

COMUNE  
DI  
VANZAGO

(CITTA' METROPOLITANA DI MILANO)



SETTORE TECNICO

Prot. 18565  
Vanzago, 29 novembre 2019

Spettabile

**CONSIGLIO SUPERIORE  
DEI LAVORI PUBBLICI**  
Assemblea Generale

**Alla cortese attenzione  
Ing. Donato Carlea  
Presidente**

**Oggetto: Infrastrutture ferroviarie strategiche. Legge n. 443/01. "Progetto definitivo" Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y. Approvazione del progetto definitivo ai sensi dell'art. 167, comma 5, del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i. – Affare 95/2018 – Assemblea**

Come già detto nella precedente assemblea del 24 Maggio 2019, si premette che il Comune di Vanzago, così come tutti gli altri enti territoriali coinvolti, non ha potuto esaminare diligentemente il progetto definitivo per l'opera in oggetto in quanto tale progetto è stato rivisto e ripensato dal 2014 al 2018 senza che nessuno degli enti fosse coinvolto. Nemmeno nella revisione del 2019 nei due passaggi tra la prima adunanza dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore Lavori Pubblici del 24 maggio 2019 e quella odierna né il proponente né soprattutto gli enti sovracomunali, in primis Regione, si sono sentiti in dovere di organizzare un tavolo tecnico per condividere tale nuovo progetto nonostante le richieste espresse dai Comuni.

Come già detto a Maggio 2019, l'essere presenti oggi è segno di particolare rispetto e di grande disponibilità ad interloquire con il proponente e con gli enti che devono valutare un'opera pubblica che nelle intenzioni è considerata strategica per tutta la linea Rho-Gallarate. Purtroppo non è e non sarà così.

Siamo di fronte ad un progetto che, lo ricordiamo, dovrebbe essere un "definitivo integrato" ma che nella realtà si basa su una elaborazione di un preliminare a 3 binari da Rho a Gallarate, approvato con prescrizioni da tutti gli enti coinvolti ma che, forzando ogni procedura, è stato scorporato in maniera inopinata in un quadruplicamento tra Rho e

Parabiago (soli 8 km circa) e un raccordo a Y, tralasciando il triplicamento Parabiago-Gallarate.

Chiediamo allo stimatissimo Consiglio: come è possibile valutare un progetto, quello che oggi è in esame ma che non è noto agli enti territoriali, che dovrebbe appoggiarsi al triplicamento tra Parabiago e Gallarate quando questo triplicamento nemmeno esiste né in uno studio di fattibilità, né in un progetto preliminare? Si aggiunge che il triplicamento non è nemmeno inserito nelle prospettive di finanziamento del Contratto di Servizio con RFI, a meno di errori di interpretazione, pertanto, di fatto, non vedrà la luce nei prossimi decenni.

Come è possibile valutare oggi un progetto – già di per sé monco per l'assenza del triplicamento di cui sopra che, se ritenuto necessario dovrebbe essere sviluppato e valutato insieme al quadruplicamento – con i pronunciamenti scritti da parte dei Comuni di Busto Arsizio e di Castellanza già resi evidenti nel Maggio 2014 che chiedono di non realizzare il raccordo a Y, di fatto condividendo l'invito fatto diversi anni orsono dall'associazione ambientalista Legambiente (si veda l'assemblea del CSLP del Settembre 2014 – allegato 7)?

A questo proposito è doveroso sollevare la prima grande criticità che l'assemblea generale dovrebbe discutere ed approfondire: la localizzazione di tale opera, che è da raggiungere in sede di progetto preliminare non è stata raggiunta, cosa peraltro già messa in evidenza nel parere del settembre 2014. Cito testualmente il parere del 2019 del Comune di Busto Arsizio:

*“si chiede di rimuovere il vincolo apposto per il raccordo “Y”... in previsione di uno stralcio del raccordo stesso dal progetto di quadruplicamento dei binari... Rho-Parabiago”*

Dello stesso tenore è il parere del Comune di Castellanza.

