

**COMUNE
DI
VANZAGO**

(CITTA' METROPOLITANA DI MILANO)



**PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI
DELLA REGIONE LOMBARDIA (PRMT)**

OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VANZAGO

28 Luglio 2015

Allegato alla Deliberazione di Giunta Comunale n°137 del 30 Luglio 2015

PREMESSA AL PRMT

In data 2 luglio 2014 attraverso il primo Forum Pubblico e la prima Conferenza di Valutazione, Regione Lombardia ha dato il via al percorso di Valutazione Ambientale Strategica del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT).

In data 22 luglio 2015 si sono tenuti il secondo Forum Pubblico e la seconda Conferenza di Valutazione Ambientale Strategica del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT).

Nel corso di questo periodo sono stati realizzati diversi workshop tematici ed è stato elaborato e reso pubblico da Regione Lombardia la Matrice Origine/Destinazione, strumento statistico approfondito sui flussi di mobilità regionale.

Con il PRMT, Regione Lombardia si pone l'obiettivo di configurare il sistema delle relazioni di mobilità, sulla base dei dati di domanda e offerta, confrontandolo con l'assetto delle infrastrutture esistenti e individuando le esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto, in coerenza con le politiche dei trasporti, territoriali ed economico-sociali europee, nazionali e regionali.

Il Programma ha come obiettivi di alto livello:

- definire, in ottica integrata, le linee di indirizzo e le azioni strategiche da impostare a supporto del riequilibrio e dell'integrazione modale e tariffaria;
- indicare l'assetto fondamentale delle reti e servizi prioritari e il sistema degli interventi da attuare;
- evidenziare le priorità di intervento per ogni modalità di trasporto, in relazione alla domanda/offerta di mobilità.

Più nello specifico, gli obiettivi elencati nella proposta di piano sono i seguenti:

- migliorare la connettività della Lombardia per rafforzare la competitività e lo sviluppo economico;
- assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l'accessibilità del territorio;
- garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata;
- promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti.

Il PRMT è suddiviso in tre parti:

- una parte in cui si presenta il quadro di riferimento e si sviluppano analisi (generali e specifiche);
- una parte in cui si sviluppano gli obiettivi, le strategie e le azioni (cioè le scelte) del Programma;
- una parte in cui si definiscono le modalità di attuazione e di monitoraggio del Programma.

Il Programma si articola – in particolare nella parte delle azioni – in sezioni funzionali integrate relative a: sistema ferroviario; trasporto collettivo integrato; sistema viabilistico; sistema aeroportuale ed elicotteristico; logistica e intermodalità e mobilità sostenibile per favorire, in particolare, la diffusione di tecnologie e mezzi innovativi ad impatto zero.

Il PRMT è dunque un documento programmatico di fondamentale importanza che esplicita le esigenze di mobilità e di trasporto del territorio, con un riferimento temporale di medio periodo (2020), considerando comunque una prospettiva di analisi di medio-lungo periodo. Questo programma permetterà di proporre, valutando possibili alternative, soluzioni in termini di politiche, azioni e interventi all'interno di un quadro di strategie ed obiettivi condivisi. Tale pianificazione si inquadra nello scenario più ampio della pianificazione dell'Unione Europea con scadenza al 2030.

Il **Comune di Vanzago** ha risposto all'invito di Regione Lombardia di prendere parte al percorso partecipativo che porterà all'approvazione del PRMT in Consiglio Regionale nei prossimi mesi.

Il Comune di Vanzago si è caratterizzato per la partecipazione alla Prima Conferenza VAS, alla presentazione della Matrice O/D, alla partecipazione al Worskshop tematico sulla mobilità su ferro, producendo anche delle osservazioni alla prima proposta di PRMT, inviate in Regione Lombardia secondo le metodologie della VAS e approvate formalmente con Deliberazione di Giunta Comunale n° 104 del 24 luglio 2014.

Si segnala che il Comune di Vanzago ha anche partecipato alla consultazione in merito al **Programma Operativo di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Svizzera 2014-2020** esprimendo le proprie osservazioni (Deliberazione di Giunta Comunale n° 143 del 20 settembre 2014).

Inoltre, il Comune di Vanzago ha partecipato in seno al suo ruolo in Città Metropolitana alla consultazione in merito al **PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) della Città di Milano** (Deliberazione di Giunta Comunale n° 98 del 14 maggio 2015).

Allo stesso modo, molteplici lettere e istanze sono state prodotte dal Comune di Vanzago per monitorare nel dettaglio la situazione delle infrastrutture lombarde per l'accesso a Malpensa, dal momento che incidono direttamente sul territorio comunale.

Infine è da ricordare lo sforzo di **costante monitoraggio sullo stato del Trasporto Pubblico Locale** prodotto dal Comune di Vanzago a **tutela dei cittadini pendolari** (lavoratori e studenti), dapprima in forma singola e poi in associazione con i Comuni presenti sulla tratta ferroviaria della linea S5/Direttrice 40 tra le stazioni di Legnano e Vanzago (Comuni di Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago, Canegrate San Giorgio su Legnano, Legnano), portato avanti nell'ultimo periodo a partire dal Luglio 2014, ma con radici ben piantate nell'iniziativa degli anni precedenti quando si diede il via al Passante Ferroviario con la linea S5.

Tutta questa attività segnala l'attenzione dell'amministrazione di Vanzago per il tema della mobilità in Regione Lombardia, in particolar modo per la situazione del sistema ferroviario, l'accessibilità alla Malpensa, la relazione multi-modale all'interno del Corridoio Reno-Alpi.

Nella Proposta di PRMT elaborata nel corso del 2015 e nei documenti associati alla VAS vengono elencate in modo dettagliato alcune delle principali infrastrutture che dovranno essere realizzate nei prossimi anni per migliorare il sistema dei trasporti lombardo e permettere una sua migliore interconnessione con il sistema dei trasporti nazionale ed europeo.

Tra le opere in elenco, **due importanti infrastrutture coinvolgono direttamente il Comune di Vanzago** con ricadute sulla viabilità, sul sistema dei trasporti locale e soprattutto sul territorio comunale:

- la **Variante alla Strada Statale n. 33 (Sempione bis)**;
- il **Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate**.

Si segnala inoltre l'interesse da parte della scrivente amministrazione per come viene trattato all'interno del PRMT il **Bosco Oasi del WWF di Vanzago**, Sito di Interesse Comunitario – Codice SIC e ZPS IT2050006 – inserito nell'elenco dei Siti Natura 2000.

OPERE DI INTERESSE INSERITE NEL PRMT

Variante alla Strada Statale n.33 – Sempione Bis

Per quanto riguarda l'intervento relativo alla **Variante alla Strada Statale n. 33**, nel Documento Preliminare del PRMT elaborato nel 2014 esso era stato indicato tra le opere fondamentali per il "*rafforzamento del sistema di viabilità ordinaria di collegamento allo scalo di Malpensa*". Un aeroporto che viene confermato come "gate intercontinentale" per tutto il nord Italia sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci.

La variante, infatti, grazie a una modifica all'asse viabilistico storico della Strada Statale n. 33 del Sempione, non solo **favorirà il collegamento del Polo Fiera Milano con l'aeroporto di Malpensa** ma permetterà nel contempo la **risoluzione di problematiche viabilistiche locali** con il miglioramento della connessione tra i Comuni di Vanzago e Pogliano Milanese.

L'asse di scorrimento dell'attuale S.P. 229 (futura sede del Sempione bis) e la sua rotatoria costituiscono di fatto una barriera tra i Comuni di Vanzago e Pogliano Milanese (17.000 abitanti in tutto), già divisi al loro interno dalla linea ferroviaria Milano-Varese. Nel progetto Sempione bis è previsto l'adeguamento della rotatoria esistente sulla S.P. 229 in Vanzago mediante la costruzione di una galleria artificiale con il passaggio della nuova variante stradale al di sotto del piano campagna. Una soluzione che garantirebbe la ricucitura del territorio dei due comuni, una migliore connessione viabilistica locale e la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali più sicuri per raggiungere la Scuola Secondaria di secondo grado "Anselmo Ronchetti" confinante con la variante stradale.

Si ricorda che tale intervento è inserito nell'Accordo di Programma Quadro Stato – Regione Lombardia per la realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000 (sottoscritto il 1° settembre 1999) e nel primo Programma delle infrastrutture strategiche della Legge Obiettivo Legge Obiettivo 443/2001 (approvato con deliberazione CIPE del 21 dicembre 2001).

Inoltre la progettazione preliminare si è conclusa nel Giugno 2001; nel Dicembre 2001 la Conferenza dei Servizi, 1ª sessione ha visto l'espressione favorevole della Giunta Regionale ma nel Febbraio 2002, la seconda sessione ha indicato la necessità di rivedere ed adeguare il progetto preliminare. L'opera è stata oggetto di rivisitazione da parte del soggetto attuatore (ANAS) nel corso del 2003. Nel corso del periodo 2006-2007 è stato messo in atto l'iter per la realizzazione della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale.

L'attuazione di questo intervento è fortemente condizionata dalla indisponibilità della completa copertura finanziaria, senza la quale il CIPE ritiene non potersi procedere, anche in sola linea tecnica.

A più riprese il Patto dei Sindaci del Nord Ovest, con sempre più frequenza dal 2009 in poi, ha richiesto a Regione Lombardia di sbloccare quest'opera ritenendola necessaria nell'ottica di EXPO 2015 e, più in generale, per il miglioramento della viabilità lungo l'asse Rho-Gallarate-Malpensa vista la presenza di Fiera Milano e di EXPO. Nonostante tali richieste, il progetto rimane non attuato da parte degli enti sovra-comunali.

All'interno della proposta del Documento del PRMT elaborata nel 2015, inoltre, si trova traccia di tale opera all'interno dell'intervento viario:

V21. Intervento di Accessibilità a Malpensa – AdPQ Malpensa

In particolare, nella Tavola delle Strade, la "Variante alla SS33 Rho-Gallarate" viene catalogata come **intervento V21.3**, ed è parte dell'Accordo di Programma Quadro succitato.

Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona – descrizione

Per quanto concerne il potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate si ritiene opportuno ripercorrere brevemente le principali tappe dell'opera in oggetto (per ulteriore approfondimento, si suggerisce di consultare la Scheda SILOS n. 13 presso la Camera dei Deputati e il sito internet dedicato):

- il potenziamento rientra nel miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto di Malpensa e nel collegamento con la Svizzera. Nella delibera CIPE 121/2001 l'intervento è incluso nell'ambito del "Corridoio Plurimodale Padano", sistemi ferroviari "Accessibilità ferroviaria Malpensa" con un costo di 1.133 Milioni di euro ed una disponibilità di circa 392 Milioni di euro. La tratta ferroviaria era allora considerata parte del "Potenziamento Sistema Gottardo";
- in data 10 giugno 2003, Italferr S.p.A., in nome e per conto di R.F.I. S.p.A., pubblicava sui quotidiani nazionali l'avviso di avvio del procedimento per la realizzazione di un **terzo binario lungo la linea Rho-Gallarate**, inviando contestualmente il **Progetto Preliminare** e lo Studio di Impatto Ambientale dell'opera al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il successivo pronunciamento del C.I.P.E.;
- con deliberazione n. 65/2005 del 27 maggio 2005, il C.I.P.E. approvava ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 e dell'art. 185 comma 6, del D.lgs. 163/2006, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero e dagli Enti coinvolti, il progetto preliminare di triplicamento della tratta Rho-Gallarate - linea Rho-Arona, determinando il contestuale accertamento della compatibilità ambientale dell'opera e attestando la localizzazione della stessa con l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati;
- tale opera ferroviaria subisce un'**accelerazione di priorità** in quanto viene inserita dal governo con il DPCM del 22 ottobre 2008 tra gli interventi connessi per la realizzazione di **EXPO Milano 2015**;
- in data 31 luglio 2009, Italferr S.p.A., in nome e per conto di R.F.I. S.p.A., pubblicava sui quotidiani nazionali l'avviso di avvio del procedimento, finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'articolo 166 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006, relativo al **Progetto Definitivo** per il potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate, infrastruttura strategica di interesse nazionale" secondo l'articolo 1 della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 - legge obiettivo;
- in data 7 agosto 2009 Italferr S.p.A., in qualità di soggetto tecnico di R.F.I. S.p.A., trasmetteva al Comune di Vanzago il progetto definitivo relativo al potenziamento della Linea Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate per l'istruttoria e le valutazioni di competenza del Comune. Tale progetto al fine di rendere l'opera completamente funzionale e di recepire i **nuovi programmi di sviluppo ferroviario e il nuovo modello di esercizio regionale**, precedeva la **drastica modifica del progetto preliminare** con la realizzazione di un complesso a 4 binari dalla stazione di Rho fino alla stazione di Parabiago, la successiva prosecuzione del triplicamento della linea sino alla stazione di Gallarate e il collegamento Rho, Fiera-Malpensa attraverso il nuovo raccordo Y;
- il 5 ottobre 2009 l'Amministrazione Comunale approvava con deliberazione n. 174 le proposte di adeguamento e le osservazioni sul progetto definitivo di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona relativamente alla tratta Rho-Gallarate, e le trasmetteva, in data 6 ottobre 2009, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia;

- in data 21 febbraio 2011 veniva pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la Delibera C.I.P.E. n. 33 del 13 maggio 2010 con la quale veniva approvato con prescrizioni il "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Primo lotto funzionale Rho-Parabiago". In maniera poco comprensibile, l'opera che aveva un senso di unicità **viene spezzata in più lotti per renderla compatibile al mutato modello di esercizio predisposto da Regione Lombardia**. In maniera ancora meno comprensibile, tale rivisitazione degli obiettivi dell'opera non ha portato a ripartire dalla Progettazione Preliminare: Regione Lombardia e RFI hanno preferito procedere direttamente dalla Progettazione Definitiva;
- in data 9 maggio 2011, a seguito dell'adeguamento di tutti gli elaborati di progetto da parte dei tecnici di Italferr S.p.A. sulla base delle osservazioni formulate dal C.I.P.E., veniva trasmessa al Comune di Vanzago la documentazione relativa al **progetto definitivo "modificato"** di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate tratta Rho-Parabiago;
- in data 15 giugno 2011, Italferr S.p.A. in nome e per conto di R.F.I. S.p.A. pubblicava sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Sole 24 ore", un nuovo avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 169 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006 relativo al **Progetto Definitivo Modificato** di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, primo lotto funzionale Rho-Parabiago;
- in data 9 luglio 2012 il **TAR della Lombardia** con sentenza n.1914 del 2012 accoglieva il ricorso promosso da privati cittadini vanzaghese e dal Comitato Civico "Contro il Potenziamento Ferroviario della tratta Rho-Parabiago" annullando la delibera C.I.P.E. n. 33 del 2010. Sentenza successivamente confermata dal pronunciamento del **Consiglio di Stato** n. 6959 del 21 dicembre 2012.
- attraverso la pubblicazione del 15 ottobre 2013 sui quotidiani "Corriere della Sera" e "Sole 24 ore" dello Studio di Impatto Ambientale, Regione Lombardia, R.F.I. S.p.A. e Italferr S.p.A. avviavano nuovamente la procedura di approvazione del progetto definitivo dell'opera di "Potenziamento della linea Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y" ai sensi dell'art. 167, comma 5 del D.lgs. 163/06 e s.m.i. (**Progettazione Definitiva Integrata**);
- con deliberazione n. 170 del 14 novembre 2013, il Comune di Vanzago approvava le osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale relativo al nuovo progetto e le inviava contestualmente al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e per le Attività Culturali, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia;
- in data 18 ottobre 2013 Italferr S.p.A. trasmetteva al Comune di Vanzago il nuovo progetto per le valutazioni di competenza. Il progetto confermava la realizzazione di un complesso a 4 binari dalla stazione di Rho fino alla stazione di Parabiago e la realizzazione del collegamento Rho Fiera - Malpensa attraverso il raccordo Y;
- in data 25 ottobre 2013 Italferr S.p.A., in nome e per conto di R.F.I. S.p.A., pubblicava sui quotidiani nazionali l'avviso di avvio del procedimento, finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità, del **Nuovo Progetto Definitivo** di Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-

Parbiago e Raccordo Y ai sensi dell'articolo 166 del Decreto Legislativo n.163 del 12 aprile 2006;

- con deliberazione n. 194 del 7 dicembre 2013, il Comune di Vanzago approvava le osservazioni al nuovo progetto e le inviava contestualmente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Italferr S.p.A. e a Regione Lombardia;
- In data 23 maggio 2014 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS ha dato parere positivo con prescrizioni n. 1509 al progetto succitato;
- in data 26 settembre 2014 il **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici** riunito in Adunanza Generale ha espresso il parere n. 98 in merito al Progetto Definitivo del Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, Tratta Rho-Gallarate, Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo a Y, ai sensi dell'art. 167 comma 5, dle D. Lgs. N. 163/2006 e s.m.i.. Nelle 45 pagine dello stesso parere vengono evidenziate una serie di lacune e di censure da tutti i punti di vista (procedurale, tecnico, programmatico, finanziario e di compatibilità ambientale) tali da richiedere che ***“il progetto... debba essere rielaborato, integrato ed aggiornato secondo le osservazioni e prescrizioni riportate nei suesposti.”*** Alcune delle lacune e censure identificate sono le seguenti:
 - a pag. 21 si indica che il Progetto Definitivo non risulta *“integrato degli elementi previsti per il progetto preliminare”* (art. 167 comma 5 D.Lgs.163/2006);
 - a pag. 22 si richiama il *“difetto di adeguata motivazione”* circa la scelta delle modifiche dal progetto preliminare al progetto definitivo come già richiamato dal Consiglio di Stato nella sentenza n.6667 del 21 dicembre 2012;
 - mancata acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul Progetto Preliminare (pag. 20);
 - mancata definizione e verifica dei presupposti progettuali sulla base dei dati programmatici, pianificatori, ambientali e trasportistici aggiornati all'attualità che possano consentire di motivare le scelte progettuali effettuate (pag. 23);
 - 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 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);
- 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).

Il potenziamento della linea Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate - primo lotto funzionale Rho-Parabiago, risulta quindi al momento bloccato in quanto:

- il **Progetto Preliminare** presentato nel 2003 ed approvato dal CIPE nel 2005 è ancora valido ma pare **non più di interesse** per Regione Lombardia e Italferr;
- il **Progetto Definitivo** approvato al CIPE nel 2010 e poi il **Progetto Definitivo Modificato** nel 2011 **sono stati cancellati** definitivamente per effetto delle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato del 2012;
- il nuovo **Progetto Definitivo Integrato** presentato nel 2013 è stato di fatto **bocciato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici poiché inadeguato** (N.B.: la procedura adottata dell'art. 167 comma 5, del D. Lgs. N. 163/2006 è già di per sé una eccezione essendo stata impiegata per un numero limitatissimo di opere pubbliche);
- l'opera ha ottenuto il **completo definanziamento** nel corso del 2013/2014;
- sul progetto in sé e sul parere espresso dal Ministero dell'Ambiente pendono alcuni **ricorsi** da parte di cittadini;
- lo **scenario** di accesso all'aeroporto di Malpensa è **completamente mutato**, così come l'accessibilità alla Svizzera, e così come il modello di esercizio che cambia a frequenza stagionale.

Dal punto di vista del Comune di Vanzago, preme sottolineare che **il quadruplicamento di tale linea ferroviaria avrebbe pesanti ripercussioni fortemente negative sul territorio comunale**: un territorio che risulterebbe letteralmente devastato dalla nuova infrastruttura.

