggio, prima dell'inizio della fase di AO dovrà essere effettuata una ricognizione sul territorio al fine di verificare la presenza di eventuali elementi che possano interferire con i risultati del PMA.	Generale	NON OTTEMPERATA Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.
Compensazioni ambientali – Nonostante non tutte le aree con presenza di alberi e arbusti interferite dall'opera sono soggette a compensazione di legge per mutamento di area boscata, negli ambiti metropolitani, sottoposti a crescente pressione antropica e contraddistinti dalla precarietà dell'equilibrio biotico, ai sensi delle DGR n.4517/ 2007 e 8/8837/2008, si richiede di valutare l'opportunità di procedere a compensazione di tutte le essenze rimosse lungo il tracciato, anche qualora le fasce boscate non siano considerabili "boschi" ai sensi di legge, (ossia inferiori ai 25 mt di larghezza e ai 2.000 mq di estensione) con l'obiettivo specifico di rafforzare gli habitat in prossimità dei PLIS e delle aree a vario titolo sottoposte a tutela.	Generale	NON OTTEMPERATA Non vi sono previsioni in merito ad ipotesi di compensazione delle essenze rimosse lungo il tracciato, anche qualora le fasce boscate non siano considerabili "boschi" ai sensi di legge.
– Compensazioni ambientali – Si richiede particolare attenzione nei punti di maggiore criticità ecologica evidenziati negli specifici capitoli descrittivi, con particolare riferimento ad opere di deframmentazione e di mantenimento/ripristino mirato della dotazione vegetazionale complessiva, con messa a dimora di nuove essenze autoctone nelle zone di sottrazione di naturalità.	Generale	NON OTTEMPERATA Non sono state previste opere né di deframmentazione, né di mantenimento/ripristino mirato della dotazione vegetazionale complessiva.
– Compensazioni ambientali – Gli interventi compensativi dovranno essere finalizzati al rafforzamento delle aree vulnerabili e/o protette, e concordati, oltre che con il Parco Agricolo Sud Milano e con gli Enti Gestori dei PLIS.	Generale	NON OTTEMPERATA Non sono previsti particolari interventi compensativi, né sono stati avviati confronti nel merito con gli Enti interessati.
– Compensazioni ambientali – Laddove sono previste riduzioni di elementi di naturalità, dovrà prevedersi la localizzazione mirata delle compensazioni ambientali, finalizzata al rafforzamento delle aree protette e degli elementi naturali e seminaturali sopra descritti, mediante scelte progettuali finalizzate ad armonizzare istanze ecologiche con quelle paesaggistiche. Tali opere dovranno essere preferibilmente realizzate con tecniche di ingegneria naturalistica e riferirsi a quanto previsto dal Repertorio B degli Allegati al PTCP vigente.	Generale	NON OTTEMPERATA Non sono state previste specifiche opere di compensazione ambientale per il rafforzamento delle aree protette e degli elementi naturali e seminaturali.

5.6 Osservazioni del Consiglio Superiore Lavori Pubblici sull'Affare 98/2013 del 26.09.2014

N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
1 Si rileva che il progetto definitivo non risulta "integrato dagli elementi previsti per il progetto preliminare"	Generale	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Benché il progetto abbia recepito molte delle richieste del CSLP nelle sue revisioni dal 2014 al 2020, restano tuttavia ancora gravi lacune tale