Per quanto riguarda la Provincia di Varese, invece, la stessa ha espresso con Deliberazione n. 351 del 6 Novembre 2013 (citata a pagina 6 della bozza del Parere per l'odierna assemblea del CSLP) un parere in ambito della procedura di VIA ma questo parere è stato di fatto emendato nell'ultima comunicazione del 2019: *“Alla luce degli sviluppi del quadro programmatico degli ultimi anni è possibile confermare quanto già espresso rilevando che... tali opere [che sono in fase di progettazione] prevedono il collegamento tra Malpensa e la rete RFI a nord di Gallarate, connessione svolta nel progetto di potenziamento [quello in analisi oggi] dal solo raccordo Y che, secondo studi di settore e previsioni del Piano Regionale della Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia avrebbe, pertanto, nel nuovo scenario una funzionalità marginale”.*

Aggiungiamo poi che l'attuale progetto si basa indiscutibilmente sul progetto preliminare del triplicamento Rho-Gallarate: ne è la prova che l'attuale impianto prevede la stazione di Nerviano che non esiste per via di necessità trasportistiche – infatti non risulta ad oggi alcuna giustificazione approfondita della necessità di tale stazione – ma esiste unicamente in virtù di una richiesta recepita dal CIPE in sede di approvazione della deliberazione 65/2005.

Delle due l'una: o il progetto attuale è figlio del preliminare a tre binari, cosa che già ne ha decretato la bocciatura in sede di TAR e Consiglio di Stato, oppure è un progetto definitivo integrato e quindi deve essere analizzato approfonditamente come se fosse un preliminare. Questa valutazione non solo non è stata fatta, ma gli enti sovracomunali preposti non hanno permesso di esperire questa valutazione da parte dei Comuni coinvolti. In entrambi i casi non pare che la strada seguita sia quella accettabile da un

punto di vista di rispetto degli enti territoriali né di rispetto delle procedure della legge 163/2006.

In conclusione del punto, non pare possibile che il pregiato Consiglio oggi possa approvare un progetto che non ha piena condivisione con gli enti territoriali circa la sua localizzazione e che nel futuro iter parrebbe vedere stralciata una sua componente peculiare, quale il raccordo Y. Si richiede pertanto di inviare il progetto attualmente in discussione al Ministero dei Trasporti – così come è allo stato attuale con tutte le migliorie già raggiunte – al fine di effettuare una Conferenza di Servizi in cui chiarire una volta per tutte quale sia il reale scenario dell'opera in oggetto e poi eventualmente tornare al Consiglio Superiore con tutti gli elementi relativi del progetto preliminare già acquisiti. Tale peculiarità era stata messa in evidenza già nel 2014 ma, purtroppo, non presa in considerazione dal proponente e dall'amministrazione attiva.

Nonostante le modifiche apportate al progetto da parte del proponente nel corso degli anni, incluse quelle del 2019, il progetto continua a presentare aspetti altamente impattanti sia da un punto di vista ambientale che urbanistico risultando devastante per la nostra comunità di Vanzago. Si ricorda che l'infrastruttura - attraversando il centro abitato - si sviluppa all'interno di un fitto contesto urbanistico che verrebbe notevolmente degradato dal suo potenziamento con espropri, demolizioni, barriere antirumore incompatibili con il contesto e la presenza di un canale di scolo della acque di piattaforma a cielo aperto.

Tali situazioni sono state sottolineate anche dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel parere relativo all'affare n. 98/2013 dell'Adunanza Assemblea Generale del 26 settembre 2014, in cui veniva evidenziata un'eccessiva superficialità da parte del soggetto attuatore nel definire gli aspetti amministrativi e tecnico-progettuali dell'opera.