Per tale motivazione il Comune di Vanzago ha sempre manifestato la propria contrarietà all'opera: una **contrarietà non basata su pregiudizi o sulla volontà preconcepita di contrastare qualsiasi potenziamento della linea, ma legata all'irrazionalità della progettazione sino ad oggi presentata**.

In particolare tale contrarietà all'opera di potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate - primo lotto funzionale Rho-Parabiago si è dimostrata esprimendo parere negativo:

- sulla Localizzazione dell'opera;
- sullo Studio di Impatto Ambientale;
- sul progetto definitivo attualmente depositato.

L'opera presenta una serie di pesanti di criticità sia per gli impatti sui privati che sarebbero espropriati o che si troverebbero a ridosso delle proprie abitazioni i nuovi binari, sia per il degrado sotto l'aspetto paesistico-ambientale del territorio, in particolare modo nel Comune di Vanzago ma non solo.

Il **Documento di Scoping** della VAS del PRMT presentato nel 2014 indicava:

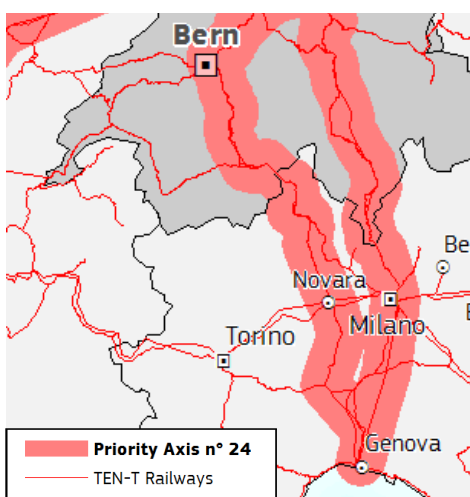
- come macro-obiettivo la sostenibilità ambientale della rete dei trasporti di Regione Lombardia;
- la **necessità di ridurre gli effetti negativi delle infrastrutture**;
- la messa in atto di una **nuova modalità di progettazione e realizzazione delle infrastrutture** di trasporto, curandone l'inserimento ambientale e paesistico, attraverso un'**attenta valutazione delle caratteristiche di vulnerabilità e resilienza degli ambiti territoriali interessati**;
- la necessità di **evitare la trasformazione irreversibile del territorio** e quindi la generazione di effetti permanenti sotto il profilo paesistico-ambientale;
- la necessità di **evitare l'effetto "barriera" delle infrastrutture lineari**;
- il **superamento della concezione di infrastruttura come oggetto "estraneo"** rispetto al quale limitarsi a ridurre/mitigare/compensare gli impatti negativi;
- l'assunzione di un approccio di **progettazione integrata (infrastruttura – contesto)** che superi la concezione di mitigazione e diventi espressione ed interpretazione degli aspetti identitari dei paesaggi attraversati. Il progetto infrastrutturale concepito nell'ambito di un progetto complessivo di paesaggio attraverso scenari di riqualificazione degli ambiti attraversati, all'interno dei quali l'infrastruttura si ponga come elemento integrato al nuovo paesaggio, a partire dal miglior tracciato possibile;
- l'adozione di un approccio integrato finalizzato alla sistemazione paesistico-ambientale degli spazi aperti coinvolti dalle trasformazioni che si basi sull'analisi e sulla conoscenza del sistema paesistico ambientale di riferimento; **individui scelte localizzative e di tracciato che privilegino la non compromissione di ambiti ad elevata sensibilità**; mostri sensibilità progettuale rispetto alle forme del territorio, ai fini di un **inserimento dell'opera che risulti armonico rispetto al contesto paesistico e naturale**;
- l'applicazione, già in fase di programmazione, localizzazione e progettazione, di criteri di sostenibilità volti a conferire un significato anche paesistico al progetto dell'infrastruttura, che cerchi di minimizzare le interferenze e operi sul massimizzare la relazione fra i manufatti e i paesaggi intercettati;
- la messa in atto di un'**approfondita analisi costi-benefici delle nuove infrastrutture per valutarne la reale necessità o per definire possibili alternative**.

Si è già rilevato in sede di osservazioni al percorso della Prima Conferenza VAS del PRMT del 2014 che **il Documento di Scoping della VAS del PRMT del 2014** evidenziava **concetti in completa sintonia con le osservazioni presentate dal**

Comune di Vanzago sull'opera di potenziamento della linea ferroviaria succitata. Concetti che non sono stati minimamente applicati nella progettazione definitiva che al contrario prefigura la **realizzazione di un vero e proprio effetto barriera**, con la realizzazione di barriere antirumore alte sino a 7,50 metri che separeranno definitivamente il territorio ed il nucleo abitato di Vanzago, creando proprio un muro nel centro del paese.

Il contesto in cui si colloca l'intervento di potenziamento Rho-Parabiago è la Rete CORE NETWORK con il Corridoio Reno-Alpi (Rotterdam-Genova). A pagina 108 del PRMT si riporta che *“il corridoio Reno-Alpi rappresenta la priorità di sviluppo dell'insieme di infrastrutture e tecnologie che deve supportare la crescita dei traffici merci e lo sviluppo del trasporto intermodale: fra le infrastrutture sono fondamentali gli interporti e i centri merci, le linee ferroviarie di collegamento in una logica di corridoio Reno-Alpi e i collegamenti con i tunnel svizzeri dell'AlpTransit”*. Pare di capire che, fuori tutto, la priorità in questo corridoio è il collegamento ferroviario Svizzera-Genova.

Nella documentazione della Unione Europea relativa alle linee di collegamento ferroviario transfrontaliere (TEN-TEA, Corridoio Reno-Alpi Progetto Prioritario n. 24 ma anche corridoio A della European Rail Traffic Management System – ERTMS) il trasporto ferroviario dal Nord Europa alla Svizzera e poi a Genova passa prioritariamente o per il nodo di Novara o lungo la tratta Chiasso/Monza/Milano e non sulla Gallarate-Rho-Milano.



PROPOSTE ED OSSERVAZIONI FATTE DAL COMUNE DI VANZAGO NEL LUGLIO 2014 PER LA REDAZIONE DEL PRMT E LORO RECEPIMENTO

Nel documento del PRMT **“Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto Ambientale”** presentato come proposta nel 2015, si riportano gli esiti del percorso partecipativo adottato e si dà risposta in forma esplicita ai suggerimenti prodotti dal Comune di Vanzago e da altri portatori di interesse (per il contesto locale osservazioni sono giunte dal Comitato Rho-Parabiago e dal Circolo del Partito Democratico di Vanzago).

Osservazioni alla VAS del PRMT – Luglio 2014

Nella tabella seguente sono riportate le informazioni ricavate dalle pagine 291 e 292 del Rapporto Ambientale, ovvero:

- la sintesi fatta da Regione Lombardia delle osservazioni del Comune di Vanzago nel 2014;
- la risposta di Regione Lombardia in sede di elaborazione del documento del PRMT.

Si aggiungono anche le osservazioni attuali del Comune di Vanzago alle succitate risposte.

Sintesi delle osservazioni Comune di Vanzago presentate nel 2014	Risposta di Regione Lombardia nel 2015	Contro-deduzioni del Comune di Vanzago - Luglio 2015
<p>1) La variante alla Strada Statale n. 33 (Sempione Bis) indicata come opera fondamentale, favorirà il collegamento del Polo della Fiera Milano con l'aeroporto di Malpensa e contribuirà alla risoluzione di problematiche viabilistiche locali con, in particolare, miglioramento delle connessioni dei Comuni di Vanzago e Pogliano Milanese. L'attuazione di tale intervento è però condizionato dalla indisponibilità della completa copertura finanziaria. Si chiede pertanto di confermare l'importanza della realizzazione della Variante Statale 33 e l'inserimento della stessa tra gli obiettivi primari del PRMT. Si chiede inoltre a Regione e ANAS di riattivare le procedure amministrative e le attività necessarie per la realizzazione dell'intervento.</p>	<p>1) Accolta. Il potenziamento della direttrice stradale del 'Sempione', promosso nelle precedenti legislature regionali in chiave di rafforzamento dei collegamenti stradali per Malpensa, è stato confermato anche nella vigente programmazione (PRS, PTR) e rientra pertanto a pieno titolo tra gli obiettivi strategici declinati nel PRMT.</p> <p>Il progetto preliminare dell'opera fu avviato da ANAS in procedura di Legge Obiettivo nel 2003 ma successivamente non sottoposto al CIPE a causa della mancanza di completa copertura finanziaria. Su questa base, in coerenza con l'orientamento condiviso dai soggetti sottoscrittori dell'AdPQ Malpensa e ulteriormente consolidato dalla prospettiva di realizzare opere funzionali all'accessibilità al sito EXPO 2015, Regione Lombardia, ANAS, Provincia di Milano e Comuni di Rho, Lainate e Pogliano Milanese hanno concordato di sviluppare la progettazione di un primo stralcio prioritario dell'opera realizzabile con le risorse già disponibili, congiuntamente identificato nella riqualificazione dell'intersezione S.S. 33 – S.P. 229. Il progetto preliminare di tale intervento-stralcio è stato sviluppato da ANAS nel 2014 e trasmesso al MIT ai fini dell'avvio dell'istruttoria preordinata all'approvazione CIPE, tuttora in corso.</p>	<p>Si ritiene che nel PRMT, benché l'intervento sia inserito come suindicato (intervento V21.3), non vi sia alcuna certezza della scelta prioritaria da parte di Regione Lombardia. A tal proposito, infatti si nota che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nelle Azioni Cardine del PRMT si indica genericamente l'intervento viario V21 senza entrare nel dettaglio • nel documento VAS - Rapporto Ambientale a pagina 354 si indica chiaramente, nella nota 6 che nel PRMT è stato <i>"Simulato solo il primo stralcio funzionale (il completamento è nel lungo periodo)"</i>
<p>2) Per quanto riguarda il potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho Gallarate, primo lotto funzionale Rho-Parabiago comprensivo del raccordo Y, opera della quale vengono ricordate le tappe principali, si ribadisce parere negativo come già espresso con nota nel 2013 (sulla localizzazione, sullo Studio di Impatto Ambientale, sul progetto definitivo a quattro binari) e si torna a chiedere che la stessa venga stralciata e vengano accolte le osservazioni al SIA presentate dal Comune.</p>	<p>2) e 3) Non accolta. La problematica del potenziamento della tratta suburbana Rho-Gallarate (e in particolare della Rho-Parabiago) è già stata affrontata ed è già stata dimostrata la necessità di aumentare la capacità ferroviaria sulla tratta in oggetto.</p> <p>RL ha espresso parere positivo (DGR n. X/1264 del 24.01.2014) sul progetto definitivo di potenziamento della linea Rho-Gallarate in sede di Conferenza di Servizi ministeriale, nell'ambito della procedura di approvazione</p>	<p>Si prende atto della volontà di Regione Lombardia di voler procedere al potenziamento ferroviario della linea Rho-Gallarate, in realtà sarebbe più opportuno parlare di potenziamento Rho-Parabiago perché non viene mai più menzionato nel PRMT il triplicamento Parabiago-Gallarate.</p> <p>Non è motivata in maniera puntuale in nessuna parte del PRMT la necessità di aumentare la capacità ferroviaria sulla tratta Rho-Gallarate.</p>

