



Per informazioni rivolgersi  
Segreteria  
Tel. 02.93962.212

Vanzago, 10 Ottobre 2022

## Comunicato Stampa

### Potenziamento ferroviario Rho-Parabiago – Regione Lombardia dà l'ok per la VIA

#### Premessa

La Valutazione di Impatto Ambientale sul potenziamento della Rho-Gallarate, avviata nel 2013 e conclusasi con il parere CTVA 1509/2014, è stata riaperta nel Giugno 2021 per via delle modifiche al progetto intercorse negli anni necessari a convincere il Consiglio Superiore Lavori Pubblici a mandare avanti l'opera con il proprio parere di fine 2019. RFI ha presentato un nuovo progetto nel Dicembre 2020 per le procedure di esproprio, e stato poi depositato con ulteriori modifiche nel Maggio 2021 ai fini del riesame per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Dal Giugno 2021 in poi, la Commissione Tecnica Nazionale per la VIA, organo di emanazione del Ministero della Transizione Ecologica, ha avviato una serie di verifiche sul progetto, inclusa la richiesta di documentazione integrativa del 28.2.2022. RFI ha depositato tali nuovi documenti nel Maggio 2022 ed il 7 giugno sono ripartiti i termini per esprimere nuove osservazioni da rendersi in 30 giorni.

Regione Lombardia ha terminato il proprio iter con la approvazione da parte della Commissione regionale per la VIA il 31.8.2022.

#### Parere favorevole di Regione Lombardia

Il 26 Settembre 2022, Regione Lombardia ha espresso formalmente il proprio parere con la Deliberazione di Giunta n° XI/7032 che si può trovare qui:

<https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/istituzione/Giunta/sedute-delibere-giunta-regionale/DettaglioDelibere/delibera-7032-legislatura-11>

In primo luogo si osserva che Regione Lombardia ricorda che con nota prot. T1-2021.72126 aveva espresso una serie di richieste di integrazione all'ultimo progetto presentato da RFI, tra le quali – lo ricordiamo – la necessità di salvaguardare il Canale Villoresi con la creazione di un by-pass tra i Comuni di Pogliano e Pregnana, passando per le campagne di Vanzago e liberando la zona in adiacenza alla linea ferroviaria.

Nella Deliberazione della Giunta Regionale, si esprime chiaramente che:

*“il progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y ... **si può considerare ambientalmente compatibile**... a condizione che, oltre al pieno rispetto delle mitigazioni e delle precauzioni operative definite dal Proponente stesso nello SIA e nelle successive integrazioni, siano rispettate le condizioni richiamate al capitolo 6 “Considerazioni conclusive” della già citata Relazione Istruttoria...”*

#### Modello di esercizio ferroviario

Il parere di Regione Lombardia è piuttosto articolato per quanto riguarda il sistema dei trasporti da e per Malpensa e nel nord della Lombardia ma, sfortunatamente, non affronta il tema principale, ovvero quello del solo quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y, ovvero l'oggetto dei lavori.

Inoltre, Regione Lombardia nel proprio parere prescrive un modello di esercizio differente da quello previsto a progetto:

- in primo luogo, **Regione Lombardia intende trasferire tutti gli attuali treni che da Milano Centrale raggiungono Malpensa** (cd. Malpensa Express) **passando per Saronno ogni 30 minuti, sulla nuova tratta Milano Centrale-Rho Fiera-Malpensa**; nel progetto di RFI se ne prevedeva uno ogni ora. Questa previsione non è chiaramente accettabile dai pendolari che utilizzano il Malpensa Express che – anche

recentemente – si sono mobilitati per evitare i tagli e le riduzioni di servizi da/per Malpensa passando da Gallarate.

- la prescrizione sul modello di esercizio parrebbe essere quello a regime dopo la realizzazione anche del triplicamento Parabiago-Gallarate.
- tale modello di esercizio integra anche la previsione di attivazione del collegamento del Terminal 2 di Malpensa alla linea del Sempione da nord all'altezza di Gallarate che dovrebbe realizzarsi, a detta degli esperti regionali, entro il 2024.