Solo per citarne alcuni, si ricordano:

- la mancata acquisizione del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici sul progetto preliminare (pag. 20);
- il fatto che il progetto definitivo non risulta integrato dagli elementi previsti per il progetto preliminare (pag. 21); ciò comporta "la mancata definizione e verifica dei presupposti progettuali sulla base di dati programmatici, pianificatori, ambientali e trasformistici aggiornati all'attualità che possano consentire di motivare le scelte progettuali effettuate" (pag. 23). Situazione che non consente di effettuare un esame esaustivo del progetto trasmesso (pag. 22);
- il "difetto di adeguata motivazione" rispetto all'introduzione del quadruplicamento dei binari, come già richiamato dal Consiglio di Stato nella sentenza n.6667 del 21 dicembre 2012 (pag. 22);
- l'attuale mancata "copertura finanziaria dell'opera ad eccezione di 20 M€" (pag. 22);
- l'assenza di una indicazione rispetto al metodo di valutazione utilizzato nella redazione del S.I.A. in merito alle mitigazioni ambientali da adottare (pag. 24);
- la "mancanza di conformità tra il progetto preliminare ed il progetto definitivo" (pag. 24);
- come il documento di Valutazione di Incidenza agli atti risulta piuttosto generico e intrinsecamente contraddittorio (pag. 25);
- la necessità di ridurre le barriere antirumore soprattutto nei contesti urbanizzati (pag. 25);
- una maggiore attenzione rispetto alla problematica degli immobili frontisti (pag. 25) e delle relative compensazioni economiche;

- la non definizione della destinazione futura delle proprietà acquisite da RFI al fine di prevenire la creazione di situazioni di degrado e di insicurezza urbana (pag. 26);
- la necessità di progettare e “realizzare infrastrutture ispirate a precisi principi di crescita non solo in termini di efficienza e ottimizzazione tecnologica, ma anche e soprattutto di sostenibilità sotto il profilo economico ed ambientale” (pag. 27);
- la mancata trasmissione da parte del soggetto aggiudicatore di numerosi documenti e dei pareri di alcuni comuni, con particolare riferimento al Comune di Vanzago (pag. 28);
- la presenza di un parere di compatibilità idraulica della competente Autorità di Bacino del fiume Po nel quale “vengono evidenziate forti criticità in alcune aree interessate dall’intervento e nel territorio circostante” (pag. 28);
- la presenza di un parere da parte di Regione Lombardia non aggiornato all’attualità;
- la mancata conclusione della procedura finalizzata all’intesa sulla localizzazione dell’opera (pag. 29);
- l’assenza di una dichiarazione del Coordinatore generale della progettazione o del Responsabile per la progettazione impiantistica in merito all’idoneità delle reti esterne dei servizi (pag. 31);
- la necessità della trasmissione di una “relazione specifica contenente la descrizione delle soluzioni progettuali e delle opere previste per la eliminazione delle barriere architettoniche” (pag. 32);
- il non approfondimento del quadro conoscitivo litostratigrafico relativo alle singole opere anche secondo i criteri delle attuali normative (pag. 33);
- la non definizione “dal punto di vista geologico delle problematiche connesse alle quote di falda ed alle sue variazioni, alle interferenze con le opere esistenti, ai rischi di alluvionamento nonché ad eventuali effetti di sito in caso di sisma” (pag. 34);
- la necessità di eseguire sondaggi sul terreno di fondazione adatti ad un progetto definitivo e non preliminare (pag. 34);
- la mancanza delle informazioni necessarie per esprimere un giudizio in merito agli attraversamenti (ponti, sottopassi in progetto ed adeguamento dei sottovia esistenti) delle principali interferenze idrauliche stante la criticità del territorio (pag. 36);
- la mancanza “delle analisi e/o considerazioni che motivino” la scelta del dimensionamento della linea, con particolare riferimento all’analisi della domanda passeggeri e merci, della previsione della stessa in adeguati scenari temporali di domanda-offerta” (pag. 39);
- la necessità di rivedere il progetto in merito agli aspetti strutturali facendo riferimento alle vigenti norme tecniche per le costruzioni (pag. 40);
- la mancanza di una relazione tecnica antincendi (pag. 40);
- la necessità di integrare la documentazione relativa agli aspetti impiantistici (pag. 41);
- le perplessità in merito al limite di spesa di 401,8 M€ e la sua composizione (pag. 42);
- come le scelte funzionali relative al collegamento ferroviario non risultano supportate da uno studio trasportistico aggiornato all’attualità (pag. 44).