<p>Si chiede inoltre in particolare di fare chiarezza sulle strategie (priorità e motivazioni) di sistema relative al trasporto ferroviario (in particolare merci) nell'area di interesse del Comune, anche in relazione alle politiche europee sui grandi corridoi ed alla priorità di collegamento ferroviario Svizzera – Genova, che nella documentazione europea sembrerebbe passare o per il nodo di Novara o lungo la tratta Chiasso/Monza/Milano e non sulla Gallarate/Rho/Milano; il potenziamento in oggetto parrebbe invece rispondere all'esigenza di implementare la nuova linea del passante ferroviario S15.</p>	<p>dei progetti di Legge Obiettivo, confermando la strategicità e l'importanza attribuita al progetto. Si fa presente inoltre che tutti gli EELL interessati hanno espresso parere positivo sul progetto, ad eccezione del comune di Vanzago e che anche la Commissione speciale VIA del Ministero dell'Ambiente si è espressa positivamente in data 23.05.2014. Per questa opera, è già previsto anche il monitoraggio ambientale ante e post operam, in collaborazione con ARPA</p> <p>Si conferma nel PRMT la scelta della realizzazione potenziamento ferroviario della Rho-Gallarate.</p> <p>Si precisa inoltre che il modello di esercizio non prevede incrementi di trasporto merci lungo la tratta.</p>	<p>Per quanto riguarda poi il progetto su cui è stato espresso il parere di Regione, inoltre, bisogna ricordare che parla di un quadruplicamento Rho-Parabiago e un raccordo a Y, ma non indica altri potenziamenti sulla tratta. Il Progetto Preliminare del 2003-2005 parlava di triplicamento Rho-Gallarate e poi si è cercato di riusare tale progettazione per giustificare il solo quadruplicamento Rho-Parabiago.</p> <p>Per quanto riguarda le merci, non è vero che non si prevede l'incremento sulla tratta dal momento che se ne parla al paragrafo 6.4.2, in particolare con il confronto tra le figure 6.9 e 6.10: si prevede in fatti <i>“il potenziamento delle linee Milano-Chiasso e Luino-Gallarate-Busto Arsizio con adeguamenti di sagoma, allungamento dei moduli sino a 750 m, aumento della portata per i treni circolanti da 570-600 a 650-700 ton/treno, interventi tecnologici per il distanziamento dei treni”</i>.</p>
<p>3) Si condividono i principi della Progettazione integrata (infrastruttura – paesaggio) ed i criteri della sostenibilità ambientale sottesi a PRMT e VAS, e si chiede di conseguenza che l'intera progettazione dell'opera di cui sopra venga rivista alla luce di tali principi e criteri nonché applicando l'analisi costi benefici e che vengano analizzate alternative che tengano in maggior considerazione paesaggio e territorio attraversati e diano vita a un sistema di infrastrutture completo e funzionale.</p>		<p>In nessuna parte del documento del PRMT o della VAS sono state effettuate analisi costi-benefici o criteri di progettazione integrata. Nell'appendice 2 del PRMT, infatti, si dà solo conto di uno scenario proiettato negli anni seguenti con scenari di breve-medio-lungo periodo ma che parte dalle ipotesi già stabilite da Regione Lombardia e, tra queste, nel caso di specie della Rho-Gallarate, si prevede di sviluppare SOLAMENTE il quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago e il Collegamento a Y, senza più menzionare il triplicamento Parabiago-Gallarate come invece pensato nella fase di progettazione preliminare.</p>
<p>4) Si auspica che il PRMT contenga una prescrizione relativa al potenziamento/completamento del rinnovo del materiale rotabile (attenzione all'età media del parco circolate ed alle prestazioni tecnico/economiche/ambientali) e all'incremento delle carrozze per singolo treno, alla capacità delle stesse ed ad una loro puntuale manutenzione, nonché il potenziamento del Servizio Ferroviario per i pendolari</p>	<p>4) Accolta. Il PRMT prevede strategie ed azioni per il rinnovo del materiale rotabile e, in generale, per l'implementazione del Servizio Ferroviario Regionale (Par. 6.3 e Par. 7.1).</p>	<p>Per quanto riguarda il paragrafo 6.3 si parla genericamente dell'esigenza di aumentare il parco rotabile, non si menziona la manutenzione, né il potenziamento mirato nelle fasce orarie di punta.</p> <p>Per quanto riguarda il paragrafo 7.1 si indica l'obiettivo F22 che è estremamente generico (manca un piano di acquisto e rinnovo del parco mezzi) e, soprattutto,</p>

<p>nelle fasce orarie di punta (senza potenziamenti infrastrutturali).</p>		<p>l'eventuale gara per l'acquisto dei mezzi non solamente risulta ancora da bandire (pag. 194) ma, sull'esperienza pregressa, ci vogliono ben più di 30 mesi per avere dei treni nuovi.</p> <p>Infine, ci si permette di criticare, sulla scorta dell'esperienza degli ultimi decenni, le scelte tecniche legate alla selezione dei treni nuovi (ad es.: i TFR) che si son rivelati avere una fragilità eccessiva tali da non essere adatti al SFR.</p> <p>A pag. 58 si parla dei seri problemi relativi al SFR causati da Trenord nel 2014 e si cita in maniera generica un piano di azioni che, non solo non è stato inserito nel piano, ma che sta mostrando a metà del 2015 tutti i propri limiti poiché guasti, ritardi e cancellazioni sono all'ordine del giorno a partire dai mesi di Giugno 2015 sulla maggior parte delle linee S.</p>
<p>5) Si chiede, in coerenza con il PTCP di Milano, che il PRMT destini la linea ferroviario Rho-Gallarate sostanzialmente al trasporto passeggeri.</p>	<p>5) Vedi risposta di cui ai punti 2) e 3) per la parte relativa alle merci.</p>	<p>Purtroppo dalla documentazione NON risulta che vi sia questa priorità della linea Rho-Gallarate, in particolare NON si dà alcuna priorità al traffico ferroviario pendolare. Si è già detto dell'aumento previsto del traffico merci (Paragrafo 6.4.2).</p> <p>Ma è davvero significativo che – su una linea già in situazione critica specialmente nella fascia pendolare – si voglia aggiungere nuovo traffico non pendolare, in particolare gli attuali treni Milano-Malpensa che passano da Saronno e, pare, anche gli AV/AC (intervento F6 – pag 177-178): <i>“Con questi interventi si potrà rendere l'Aeroporto di Malpensa “passante” tra la linea del Sempione/Gottardo e la linea AV/AC Milano-Torino, portando l'Alta velocità ferroviaria a Malpensa e si potrà procedere a prolungare l'intero servizio attuale da Malpensa T1 a Malpensa T2 e completare il servizio semiorario R Novara-Saronno-Milano. La chiusura ferroviaria a nord di Malpensa in direzione Gallarate permetterà di reimpostare l'intero sistema Milano –</i></p>

		<i>Malpensa, deviando l'attuale relazione da Milano Centrale via Saronno lungo l'itinerario via Rho-Gallarate, passando quindi prima da T2 e avendo termine corsa a T1."</i>
6) Si chiede che sia stralciato il riferimento dell'opera ferroviaria Rho-Gallarate come collegata ad EXPO;	Si segnala infine che il PRMT non cita l'opera ferroviaria Rho-Gallarate come collegata ad Expo (punto 6)	Nella proposta finale è effettivamente stato corretto l'errato legame tra il potenziamento ferroviario e EXPO.
7) Si auspica il potenziamento del servizio ferroviario per i pendolari nelle fasce orarie di punta senza ampliamenti infrastrutturali.	i miglioramenti dei servizi del SFR (punti 7 e 8) sono descritti puntualmente nel Paragrafo 7.1.	Vedi sopra: miglioramenti da indicare in maniera puntuale e concreta.
8) Si chiede sia valutata l'opportunità di implementare una linea aggiuntiva Rho – Milano, anche in vista di Expo 2015.		In vista di EXPO è stata attivata la linea S14 Milano Rogoredo – Rho con 54 corse programmate. Nel PRMT tale linea viene sviluppata nella Milano Rogoredo-Magenta (cfr. pag. 179). Inoltre si riporta l'intenzione di sviluppare fino a Parabiago la relazione S11 Chiasso-Milano-Rho, anche questa attivata fino a Rho in occasione di EXPO (cfr. pag. 179).