La prescrizione puntuale di Regione Lombardia su questo aspetto è la seguente:

*”...si condivide la progettualità in valutazione nella misura in cui la medesima garantisca l'attivazione del modello di esercizio obiettivo di seguito indicato:*

- *un servizio semiorario Milano Centrale - Malpensa T1 via Gallarate – T2, sostitutivo dell'attuale Milano Centrale-Malpensa via Saronno, da garantirsi a seguito dell'attivazione del collegamento T2 Malpensa – Linea RFI del Sempione la cui fine lavori è prevista per il 2024;*
- *un servizio semiorario Milano Cadorna - Malpensa T2 – Gallarate via Saronno (con attestamento a Gallarate);*
- *un servizio orario Novara-Malpensa-Gallarate (con attestamento a Gallarate);*
- *Il prolungamento del servizio S9 semiorario da Saronno a Malpensa T1 via Castellanza FN (raccordo Z) Gallarate – Malpensa T2, da garantirsi a seguito dell'attivazione del collegamento T2 Malpensa – Linea RFI del Sempione la cui fine lavori è prevista per il 2024;*
- *la deviazione della linea S5 in attestamento a Malpensa T1 via Gallarate – T2 a cadenza semioraria, previa compensazione sulla tratta Busto FN/Castellanza–Varese con prolungamento della coppia S40/S50 a cadenzamento semiorario con tutte le fermate fino alla rete FN;*
- *un servizio orario RE50 Lugano -Varese - Gallarate - Malpensa T2 via raccordo X Busto FS-Busto FN – Malpensa T1;*
- *un servizio orario RE Milano - Gallarate - Domodossola;*
- *un servizio orario regionale Milano - Gallarate - Arona- (Domodossola);*
- *un servizio orario regionale Milano – Gallarate - Luino;*
- *un servizio semiorario RE Milano - Gallarate - Varese-Porto Ceresio;*
- *un servizio suburbano semiorario (S15) Milano-Legnano;*
- *un servizio suburbano semiorario (S11) Como – Milano – Rho;*
- *un servizio suburbano semiorario (S14) Milano – Magenta.”*

A tale proposito il Comune di Vanzago osserva che **quanto riportato qui sopra è una visione prospettica che non è compatibile con l'attuale progetto della Rho-Parabiago e del Raccordo Y** perché:

- necessita anche del triplicamento Parabiago-Gallarate secondo quanto riportato dai progettisti di RFI nelle loro analisi progettuali
- dipende da altre opere e interventi sulla rete regionale e interregionale al momento non garantiti.

Ma la cosa peggiore è che Regione Lombardia pur di giustificare l'investimento necessario del Raccordo Y prevede di spostare il Malpensa Express che da Centrale va a Malpensa passando per Saronno sulla linea del Sempione passando per Rho Fiera. Questa è una soluzione davvero assurda perché il Malpensa Express che parte da Milano Cadorna e passa da Saronno (N.B.: treno che più volte Trenord ha cercato di cancellare nel corso degli anni scontrandosi l'opposizione dei pendolari in particolare di Busto Arsizio e dintorni) a cadenza semi-oraria esiste già ed è utilizzato principalmente dai pendolari, ed anche il Malpensa Express da Centrale a Malpensa passando per Saronno esiste già e non c'è alcun motivo per spostarlo sulla linea del Sempione.

Un conto è investire per potenziare un servizio, ma qui Regione Lombardia decide di spostare il Malpensa Express solo per giustificare un'opera pubblica – il Raccordo Y – davvero poco utile e che è avversata dal territorio (in particolare i Comuni di Castellanza e di Busto Arsizio e da Legambiente) e che serve solo per congestionare ancora di più una linea, quella della Milano-Rho-Legnano-Gallarate già congestionata aggiungendo 4 treni l'ora che probabilmente viaggeranno vuoti, visti i numeri di chi va da Centrale a Malpensa in treno.

**Il Comune di Vanzago chiede con forza a Regione Lombardia:**

- **di rivedere il modello di esercizio perché errato;**
- **e di discuterlo con i Comuni della tratta Rho-Gallarate** che conoscono bene le criticità sollevate dai pendolari che utilizzano quotidianamente il pessimo servizio ferroviario di Trenord;
- **e, soprattutto, di non spostare il Malpensa Express dalla tratta di Saronno alla tratta del Sempione perché completamente sbagliato;**
- e - in conseguenza - **di NON realizzare il raccordo Y.**

## Treni merci

Ciò che colpisce, è che Regione Lombardia fa cadere la maschera in merito all'utilità della tratta Rho-Gallarate per le merci, dopo più di dieci anni di menzogne. Nel parere c'è questo estratto:

*“La linea oggetto dell'intervento è una importante tratta delle reti TEN-T e fa parte del corridoio merci Reno-Alpi; tale linea interseca la linea ferroviaria Novara-Saronno-Seregno che, nella proposta di modifica del regolamento europeo 1315/2013, è classificata nella rete Core relativa al traffico merci.*

*A seguito della sottoscrizione del Protocollo d'Intesa per l'istituzione di un tavolo di concertazione permanente per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario sulla rete delle Regioni del Nord Ovest, firmato nel 2017 e rinnovato nel 2019, RFI ha previsto e realizzato interventi per portare la sagoma di linea a P/C80<sup>1</sup> per poter disporre dello standard massimo previsto lungo il corridoio Reno-Alpi; tali interventi risultano conclusi e il PIR aggiornato.*

*Ciò premesso, si osserva che, diversamente, nella documentazione di progetto, si prevedono standard tecnici dell'intervento tali da garantire una codifica del traffico combinato “P/C50”; si ritiene pertanto necessario che il progetto garantisca i massimi standard in termini di sagoma e modulo per il traffico merci lungo le tratte oggetto di intervento.”*

Tradotto in parole semplici, Regione Lombardia dice che l'attuale progetto della Rho-Gallarate prevede sì interventi per agevolare il traffico merci ma per arrivare SOLO alla sagoma P/C50, mentre **Regione Lombardia chiede di prevedere interventi per arrivare alla sagoma P/C80 e far transitare qui i treni merci più grandi attualmente esistenti** che passano per tutto il trasporto Europeo di lungo raggio (reti TEN).

Per Vanzago, questa NON è una novità! Già nelle varie osservazioni al Piano Regionale di Mobilità e Trasporti redatto dal 2014 in avanti, Vanzago aveva contestato alla Regione Lombardia di volere far scendere le merci dal Nord Europa sulla Rho-Gallarate e di aumentare la sagoma a P/C80 (vedasi le osservazioni del Comune di Vanzago espresse con Delibere di Giunta Comunale n° 104 del 24 luglio 2014 e n° 137 del 30 Luglio 2015), anche se Regione Lombardia aveva maldestramente detto che non era vero.

**Il Comune di Vanzago contesta nuovamente questa scelta di Regione Lombardia e chiede che tutti i cittadini della tratta e tutti pendolari si uniscano per ribadire che la tratta Rho-Gallarate deve essere destinata principalmente al traffico pendolari e al traffico di treni passeggeri.** Per tale motivo, non deve essere implementato l'adeguamento a P/C80 nella tratta Rho-Gallarate e poi bisogna destinare gli investimenti per adeguare le altre tratte ferroviarie transalpine dove debbono più agevolmente passare le merci. Tali tratte sono quelle transfrontaliere fino all'HUPAC di Busto Arsizio, la gronda est (Chiasso-Seregno-Monza per poi andare verso Venezia oppure verso Genova passando per Tortona) passando all'esterno del nodo Milano e le linee della direttrice Malpensa-Novara per poi proseguire giù per il Terzo Valico e Genova.

## Cantiere AS01

In maniera molto deludente, Regione Lombardia riconosce che il posizionamento del cantiere in Vanzago a lato della via I Maggio (e sovrapposto alla Vasca Volano a servizio della fognatura) è inserito nel Varco n°8 della Rete Ecologica Regionale, che questo Varco è importante per il sistema ambientale locale e regionale ma, invece di chiederne lo spostamento come fatto dal Comune di Vanzago e da tanti cittadini, prescrive a RFI di impiantare una siepe ai confini del cantiere!

Inutile dire che questa conclusione è estremamente deludente e non condivisa dal Comune di Vanzago.

## By-pass del Villoresi

Regione Lombardia – dopo aver di fatto richiesto nel Settembre 2021 a RFI di modificare il progetto valutando soluzioni alternative per preservare la funzionalità del Canale Villoresi, nel parere del Settembre 2022, invece, fa riferimento solo alla Valutazione di Incidenza per il by-pass proposto nel 2022 da RFI in risposta alle richieste di integrazione.

Si segnala, come elemento estremamente positivo in tale senso, che il Parco Agricolo Sud Milano ritiene tale opera progettuale “ammissibile” anche se chiede di realizzarla con ancora maggior grado di naturalità (es.: utilizzare le sezioni tipo B senza utilizzo di calcestruzzo) e con incrementi della vegetazione arboreo-arbustiva lungo i nuovi canali.