Le integrazioni inserite tra il 2014 e il 2018 e richiamate nei Pareri del presente CSLP del 24 Maggio 2019 e nella bozza di parere per l’adunanza odierna ricevuta in data 28 Novembre 2019, sono 11 e pare siano ancora lacunose in alcuni punti.

In particolare, oltre a quanto esposto in precedenza, pare opportuno richiamare espressamente quanto segue in relazione alle censure sollevate nel 2014 dal CSLP e ancora in essere:

- Pag. 23/2014 – Studio di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza “...  
*L’Assemblea ribadisce che il progetto a cui lo Studio di Impatto Ambientale e la*

*Valutazione di Incidenza fanno riferimento non è stato aggiornato né integrato dagli elementi previsti per il progetto preliminare; ciò comporta la mancata definizione e verifica dei presupposti progettuali ... che possano consentire di motivare le scelte progettuali".* Si sottolinea nuovamente che tale lacuna non è stata colmata in questi anni poiché anche nelle adunanza del CSLP del Maggio 2019 da parte dei proponenti si è citata nuovamente la procedura di VIA del 2013-2014 che però era stata giudicata non congrua dal CSLP nel 2014.

- Pag. 24/2014 – si citano chiaramente le lacune su Vanzago e sulla presenza del WWF che è un Sito di Interesse Comunitario (SiC) – vedasi l'allegato 7 del parere del CSLP del Maggio 2014. Tali lacune non sono state ad oggi colmate.
- Pag. 25/2014 – Barriere antirumore – *“che in alcuni casi raggiungerebbero l'altezza di m 7”* ... richiedendo la *“necessità di verificarne l'impatto visivo e percettivo ... riducendone l'altezza”*. Tale problematica, largamente dibattuta sin dalle procedure relative al S.I.A. del Progetto Preliminare, non è stata mai affrontata né dal proponente né nella riprogettazione dal 2014 ad oggi e pertanto rimane una ferita aperta, in particolare, per il territorio di Vanzago.
- Pag 29/2014 – Il CSLP sottolineava che si era in presenza del parere negativo di Vanzago e che era assente quello di Busto Arsizio (vedi sopra in merito a questo punto).
- Aspetti economici – si passa da 401 M€ di cui 230,9 per lavori e 170,9 per altre spese con costo di 25 M€/Km ( $230,9/[8,915+(0,695/2)]$ ) come evidenziato dal CSLP nel 2014 agli attuali 417 M€ di cui 221 per lavori e oneri, e 196 M€ per altre spese. Tale variazione non è descritta né è giustificata.  
Si noti altresì che le spese “altre” nel 2014 erano giudicate eccessive, che tali aspetti sono stati dibattuti anche nel Maggio 2019 e tuttora la bozza di parere del CSLP riporta di incongruenze; ad esempio *“la somma totale de relativi importi [dei computi metrici] pari a 176,35 M€ non risulta coerente con quella indicata nel Quadro Economico pari a 211,57 M€”* e che *“...i progettisti non hanno fornito alcun documento progettuale atto a far superare tali criticità”*.  
Addirittura il CUP è ancora sbagliato e con valore di 287 M€ contro gli attuali 417 M€. Vedasi pag. 55-56 del parere del Maggio 2019.