A questa analisi, si aggiunge anche la risposta agli interventi fatti dal Comune di Vanzago nelle riunioni e nei vari workshop tematici.

Intervento alla Conferenza VAS del luglio 2014

Come riportato nel documento VAS – Rapporto Ambientale – pag. 283/284, per quanto riguarda l'intervento fatto in sede di Conferenza VAS del luglio 2014 da parte del Sindaco di Vanzago, a fronte della segnalazione dell'importanza e/o criticità delle due opere suindicate (Variante alla SS33 e Potenziamento Rho-Gallarate) e delle richieste che nel PRMT in versione finale: “

- *di poter avere dati sulla domanda di mobilità relativamente all'utilizzo delle linee S6 e S5 così da poter comprendere se effettivamente sussiste la necessità dell'attivazione della linea S15;*
- *che vengano condotte analisi (es. costi benefici) per comprendere la necessità effettiva dell'intervento”.*

La risposta di Regione Lombardia è la seguente “...nell'ambito dell'Allegato 2 del PRMT è stata condotta una specifica analisi tecnica di differenti scenari di trasporto che ha considerato anche l'incremento dei servizi correlato al potenziamento della Rho-Parabiago”.

Bisogna sottolineare che, in realtà, nell'Allegato 2 non si riportano né i dati sulla domanda di mobilità sulle linee indicate né son state fatte analisi approfondite (*trade off* o *costi-beneficio*) tra varie alternative sull'opera in oggetto; le ragioni son le seguenti:

- lo strumento utilizzato è la matrice O/D rilasciata nel 2015 e che utilizza dati macro sui flussi di mobilità e quindi non con la granularità richiesta;
- Trenord/Regione Lombardia non posseggono dati puntuali sulla domanda di mobilità ferroviaria sulle linee indicate perché – come si evince nel contratto di servizio – i monitoraggi vengono fatti solo in due settimane all'anno → si tratta quindi di dati proxy ricavati in maniera empirica;
- nell'Allegato 2 del PRMT si è analizzato UN SOLO SCENARIO fino al 2020 e 4 scenari nel 2020 che però sono la combinazione di più o meno servizi ferroviari e stradali tra quelli previsti (nodi e reti) a seconda delle risorse disponibili e non differenti soluzioni progettuali; inoltre – nello specifico – pare che l'estensione del quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago sia previsto in tutti e i 4 scenari, non rappresentando di fatto alcuna analisi costi-benefici né studio di alternative.

Intervento a Workshop “Promuovere la filiera logistica...” – Ottobre 2014

A pagina 46 del Rapporto Ambientale si riporta la richiesta del Comune di Vanzago di **indicare nel PRMT come NON PRIORITARIA per il traffico merci la tratta Rho-Gallarate**; la sintesi riportata da Regione Lombardia è la seguente:

“Assumere come priorità l'attraversamento da Como verso il sud-est di Milano, da una parte, e dall'altra lo scavalco verso Novara per poi arrivare al terzo valico e quindi a Genova”. Questa **richiesta non è stata accolta da Regione Lombardia perché “non ... ritenuta prioritaria”.**

Nei prossimi paragrafi si analizza lo scenario merci previsto attualmente nel PRMT.

In estrema sintesi è possibile concludere che **ben poco delle osservazioni da parte del Comune di Vanzago sono state recepite da Regione Lombardia nel PRMT** e che, anzi, in merito alle due opere succitate:

- **per la Variante alla SS33 si conferma unicamente il primo tratto dell'opera**, (fino alla rotonda tra i Comuni di Rho-Lainate-Pogliano Milanese) mentre delle tratte successive non si fa cenno né risultano finanziate;
- **per il potenziamento ferroviario sulla tratta Rho-Gallarate sono nuovamente cambiate le idee progettuali e lo scenario trasportistico (modello di esercizio)** in maniera ancora meno chiara; si analizzerà in seguito il punto. Basti solo citare che **NON si ha più notizia esplicita del triplicamento Parabiago-Gallarate**, cosa che lascia perplessi poiché la Progettazione Preliminare sulla quale si espressero il CIPE e gli EE.LL. nel 2004 verteva proprio su tre binari su tutta la tratta.

STATO DELLE OPERE DI INTERESSE NEL PRMT – LUGLIO 2015

Variante alla S.S. 33 – Sempione Bis

L'intervento è stato inserito nel PRMT (intervento V21.3), ma non vi è alcuna certezza della scelta prioritaria da parte di Regione Lombardia su quest'opera.

A tal proposito, infatti si nota che:

- la descrizione dell'intervento V21 a pag. 214, cita il Sempione BIS come ultima all'interno della serie di opere connesse a questo intervento;
- nelle Azioni Cardine del PRMT si indica genericamente l'intervento viario V21 (pag 237);
- nel documento VAS - Rapporto Ambientale a pagina 354 si indica chiaramente, nella nota 6 che nel PRMT è stato "*Simulato solo il primo stralcio funzionale (il completamento è nel lungo periodo)*".

Potenziamento Rho-Gallarate e accessibilità a Malpensa

Il quadro che emerge dal PRMT è di poca chiarezza in merito alle vere priorità e concrete prospettive delle opere in oggetto.

Si analizzerà il tema lungo le linee di sviluppo presentate da Regione Lombardia nel PRMT, cercando di approcciare il problema lungo queste dimensioni:

- Traffico Passeggeri – linee S
- Traffico Passeggeri – accessibilità a Malpensa
- Traffico Merci

Traffico Passeggeri – linee S

Come già fatto nel 2014, il Comune di Vanzago segnala il cambio di modello di esercizio sulla linea Rho-Gallarate e il cambio di priorità e di contesto.

Nel Documento di PRMT del 2015, infatti, l'opera in oggetto viene inserita nell'intervento F9 – Potenziamento Rho-Gallarate con le seguenti sotto-azioni (pag. 191):

- *Attivazione linea suburbana S14 Rogoredo-Magenta*

- *Attivazione linea suburbana S15 Rogoredo-Parabiago*
- *Prolungamento linea suburbana S15 Rogoredo-Parabiago fino a Malpensa T2*
- *Prolungamento linea suburbana S11 fino a Parabiago*
- *Nuova fermata a Nerviano per le linee S5, S11 e S15*

La descrizione che si fa a pagina 178-179 del Piano dell'intervento è però in alcune parti differente:

“L'intervento comprende il posizionamento di una coppia di binari aggiuntivi da Rho fino a Parabiago, la sistemazione del piano del ferro nelle stazioni di Rho e la realizzazione del raccordo Y tra la rete di RFI e quella di Ferrovienord per il collegamento con Malpensa.”

e poi ancora:

“Il disegno d'offerta che deriverebbe dalla realizzazione delle nuove infrastrutture consisterebbe nell'attivazione delle nuove linee suburbane S14 Rogoredo-Magenta e S15 Rogoredo-Parabiago che andrebbero a creare due nuovi corridoi a frequenza 10/20 minuti insieme alle linee S6 e S5 già insistenti sulle medesime tratte. La nuova infrastruttura permetterebbe di trovare anche una nuova collocazione del capolinea della linea S11 a Parabiago oltre che impostare la relazione Milano Centrale – Malpensa via Rho invece che via Saronno.”

Per prima cosa bisogna osservare che **il potenziamento della linea S14 nulla ha a che vedere con la linea Rho-Gallarate**, pertanto è improprio inserire tale sviluppo in questo ambito; inoltre risulta poco chiaro come si possa inserire la S14 senza alcun raddoppio di binari visto che già oggi con la sola linea S6 la situazione è di estrema criticità.

Per quanto riguarda la **linea S15**, già in fase di analisi della Proposta Preliminare del PRMT congiunta con lo stato della Progettazione Definitiva della Rho-Parabiago, nel 2014 il Comune di Vanzago metteva in luce che *“a discapito dell'inquadramento di ampio respiro di cui sopra (Corridoio Reno-Alpi), pare che il potenziamento Rho-Parabiago risponda all'esigenza di Regione Lombardia di implementare la nuova linea del passante ferroviario S15 Parabiago-Rho-Milano Rogoredo (paragrafo 4.2.2 della Proposta Preliminare del PRMT).”*

In sostanza diventa evidente ed esplicito, finalmente, quello che era chiaro da tempo: **non vi è più alcuna relazione tra il Progetto Preliminare del 2001-2005 che prevedeva tre binari da Rho a Gallarate e la visione attuale che punta ad avere 4 binari solo da Rho a Parabiago per istituire – di fatto – la linea S15**, senza nulla dire del triplicamento da Parabiago a Gallarate.

Diventa ancora più sorprendente osservare che, al momento e sulla carta, **Regione Lombardia cambi nuovamente scenario in questi pochi km di tracciato pensando bene di aggiungerci anche la linea S11 (attuale Chiasso-Milano-Rho) facendola attestare a Parabiago**.

Come è possibile pensare che il progetto di un'opera pensata e dimensionata nel 2001-2005 con dei vincoli fisici precisi che ne impedivano un quadruplicamento, nel 2009 venga stravolta sulla base di un primo modello di esercizio, nel 2014 ne contempli un altro e nel 2015 un altro ancora?

Traffico Passeggeri – accessibilità a Malpensa

Sorprende ancora di più che nel documento NON si cita più il triplicamento da Parabiago a Gallarate: in che modo, quindi, si può sviluppare tutta la tratta?

Su un tracciato ferroviario che già ora - a detta di Trenord, RFI e Regione Lombardia - è saturo, come si può pensare di aumentare i flussi di treni senza andare a triplicare o quadruplicare la ferrovia?