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
			da essere ancora a livello di preliminare per diversi aspetti.
2.a	Lo Studio di Impatto Ambientale e la Valutazione di Incidenza non sono stati aggiornati né integrati dagli elementi previsti per il progetto preliminare... Mancano i presupposti per motivare le scelte progettuali effettuate... tra cui il quadruplicamento della linea ferroviaria	Generale	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Per quanto sia presente nel PD2020 un SIA aggiornato al 2017, tale documento risulta sempre non completo e soddisfacente.
2.b	Non condivide l'affermazione che "gli unici impatti aggiuntivi rispetto alla soluzione "a 3 binari" sono la maggior occupazione di suolo e il maggior impatto acustico"	Generale	NON OTTEMPERATA Gli impatti della soluzione a 4 binari non sono stati valutati approfonditamente
2.c	Nel suddetto SIA e in particolare nella Relazione MDL112D22RGIM0007001A (VIA QUADRO AMBIENTALE - Paesaggistica) non vi è alcun metodo di valutazione utilizzato e alla relazione tra questo e le misure di mitigazione ambientale da adottare.	Generale	NON OTTEMPERATA Il SIA presentato è lo stesso del 2013. Nel documento indicato dal CSLP, inoltre non si cita nemmeno il SiC/ZPS del Bosco di Vanzago
2.d	Risulta "necessaria la preventiva verifica dell'attualità sia dei dati posti a base della progettazione sia degli elementi relativi alle diverse componenti ambientali interessate, ai fini della valutazione dell'impatto del progetto sull'ambiente e della compatibilità"	Generale	NON OTTEMPERATA Il SIA presentato è lo stesso del 2013. Verifiche richieste dal CSLP non esperite.
2.5	Il CSLP afferma che "suscita perplessità l'affermazione secondo cui la parte del Bosco di Vanzago presenta uno scarso valore naturalistico". Il CSLP, censura quindi non solo il SIA ma anche tutta la documentazione prodotta per la VIA/VINCA poiché appunto il WWF è situato a 600 metri dalla ferrovia, è una riserva naturale ed un SiC/ZPS da tutelare.	Generale	NON OTTEMPERATA Il SIA presentato è lo stesso del 2013. Il WWF di Vanzago DEVE essere tutelato.
2.6	Il documento "Valutazione di Incidenza" risulta piuttosto generico e intrinsecamente contraddittorio.	Generale	NON OTTEMPERATA Il documento presentato è lo stesso del 2013.
2.7	Per le opere di mitigazione ambientale bisogna chiaramente individuare le opere di mitigazione ambientale e devono essere previsti specifici protocolli di gestione e manutenzione	Generale	NON OTTEMPERATA Le opere di mitigazione non sono state chiaramente identificate e, soprattutto, il protocollo di gestione e manutenzione non è definito.
2.8	Per le barriere antirumore, si rileva la necessità di verificarne l'impatto visivo e percettivo... riducendone, ove possibile, l'altezza ferma restando la necessità del soddisfacimento dei requisiti acustici	Generale	NON OTTEMPERATA Le barriere antirumore sono ancora troppo alte e ciò non va bene.
2.9	Si richiede l'adozione di strategie di intervento e di soluzioni tecniche e tecnologiche appropriate e al contempo rispettose dell'ambiente e del territorio in cui le infrastrutture vanno ad inserirsi.	Generale	NON OTTEMPERATA Alto impatto.
3	L'intesa sulla localizzazione dell'opera non ancora raggiunta	Generale	NON OTTEMPERATA Il Comune di Vanzago non condivide la localizzazione dell'opera.
4	"Agli atti è presente un elaborato denominato "Relazione sulle interferenze" di cui deve essere verificata l'attualità in relazione alla nuova progettazione definitiva, nonché la completezza e la corrispondenza a quanto previsto dall'art. 24 comma 2 lett h) del DPR 207/2010." "Al riguardo si evidenzia che la preventiva risoluzione di tutte le interferenze, in base alle norme vigenti, deve essere affrontata nella fase di progettazione definitiva"	Generale	NON OTTEMPERATA Il censimento delle interferenze con i sottoservizi è parziale e non ci sono progetti di risoluzione delle interferenze a livello di progettazione definitiva.
5	Barriere architettoniche da rimuovere	Generale	OTTEMPERATA La Stazione è concepita rispettando questo criterio.
6	Aspetti geologici ed idrogeologici	Generale	OTTEMPERATA Vedere il parere del CSLP del 2019
7	Aspetti geotecnici	Generale	OTTEMPERATA Vedere il parere del CSLP del 2019
8	Aspetti idraulici	Generale	OTTEMPERATA MA NON CONDIVISA