**In sintesi, il nuovo by-pass del Villoresi si conferma essere necessario ma va migliorato nei termini di ridurre l'impatto ambientale sul WWF di Vanzago e sul Parco Agricolo Sud Milano.**

---

<sup>1</sup> P/C80 (P= carri Poche, C= casse mobili e container)

## Barriere antirumore

Su tale aspetto, giova riportare – in sintesi – la cronistoria delle prescrizioni in tale senso prodotti da Regione Lombardia all'interno della stessa procedura di VIA sul progetto definitivo:

- nella DGR X / 1264 del 24.1.2014, Regione Lombardia prescrive questo:  
**“4. b) Dovranno essere utilizzate barriere acustiche in grado di *minimizzare la barriera determinata dall'effetto “muro continuo”*. In corrispondenza delle abitazioni dovrà privilegiarsi la scelta di barriere trasparenti.”**
- Il 10.8.2021 (nota prot. T1.2021.72126) Regione Lombardia prescrive questo:  
**“E... per le barriere antirumore, in quanto elementi confinari che definiscono i rapporti visivi tra ferrovia e spazi edificati e/o aree rurali, *prevedere la verniciatura della struttura e dei pannelli in acciaio con tonalità di colore adeguato ad una maggiore integrazione nel contesto paesaggistico*”**  
**“E.1. si chiede di dettagliare in sede integrativa nel corso della presente istruttoria le analisi e ipotesi sui criteri di intervento - relativamente alle barriere antirumore - che, al di là del rispetto dei valori di legge, consideri anche l'impatto visivo e l'effetto barriera determinato dalle opere di mitigazione in ambito urbano. *Il dimensionamento delle barriere dovrà essere studiato, cioè, tenendo conto anche dell'impatto visivo, paesaggistico e sociale delle barriere stesse, che pur proteggendo le abitazioni da rumore, potrebbero diventare elemento di degrado delle porzioni di città che si affacciano sulla ferrovia.*”**
- Nell'ultimo parere del Settembre 2022, si segnalano queste prescrizioni:  
**“con il progetto esecutivo, dovrà essere prodotta una *relazione attestante l'avvenuta ottemperanza alle prescrizioni relative a rumore e vibrazioni della DGR 1264 del 24/1/2014*”**  
**“A fronte delle integrazioni pervenute, *laddove non sia possibile garantire l'installazione di pannelli trasparenti, si ritiene necessario evitare l'utilizzo di diverse colorazioni nei pannelli a piena campitura, considerato che diverse tonalità troppo vicine tra loro possono determinare una dissonanza visiva. Si ritiene pertanto opportuno preferire una continuità visiva dei pannelli, utilizzando un'unica tonalità verde, analoga a quelle esistenti nei tratti autostradali e ferroviari riscontrabili nel nord Milano.*”**

Dal punto di vista di Vanzago, si segnala come elemento positivo che Regione Lombardia continua a ribadire la necessità di avere barriere totalmente trasparenti nei centri abitati e di evitare l'effetto “muro continuo”, cosa che non è garantita dall'attuale progetto. Desta perplessità, invece, la raccomandazione di fare le barriere tutte verdi che è in contrasto con quanto prescritto nel 2021.

## Osservatorio Ambientale

L'unica consolazione che si può riscontrare nella deliberazione è relativa al fatto che **il Ministero dell'Infrastrutture, ha accolto la richiesta dei Comuni di Vanzago e Castellanza, e successivamente del WWF in merito all'istituzione di uno specifico Osservatorio Ambientale sull'opera in oggetto.**

## Conclusione

Il Comune di Vanzago esprime rammarico e disappunto per le conclusioni alle quali è giunta Regione Lombardia e per il parere espresso che non risulta essere rispettoso dell'analisi accurata fatta dal Comune di Vanzago e dai cittadini più interessati alla devastazione dell'opera in oggetto.

In particolare è però necessario sottolineare, come elemento rilevante dal punto di vista politico, che la deliberazione del 2022 fa cadere ogni maschera: **Regione Lombardia vuole l'opera della Rho-Gallarate non per favorire il trasporto ferroviario a vantaggio dei pendolari ma per potenziare il traffico merci e per spostare il Malpensa Express dalla tratta Milano Centrale-Saronno-MXP a quella Milano Centrale-Rho Fiera-MXP.**