Se a questo si aggiunge la volontà di **“impostare la relazione Milano Centrale – Malpensa via Rho invece che via Saronno”** è chiaro che il contesto è completamente incongruente e non chiaro. Tale scelta però viene ribadita anche nell'intervento F6 Accessibilità a Malpensa:

*“La chiusura ferroviaria a nord di Malpensa in direzione Gallarate permetterà di reimpostare l'intero sistema Milano – Malpensa, **deviando l'attuale relazione da Milano Centrale via Saronno lungo l'itinerario via Rho-Gallarate, passando quindi prima da T2 e avendo termine corsa a T1.**”*

Come già richiesto in fase di osservazioni del 2014 al PRMT versione preliminare, il Comune di Vanzago sottolinea che **“è necessario che Regione Lombardia *progetti il sistema di infrastrutture del corridoio Reno-Alpi in maniera da renderlo compatibile con il fitto contesto urbanistico in particolare sulla linea ferroviaria Rho-Gallarate-Arona, eventualmente ridefinendo un modello di esercizio che tenga conto di questo contesto*”**.

La tabella dei cambi di priorità e giustificazioni viene ripresa e aggiornata qui di seguito.

Anni	Tratta interessata	Numero di binari	Stato Progetto	Note sulle priorità
2001-2005	Rho-Gallarate	3	Preliminare	Accessibilità Malpensa/Svizzera
2009-2012	Rho-Parabiago Parabiago-Gallarate	4 3	Definitivo	Nuove priorità tra cui EXPO
2012	Rho-Parabiago Parabiago-Gallarate	4 3	Annullato per sentenza TAR e Consiglio di Stato – non compatibile con il Preliminare	
2012-2013	Rho-Parabiago Parabiago-Gallarate	4 3	Definitivo non finanziato Da avviare	Non più compatibile con EXPO
2015	Rho-Parabiago	4	Definitivo non finanziato e bloccato al CSLP	La priorità è la S15. Si aggiunge S11 ed (erroneamente) S14.
	Parabiago-Gallarate	2 (?)	Non chiaro	Si parla di inserire MI Centrale-Malpensa via Rho e non Saronno

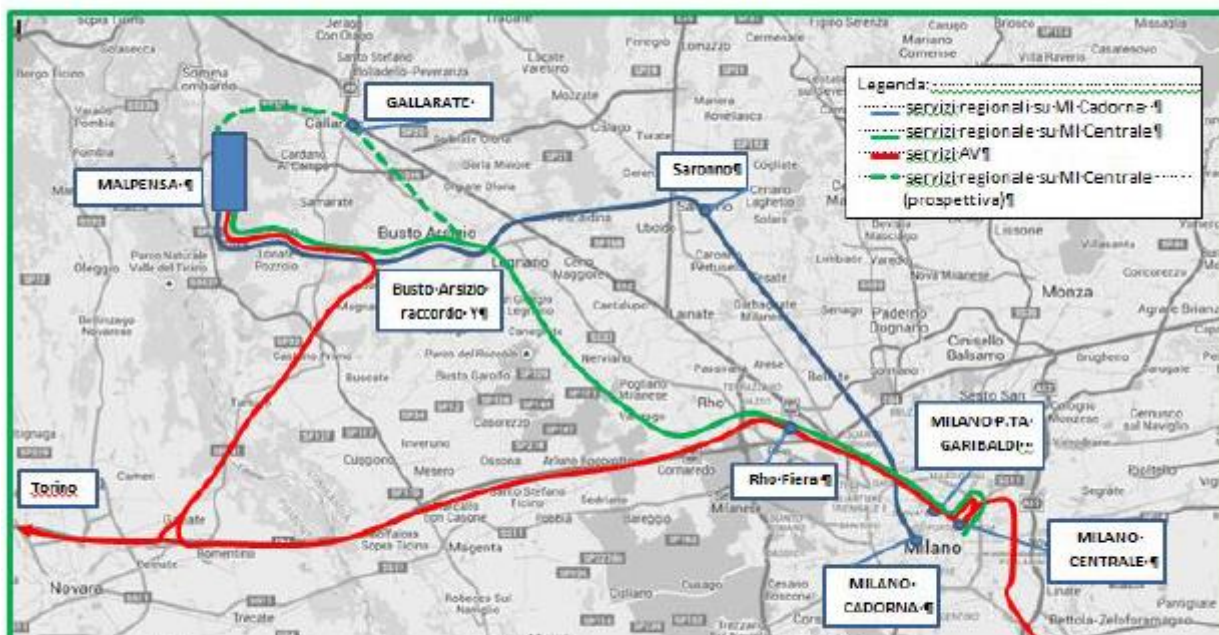
La previsione di spostamento del traffico dalla linea che passa per Saronno alla Rho-Gallarate per incrementare la connessione a Malpensa è riportato anche a pagina 126:

“...si prefigura inoltre uno scenario in cui *Malpensa sarà collegata con Milano con un'unica relazione forte di servizi a frequenza elevata.*

...In ottica però di connessione con i collegamenti di qualità con i capoluoghi lombardi e con l'AV nazionale, *Milano Centrale è la stazione di riferimento... E' quindi necessario un progetto coerente di potenziamento dell'accessibilità all'hub di Milano Centrale*

valorizzando contemporaneamente le connessioni a Milano Porta Garibaldi ed il ruolo di Milano Cadorna.”

Figura 6.2 – Servizi di accessibilità ferroviaria a Malpensa



In nessuna parte del PRMT viene dichiarato il motivo per il quale sia necessario spostare la relazione Milano Centrale-Saronno-Malpensa sul tragitto Milano Centrale-Rho-Gallarate; inoltre non viene dato alcun riferimento circa:

- Numero di treni previsti e/o modello di esercizio complessivo
- Progetto di potenziamento della tratta Parabiago-Gallarate
- Tempistiche di realizzazione di tale connessione
- Costi dell'intervento e finanziamento

Infine – ma questo non incide sulla tratta Rho-Gallarate – viene inserito nel PRMT il concetto di accesso a Malpensa per i treni AV/AC realizzando un collegamento Novara-Malpensa (in rosso nella figura succitata). Tale progetto è ancora in fase di studio di fattibilità, pertanto non riveste un carattere di realizzabilità entro il medio periodo.

Traffico Merci

Già nel 2014 il Comune di Vanzago aveva chiesto di far chiarezza su questo punto, così come risulta anche dalla documentazione (cfr. “Rapporto Ambientale”): nel 2014, infatti, si segnalava **“dal momento che in altre parti della documentazione di programmazione regionale (cfr. Presentazione del workshop “Logistica e trasporto merci”) pare che Regione Lombardia voglia avviare un nuovo flusso di trasporto sulla linea Rho-Gallarate mai contemplato in tutta la documentazione progettuale dal 2001 ad oggi e mai sottoposto alla valutazione del CIPE, del Ministero dei Trasporti e delle Commissioni per la Valutazione di Impatto Ambientale. Si noti infatti che l'ipotesi di esercizio è sempre stata di soli 20 treni al giorno.”**

Benché nel Rapporto Ambientale Regione Lombardia indica che: **“Si precisa inoltre che il modello di esercizio non prevede incrementi di trasporto merci lungo la tratta.”** (pag.

291/292), in altre parti del documento di piano invece si parla espressamente di aumento del traffico merci.

A pag. 153 del PRMT, infatti, si riporta infatti questa considerazione: “Con la realizzazione di Alptransit e delle opere ad esso connesse, **si prevede uno sviluppo fino a 30 mio ton/anno con fino a 100 treni/giorno aggiuntivi**, rispetto a un traffico attuale interessante i tre valichi di Domodossola, Luino e Chiasso di 24,5 mln di tonnellate e 209 treni /giorno.” Come risposta a tale incremento di flussi di treni merci, **si riportano queste due figure il cui confronto rende plastica la volontà di Regione Lombardia di aumentare il traffico merci sulla linea Rho-Gallarate**. È indicato esplicitamente che l'intenzione di Regione Lombardia è quella di riqualificare la ferrovia nella tratta Gallarate-Milano per passare ad accogliere una sagoma PC80.

Figura 6.9 - Treni combinati (TC) transalpini - UTI/giorno per transito e area al 2013