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
			Vedere il parere del CSLP del 2019. Il Comune di Vanzago, però, chiede che venga studiata e implementata una soluzione che consenta di spostare all'esterno dell'abitato il Secondario del Villorosi che diventerà così più piccolo e gestibile.
9	Aspetti trasportistici	Generale	NON OTTEMPERATA Il Comune di Vanzago ritiene che non sia sufficientemente motivata la soluzione proposta relativa al I lotto, anche perché non ci sono garanzie per la realizzazione del triplicamento tra Parabiago e Gallarate.
10	Aspetti strutturali	Generale	Vedere il parere del CSLP del 2019
11	Aspetti relativi alla prevenzione incendi	Generale	Vedere il parere del CSLP del 2019
12	Aspetti impiantistici	Generale	Vedere il parere del CSLP del 2019
13	Aspetti economici	Generale	Vedere il parere del CSLP del 2019

5.7 Parere definitivo n. 73 del 29.11.2019 del CSLPP, con espressione di raccomandazioni e osservazioni da recepire nel PD 2019 del "Lotto Funzionale 1" prima della scelta del contraente e previo controllo di ottemperanza alle prescrizioni impartite

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	– CUP incoerente. Si rimette a RFI l'incombenza, preventivamente alla progettazione esecutiva a all'appalto, di provvedere alla sua regolarizzazione.	Generale	NON NOTA
	– In Progetto Definitivo gli scavi delle opere sono previsti con assenza di un operatore archeologico	Generale	NON OTTEMPERATA Dall'analisi documentale, non risulta il rispetto di tale prescrizione.
	– Aspetti Geologici e Geotecnici – non sono state eseguite indagini ex-novo per le quali i progettisti sottolineano l'impossibilità e/o la non necessità... rinviando l'acquisizione di ogni dato sperimentale alla progettazione esecutiva.	Generale	NON OTTEMPERATA Non risultano nel PD2020 elementi di approfondimento in tale senso specialmente per le opere di risoluzione delle interferenze su Vanzago, con particolare riguardo alle wbe IN17, SL02, SL04.
	– Aspetti Geologici e Geotecnici – rischio di inutilizzabilità delle opere in sotterraneo – non è stato fornito alcun approfondimento circa l'impermeabilizzazione da assegnare alle opere in sotterraneo, anche in relazione al fatto che si tratta di opere sotto falda.	Generale	NON OTTEMPERATA Non risultano nel PD2020 elementi di approfondimento in tale senso specialmente per le opere di risoluzione delle interferenze su Vanzago, con particolare riguardo alle wbe IN17, SL02, SL04.
	– Aspetti Geologici e Geotecnici – piano di gestione delle terre – sono stati inviati alla fase esecutiva... tuttavia si ritiene che sia opportuno in questa fase raggiungere un maggiore livello di approfondimento	Generale	PARIZLAMENTE OTTEMPERATA È presente un bilancio di massima degli inerti e delle terre ma non sufficientemente adeguato ed approfondito. In particolare, su Vanzago si chiede di tener conto delle indicazioni presenti nelle osservazioni.
	– Aspetti Geologici e Geotecnici – premangono le prescrizioni espresse nel precedente voto per tutte le questioni alle quali gli approfondimenti svolti non hanno fornito risposte ritenute esaurienti.	Generale	NON OTTEMPERATA Vedere anche il parere CSLP 2014.
	– Aspetti Idrologici e Idraulici	Generale	NON CONDIVISO Si chiede di: - verificare con attenzione l'intervento IN17 e il suo impatto

N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
		- tenere in particolare riguardo la richiesta del Comune di Vanzago si spostamento in campagna del Secondario del Canale Villoresi nel tratto locale -organizzare un tavolo di lavoro con il Consorzio Villoresi e con CAP Holding su questi aspetti per minimizzare l'impatto su Vanzago.
– Aspetti viabilistici e trasportistici – con riferimento alle analisi di traffico, ... si ritiene che gli approfondimenti possano essere sufficienti.	Generale	OTTEMPERATA ma non CONDIVISA Si chiede di tenere in conto delle richieste puntuali fatte dal Comune di Vanzago nel presente documento in merito agli aspetti viabilistici sia per gli interventi previsti sia per tutto il piano di cantierizzazione
– Aspetti impiantistici	Generale	Aspetto da verificare prima del Progetto Esecutivo e dell'appalto
– Aspetti relativi all'impatto acustico – i progettisti non hanno fornito nessun elaborato integrativo atto a superare le criticità rilevate dall'assemblea...	Generale	NON OTTEMPERATA Permangono forti criticità sull'impatto acustico e sulla posa delle barriere antirumore.
– Sicurezza antincendio	Generale	Aspetto da verificare prima del Progetto Esecutivo e dell'appalto
– Manutenzione – i progettisti non hanno fornito nessun elaborato integrativo atto a superare le criticità rilevate dall'assemblea...	Generale	NON OTTEMPERATA
– Aspetti economici - i progettisti non hanno fornito nessun elaborato integrativo atto a superare le criticità rilevate dall'assemblea...	Generale	NON OTTEMPERATA Permangono aree di incongruenza e di scarsa chiarezza sugli importi dell'opera come rilevato sin dal 2014 dal CSLP.