Si chiede cortesemente al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici di discutere e affrontare approfonditamente di queste lacune nell'assemblea odierna.

In estrema sintesi:

- Il Progetto Definitivo presentato nel 2013 e cassato dal CSLP nel 2014 è stato rielaborato nel 2017-2018 e poi nel 2019. Tale Progetto Definitivo non è stato condiviso con gli enti territoriali, in particolar modo con i Comuni, specialmente con Vanzago che risulta quello più critico e con Busto Arsizio e Castellanza per la presenza indesiderata del Raccordo Y.
- Nella bozza di parere del CSLP ricevuta il 28.11.2019 vi è evidenza che permangono ancora diverse lacune presenti sin dal 2014 (vedi sopra) e alcuni temi non sono stati addirittura affrontati dal proponente.

- Lo scenario di riferimento (e di conseguenza il progetto) è eccessivamente mutato rispetto alla Conferenza di Servizi del 2013 e, specialmente, è destinato a stravolgersi se si vuol tener conto delle richieste degli enti territoriali in merito al raccordo Y. Da una progetto di 32 km, rimarrebbero solo 8 km di quadruplicamento e la messa a PRG di Rho che non giustificerebbe più il modello di esercizio. Per il modello esercizio pare di capire dalla relazione del Maggio 2019 che si passa da 210 treni/die attuali a 304 treni/die previsti a regime per:
  - 74 per la S15 Parabiago-Pioltello (2 per ora A/R x 18 ore/gg)
  - 36 per collegamento a MXP (1 ora per A/R x 18 ore/gg) che però non sarebbe realizzabile senza il collegamento a Y

Se i numeri sono confermati, mancano 16 treni pur con l'aggiunta del raccordo a Y, perché dovremmo essere a 320 e non è chiaro quali siano i treni che verranno cancellati, per non parlare del fatto che i treni aggiuntivi (quelli della S15) sono spalmati su tutto il giorno e non già nella fascia di punta.

- Non è mai stato giustificato nella documentazione di progetto il motivo e l'utilità della presenza della fermata di Nerviano, perché essa è stata inserita su richiesta compensativa tramite una prescrizione relativa al Progetto Preliminare del Triplicamento Rho-Gallarate e non più richiesta dal quadruplicamento Rho-Parabiago.

In conclusione siamo a richiedere che codesto Consiglio espliciti un parere negativo sul progetto in esame, progetto che a nostro avviso non solo non è stato condiviso con gli enti territoriali ma risulta ancora incompleto, carente, contraddittorio (cit. Art. 167 comma 2 D.lgs. 163/2006) nonostante le varie rivisitazioni dello stesso, e che, soprattutto, risulta devastante per la comunità di Vanzago.

In aggiunta, si propone il rinvio del progetto al soggetto aggiudicatore o al Ministero dei Trasporti perché, ripartendo dalla progettazione preliminare si possa rivalutare la localizzazione dell'opera e sia effettuata una nuova e più accurata valutazione di impatto ambientale, come prescritto dall'Art. 165 commi 3 e 4 del D.Lgs. 163/2006 e come già suggerito dal Consiglio Superiore Lavori Pubblici nell'Assemblea Generale del Settembre 2014 in particolare per tenere conto delle specificità del Comune di Vanzago e del SiC dell'Oasi WWF.

In subordine, se il pregiato Consiglio Superiore oggi dovesse esprimere parere favorevole pur con molteplici prescrizioni e necessità di approfondimento, viste le numerose criticità si chiede al CSLP di indicare come obbligo quello di presentare il progetto agli enti territoriali e che sia esperita una nuova Conferenza di Servizi solo con le tratte davvero da realizzare e con una nuova procedura di VIA, come prospettato dallo stesso proponente nel Maggio 2019.

Cordiali saluti.

Guido Sangiovanni  
Sindaco




Ivano Pravettoni  
Assessore ai Lavori Pubblici