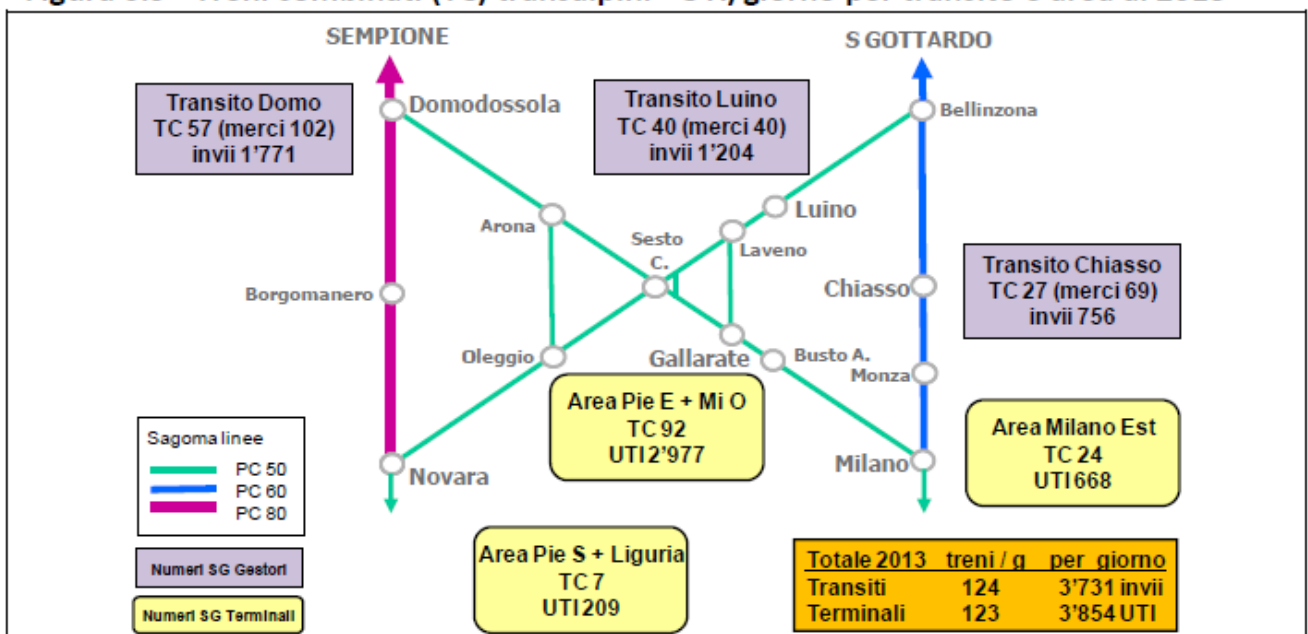
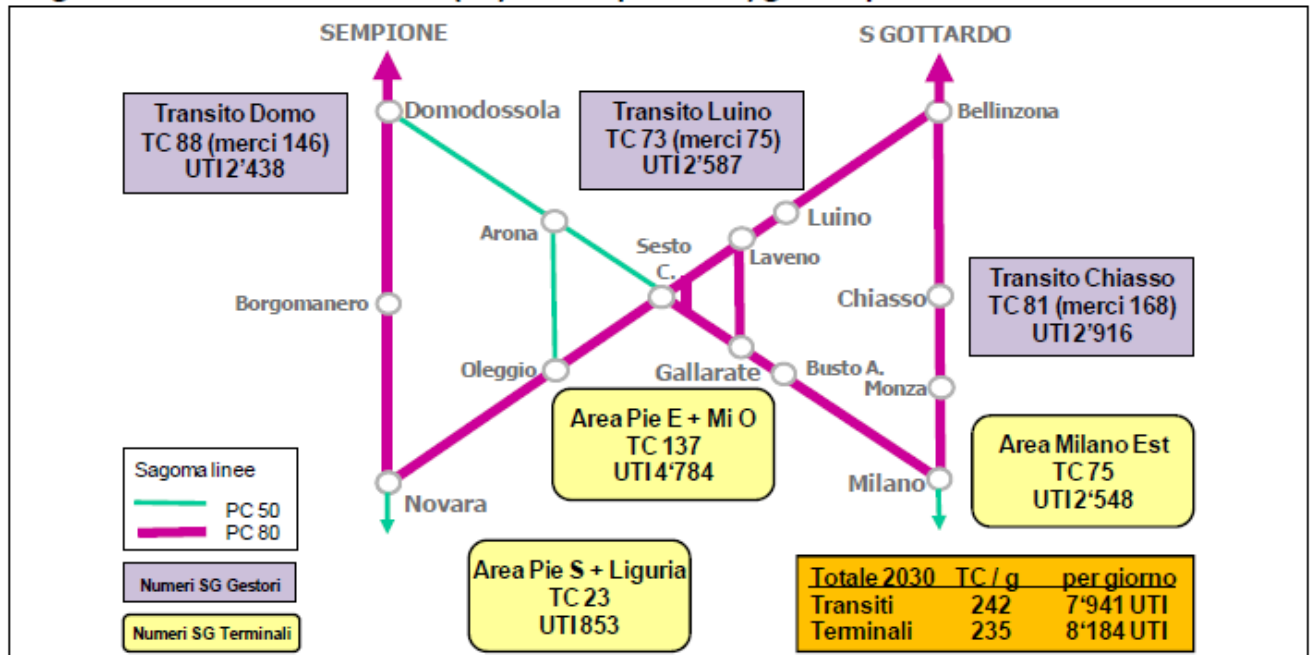


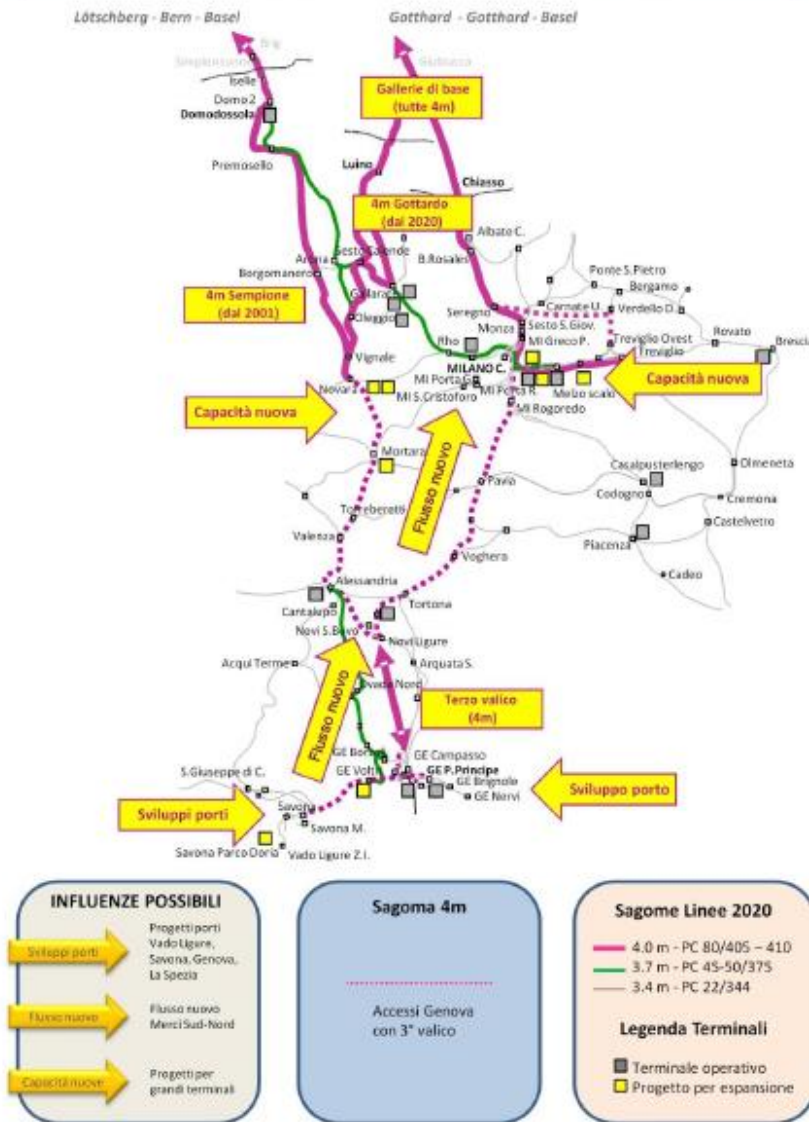
Figura 6.10 - Treni combinati (TC) transalpini - UTI/giorno per transito e area al 2030



Ad analizzare però più in profondità il documento, pare vi sia una incongruenza perché nella pagina 156, la tratta ferroviaria Gallarate-Rho-Milano Centrale è segnata in verde quindi con sagome da PC45-50 e quindi senza prevedere sviluppi.

Si noti poi che l'immagine sulle opportunità di sviluppo per il traffico merci è in linea con quanto osservato e richiesto dal Comune di Vanzago nel 2014, ovvero **il traffico merci proveniente dalla Svizzera**, sia dal Gottardo sia dal Sempione, **deve trovare uno sfogo o lungo la gronda est** (Chiasso-Seregno-Monza per poi andare verso Venezia oppure verso Genova passando per Tortona) **oppure lungo la zona di Malpensa-Novara e poi giù per il Terzo Valico e Genova**; infine il terzo polo di sviluppo è Malpensa e l'HUPAC a Busto Arsizio.

OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO



Fonte: elaborazione Regione Lombardia

Valutazione di Incidenza Ambientale

Il PRMT è corredato anche dalla Valutazione di Incidenza Ambientale - Studio di Incidenza. In tale documento si riporta come le azioni identificate nel PRMT abbiano degli impatti sull'ambiente per poterli poi quantificare.

Per quanto riguarda il Comune di Vanzago si ricorda che a pagina 121 e 123 nell'elenco dei Siti Natura 2000 è stato inserito il BOSCO di VANZAGO (Codici SIC e ZPS IT2050006) dove ha sede l'Oasi del WWF.

A pagina 93 si riporta la scheda dell'opera F9 "Potenziamento Rho-Gallarate": nonostante le ripetute sollecitazioni e le osservazioni puntuali prodotte dal WWF Italia in merito a tale

progetto, sorprendentemente **non si riporta alcun impatto ambientale dall'intervento in oggetto su questo Sito di Interesse Comunitario.**

A tal proposito **si trasmettono le osservazioni del WWF** al Progetto Definitivo del Potenziamento Rho-Parabiago in oggetto, affinché se ne tenga conto in maniera puntuale nella auspicata revisione del Rapporto Ambientale.

Da pagina 103 in poi, si parla di “5. *Principi mitigativi e compensativi*” – in questo contesto si richiede di inserire nel PRMT una analisi dell'opera F9 per dimostrare come sia altamente impattante e come sia necessario, applicando le analisi costi-benefici ed i principi mitigativi previsti dal PRMT:

- **ridefinire** completamente la **localizzazione dell'opera;**
- e in ogni caso **analizzare nel dettaglio la tematica delle barriere antirumore** che rappresentano una cesura del territorio – vera e propria muraglia – ed un vincolo alla mobilità locale, cosa richiesta fortemente anche dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Sempre in tema di impatto ambientale e nella valutazione dell'incidenza, si trasmettono le **osservazioni di Legambiente al Progetto Definitivo del Potenziamento Rho-Gallarate** – in particolare il **Collegamento a Y a Busto Arsizio**. In particolare si indica come questo intervento produca i seguenti risultati:

- *“Grave compromissione del tessuto urbano, destinato all'immediabile degrado*
- *Perdita di importanti aree verdi residuali al confine tra Busto Arsizio e Castellanza*
- *Aumento indiscriminato dei costi extraferroviari da spendere nella posa di viadotti e varianti stradali*
- *Aumento del carico inquinante emesso da autoveicoli giostranti sull'intricato reticolo stradale riprodotto*
- *Complicazione irrisolvibile col traffico veicolare per e da la stazione limitrofa di Castellanza-Busto Arsizio*
- *Peggioramento indiscriminato e ingiustificato della qualità della vita e del valore immobiliare nel quartiere interessato*
- *Aumento della rumorosità sul sedime del Raccordo Y e sulle linee per le attese e le intersezioni con il tracciato curvilineo...”*

Il grave impatto dato dal Collegamento a Y a Busto Arsizio è stata poi confermata da Legambiente nel 2014 come indicazione al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in cui peraltro si propongono soluzioni differenti per migliorare la circolazione ferroviaria nella zona di Busto Arsizio-Gallarate.