Su tutto si ricorda che il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del novembre 2019 prevede “...che il progetto definitivo... debba essere rivisto, modificato e integrato... nell'attuale livello di progettazione definitiva e, in ogni caso, prima della scelta del contraente, demandando all'organo di verifica il controllo della ottemperanza in relazione alle prescrizioni.

6 CONCLUSIONI

Con il presente documento, il Comune di Vanzago ha compiuto una corposa analisi di tutta la documentazione di progetto ricevuta il 16.12.2020 in vista della scadenza del 11.2.2021 per l'invio delle osservazioni in merito al rinnovo delle procedure per l'apposizione dei vincoli preordinati agli espropri connessi al progetto di quadruplicamento della Rho-Parabiago.

Dopo un breve inquadramento del Progetto Definitivo Integrato oggetto di Valutazione, denominato PD 2020, con inclusa la cronistoria e i rimandi alla documentazione più importante che ha accompagnato l'opera (Capitolo 1), nel Capitolo 2 sono state ripresentate le osservazioni e richieste principali sull'opera esposte in occasione delle precedenti scadenze di progetto che confermano il parere negativo sull'opera da parte del Comune di Vanzago.

Nel Capitolo 3, invece, sono state riportate le osservazioni specifiche in merito alla fase attuale di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, lavorando sia a livello globale (ad esempio sul tema degli indennizzi) sia a livello particolare su ogni singola particella di esproprio.

Nel Capitolo 4, in subordine a quanto espresso in precedenza al Capitolo 2 e raccogliendo le osservazioni sulle singole particelle espropriative indicate al Capitolo 3, sono stati raccolti tutti i rilievi tecnici e le migliorie puntuali al PD 2020 che consentono di migliorare in maniera estremamente significativa l'opera nel caso malaugurato in cui si giunga alla sua realizzazione in un prossimo futuro. E' significativo lo sforzo messo in campo dall'Amministrazione Comunale in tutte le sue componenti, inclusi i consulenti incaricati all'uopo e dal supporto, degli enti terzi e dai vari cittadini che hanno contribuito ad arricchire il quadro della revisione del progetto e ad approfondire le tematiche anche di dettaglio come è corretto fare a livello di progettazione definitiva di un'opera pubblica così rilevante.

Da ultimo, il Capitolo 5 riporta una analisi delle prescrizioni e delle osservazioni sul progetto dal 2010 ad oggi che si ritiene sia estremamente significativa per rendere conto di alcune scelte progettuali del proponente, delle modifiche intercorse negli anni ma, soprattutto, del lavoro che ancora deve essere svolto prima della conclusione della Conferenza di Servizi e, auspicabilmente, in una rinnovata procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e di Incidenza.

Il Comune di Vanzago è disponibile a fornire supporto a RFI, Italferr, e Regione Lombardia nel valutare ogni singola informazione inserita in questo documento e nel rielaborare il progetto attualmente presentato che si ritiene gravemente impattante e quindi necessario di una rivisitazione basata sui rilievi puntuali presentati con estrema serietà e doveroso rispetto istituzionale. Lo stesso supporto è offerto anche al Ministero dei Trasporti per approfondire il tema del quadruplicamento della Rho-Parabiago secondo quanto indicato in questa nota e a tutti gli enti e le aziende interferite al fine di avviare dei tavoli di lavoro dedicati per affrontare e risolvere i problemi riscontrati.