OSSERVAZIONI E RICHIESTE PER L'ELABORAZIONE DEL PRMT

In relazione a quanto formulato in precedenza, e a quanto non recepito nell'attuale proposta di Piano a seguito della prima revisione del 2014, il Comune di Vanzago formula pertanto le seguenti osservazioni e proposte di miglioramento:

1. Si chiede di **confermare in maniera esplicita l'importanza della realizzazione della Variante alla Strada Statale n. 33 (Sempione bis)** sia per il miglioramento del sistema di viabilità ordinaria di collegamento con lo scalo aeroportuale di Malpensa sia per la risoluzione di problematiche viabilistiche locali con l'eliminazione dell'effetto barriera della Strada Provinciale n. 229 sede della futura variante stradale, il miglioramento della sicurezza stradale e la riconnessione dei territori dei Comuni di Vanzago e Pogliano Milanese, ovvero **per TUTTA la lunghezza dell'opera** e non già per il solo primo tratto (fino alla Rotonda Rho-Lainate-Pogliano Milanese).
2. Si chiede alla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità – Struttura Programma Mobilità e Trasporti e Analisi Economica Finanziaria per lo Sviluppo delle Nuove Infrastrutture di Regione Lombardia, **l'inserimento della realizzazione della Variante alla Strada Statale n. 33 tra gli obiettivi primari del PRMT** e della programmazione Regionale dei prossimi 5 anni, sempre per tutto il tracciato.
3. Si chiede a Regione Lombardia e ANAS di farsi parte attiva per la **ripresa delle procedure amministrative e delle attività necessarie per la realizzazione della Variante alla Strada Statale n. 33** secondo le previsioni contenute nel progetto preliminare oggi fermo al CIPE in attesa reperire i finanziamenti necessari per la sua realizzazione, in particolar modo in sede di Conferenza Stato-Regione e nella negoziazione dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza sin dall'edizione corrente. Si richiede questo poiché **nel DEF 2015 e suo Allegato Infrastrutture, di fatto, tale opera non è più presente.**
4. Per quanto riguarda il "**Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate**" si chiede alla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità – Struttura Programma Mobilità e Trasporti e Analisi Economica Finanziaria per lo Sviluppo delle Nuove Infrastrutture di Regione Lombardia, **l'accoglimento delle osservazioni al Progetto Definitivo presentate dal Comune di Vanzago nell'ambito della redazione del PRMT.**
5. Si chiede alla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità – Struttura Programma Mobilità e Trasporti e Analisi Economica Finanziaria per lo Sviluppo delle Nuove Infrastrutture di Regione Lombardia, di tener conto delle **sentenze del TAR e del Consiglio di Stato** che mettono in evidenza i vizi procedurali compiuti, la non esecuzione della Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto definitivo a quattro binari e **l'incompatibilità di questi ultimi con il fitto contesto urbanistico presente in Vanzago.** Fitto contesto urbanistico che nello Studio di Impatto Ambientale del Progetto Preliminare veniva indicato come causa dell'impossibilità di realizzare il quadruplicamento della linea ferroviaria.
6. Si chiede a Regione Lombardia di **rivedere l'intera progettazione del potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate - primo lotto funzionale Rho-Parabiago** attraverso l'accoglimento delle osservazioni presentate dal Comune di Vanzago e **l'applicazione dei principi della**

Progettazione Integrata e dei criteri di sostenibilità ambientale indicati nel PRMT; criteri che debbono essere alla base della progettazione di tutte le infrastrutture lombarde.

7. Si chiede a Regione Lombardia di applicare anche alla linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate - primo lotto funzionale Rho-Parabiago **l'analisi costi-benefici prevista dai documenti preliminari del PRMT**, per valutare se, in un momento di grave difficoltà nel reperire le risorse finanziarie necessarie per gli investimenti, sia funzionale chiedere al Governo di dotare nuovamente per 400 milioni di euro circa l'opera in oggetto volta a realizzare 8 chilometri di tracciato ferroviario (corrispondenti al solo lotto Rho-Parabiago) necessari per l'inserimento della linea suburbana S15 (e pare ora la S11), senza più alcuna progettualità sul triplicamento della tratta Parabiago-Gallarate. Si ritiene opportuno che tale metodologia sia inserita e indicata espressamente come criterio guida nella parte del PRMT relativa alle priorità per lo sviluppo ferroviario.
8. Si ritiene necessario procedere allo **studio di alternative progettuali che tengano maggiormente conto del paesaggio e del territorio attraversato e diano vita ad un sistema di infrastrutture completo e funzionale** e non una risposta parziale come quella garantita dal solo quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago.
9. Si chiede di **eliminare il riferimento alla Legge Obiettivo** per l'intervento F9. Potenziamento Rho-Gallarate – pagina 179, poiché ERRATO da un punto di vista formale per via delle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato e per via della stroncatura del 26 settembre 2014 data dal Consiglio Superiore Lavori Pubblici.
10. Si chiede di riportare nel PRMT nella tabella a pagina 191, prima riga – in luogo di “Progetto Definitivo” – l'indicazione **“Progetto Preliminare”** così come indicato anche nella Scheda n.13 del sistema di monitoraggio del Parlamento Italiano denominato SILOS, ovvero l'indicazione **“Progetto Definitivo Integrato”** ma specificando in una nota che *“con parere n° 98/2014, il Consiglio Superiore Lavori Pubblici ha bloccato il progetto stabilendo che debba essere rielaborato, integrato ed aggiornato secondo le osservazioni e prescrizioni riportate nei suesposti.”*
11. Si chiede di riportare nel PRMT nella tabella a pagina 191, prima riga, l'indicazione esatta dell'attuale disponibilità economica dell'opera che non risulta essere pari a 402 milioni di €, bensì, pari a solo 20 milioni a seguito del **definanziamento operato mediante il Decreto Legge 69/2013**.
12. Si richiede di eliminare nel PRMT qualunque riferimento alla linea S14 Rogoredo-Magenta all'interno dell'intervento F9. Potenziamento Rho-Gallarate perché non è affatto pertinente, dal momento che tale relazione non passa sul tratto in oggetto; allo stesso modo si chiede di eliminare i riferimenti alla linea S6 per Novara.
13. Per quanto riguarda lo sviluppo della **linea S11**, benché non sia chiaro come questo sia compatibile con l'infrastruttura e i flussi esistenti, nel caso di una sua realizzazione si chiede di prevederne lo sviluppo con **attestazione non già a Parabiago, ma a Legnano** – città e stazione ben più importante e rilevante. Ai tecnici sta valutare la fattibilità dell'intervento, ma certamente il senso del potenziamento sarebbe ben superiore rispetto all'estensione a SOLAMENTE due fermate per meno di 10 km.

14. Si chiede l'**implementazione immediata della linea aggiuntiva S15 Rogoredo-Rho. Tale tratta ferroviaria è già dimensionata adeguatamente** (4 binari da Rho e 6 da Milano Certosa) e prevede tracce orarie non attualmente coperte dalle linee S. Tale soluzione risponde pienamente al principio delineato dal Documento di Scoping del PRMT circa l'importanza dell'**ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti** prima della realizzazione di nuove infrastrutture.
15. Si ritiene necessario ed opportuno che il PRTM recepisca come principio di base che la **linea ferroviaria Rho-Gallarate venga destinata sostanzialmente al trasporto passeggeri**, in linea con il PTCP della ex-Provincia di Milano che prevede che "*le linee esistenti dovranno essere adattate ad un uso metropolitano e regionale*"; come indicato nel testo, al momento, ci sono informazioni discordanti e contraddittorie sul sistema delle merci su questa tratta, pertanto **è necessario fare chiarezza**.
16. Si ritiene opportuno che Regione Lombardia preveda all'interno del PRMT l'implementazione di soluzioni che rendano possibile il **potenziamento del servizio ferroviario per i pendolari nelle fasce orarie di punta (7.00-9.00 e 17.00-19.00) senza la messa in opera di ampliamenti di infrastrutture ferroviarie** (ad es.: maggiori carrozze, corse aggiuntive). Soluzioni più adatte a contesti territoriali non compatibili con sviluppi infrastrutturali.
17. A pagina 16 della **Sintesi Non Tecnica** si citano "*margini di approfondimento e di attenzione per alcune opere*"; si chiede di inserire in questo elenco, qualora non venisse stralciato poiché non prioritario, il cosiddetto Potenziamento Rho-Gallarate (F09) che, come già detto, si colloca in un "fitto contesto urbanistico". Tale intervento non può essere semplicemente gestito come privo di "interferenze", ma necessita – qualora si intendesse realizzarlo – di un supplemento di analisi così come sentenziato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel parere del 26 Settembre 2014 che – nei fatti – ha pesantemente censurato la progettualità attuale.
18. Per quanto riguarda il Rapporto di Valutazione di Incidenza e/o il Rapporto Ambientale, si chiede di **integrare il documento con le informazioni relative all'Oasi del WWF di Vanzago – Sito di Interesse Comunitario** – in relazione allo sviluppo dell'opera ferroviaria F9 Potenziamento della Rho-Gallarate, ed in aggiunta di tenere in considerazione le indicazioni di Legambiente sullo stralcio del collegamento a Y a Busto Arsizio e le proposte alternative tra Gallarate e Busto Arsizio.