

LegnanoNews

Le news di Legnano e dell'Alto Milanese

In 38 FAQ tutto quello che c'è da sapere sul potenziamento Rho-Gallarate

Valeria Arini · Monday, January 18th, 2021

L'amministrazione comunale del Comune di Vanzago ha messo a disposizione alcune **FAQ** relative al **potenziamento della Rho-Gallarate**.

A che punto è l'opera del Potenziamento ferroviario della Rho-Gallarate?

Il 16 dicembre 2020, il Comune di Vanzago ha ricevuto la versione aggiornata del Progetto Definitivo Integrato del Potenziamento ferroviario Linea Rho-Arona, Tratta Rho-Gallarate, Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y. In particolare il secondo lotto costruttivo contiene: il quadruplicamento Rho-Parabiago, la trasformazione della stazione di Legnano in fermata e la realizzazione del Raccordo Y

Perché il Progetto Definitivo si chiama “integrato”?

Il Progetto Definitivo Integrato che, nei fatti, consente di integrare le due fasi del preliminare e del definitivo: ai sensi dell'Art. 167 comma 5 del DLgs 163/2006, “Il soggetto aggiudicatore ha facoltà di avviare la procedura di localizzazione dell'opera e valutazione di impatto ambientale sulla scorta del progetto definitivo, anche indipendentemente dalla redazione e dalla approvazione del progetto preliminare” ... “Il progetto definitivo è integrato degli elementi previsti per il progetto preliminare”.

Perché per la Rho-Parabiago e il Raccordo a Y si parla di Progetto Definitivo Integrato?

Perché il Progetto Definitivo della Rho-Gallarate, approvato con Delibera del CIPE 33-2010 è stato invalidato dalle sentenze del TAR Lombardia n.1912 del 9.7.2012 e del Consiglio di Stato del 21.12.2012. A seguito delle sentenze, RFI ha riavviato la procedura di approvazione del progetto definitivo modificato a seguito delle prescrizioni dettate dal CIPE nel 2010 sfruttando l'art. 167 comma 6 del D.Lgs 163/2006 e saltando la progettazione preliminare.

Cosa è l'appalto integrato?

Dopo l'approvazione del Progetto Definitivo, RFI -Italferr predisporrà il bando di gara per selezionare una o più aziende che saranno responsabili di redigere il progetto esecutivo e di eseguire i lavori.

Che differenza c'è tra Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo?

Chi vincerà la gara per l'appalto integrato, dovrà redigere il progetto esecutivo in conformità al definitivo “senza apprezzabili differenze di tecniche e di costo”.

Cosa è il “Raccordo Y”?

Il “Raccordo Y” è un “bretella di collegamento tra la linea F.S. e la linea esistente di Ferrovie Nord Milano Milano-Malpensa/Novara”. E’ localizzato a Busto Arsizio al confine con Castellanza e consente di collegare Milano Centrale a Malpensa; nel modello di esercizio è prevista la fermata intermedia a Rho Fiera Milano.

Cosa è la “Messa a PRG” di Rho?

La Messa a PRG di Rho rappresenta il lotto costruttivo di sistemazione di tutto il tratto di Rho per accogliere in ingresso i 4 binari della Rho-Gallarate e sistemare i binari della Milano-Torino.

Cosa è il “Quadruplicamento Rho-Parabiago”?

Nel tratto Rho-Parabiago di circa **8,5 km** sono previsti 4 binari invece dei 2 di esercizio attualmente esistenti. I binari centrali saranno utilizzati per il traffico del Passante Ferroviario, mentre i binari esterni sono destinati ai treni a Lunga Percorrenza (LP), ai Regionali (REG) e ai treni merci.

Quanti treni in più sono previsti grazie al Progetto Definitivo Integrato Fase 1 (quarto binario e raccordo Y)?

Nella Relazione Generale si riporta che nella tratta Rho-Parabiago i treni al giorno sono 206 nelle due direzioni (dati 2011-2013). Con il quarto binario si arriverà a **304 treni al giorno poiché**: si aggiungono 72 treni del passante (1 ogni 30 minuti nelle 2 direzioni per 18 ore al giorno) che, in direzione Gallarate, fermano a Parabiago, si aggiungono 36 treni Milano Centrale-Malpensa via Raccordo Y (1 ogni ora nelle 2 direzioni per 18 ore al giorno) mentre i treni merci previsti dal modello scendono da 30 a 20 al giorno. Nelle tratte dopo Parabiago verso Gallarate non sono previsti incrementi di treni.

Cosa è la Conferenza dei Servizi per un’opera ferroviaria di interesse nazionale come questa?

La conferenza di servizi viene convocata dal Ministero dei Trasporti dopo il deposito del progetto da parte del soggetto proponente (RFI/Italferr). Alla conferenza dei Servizi vengono inviatati tutte le amministrazioni (Regioni, Province e Comuni) su cui è localizzata l’opera, alle altre amministrazioni che devono rilasciare permessi o che partecipano al CIPE (Ministeri, Soprintendenza, ...) e ai gestori di opere interferenti (es.: acqua, luce, gas, strade, ecc...) i quali “...posso presentare motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative...”.

Che ruolo hanno i Comuni nella Conferenza di Servizi?

All’art 167 del D.Lgs 163/2006 si indica che “Il parere istruttorio sul progetto preliminare ai fini urbanistici ed edilizi è reso dalle sole regioni o province autonome, sentiti i comuni interessati, ai sensi dell’articolo 165.”. Per quanto riguarda il progetto definitivo, invece, si rimanda all’art 166 e a quanto riportato in precedenza.

Come si svolge la Conferenza dei Servizi nel caso di Progetto Definitivo Integrato come per la Rho-Gallarate – Fase 1 ?

Per il Progetto Definitivo Integrato, l’art 167 del D.Lgs 163/2006 al comma 5 prevede che “...In tal caso il progetto definitivo è istruito e approvato, anche ai predetti fini, con le modalità e nei tempi previsti dagli articoli 165 e 166, comma 5-bis. La conferenza dei servizi si svolge sul progetto definitivo con le modalità previste dall’articolo 165, comma 4.”

Si ricorda che l'unico parere vincolante è quello di Regione Lombardia: nella fattispecie, infatti, si ricorda che lo stesso articolo afferma che “I Presidenti delle regioni e province autonome interessate si pronunciano, sentiti i Comuni nel cui territorio si realizza l'opera”.

Quali sono i prossimi passaggi progettuali della Rho-Gallarate?

La procedura per l'opera in oggetto è particolarmente complessa per via del cambio significativo di modello di esercizio da parte di Regione Lombardia tra Progetto Preliminare e Definitivo e dall'inserimento di un quarto binario in aggiunta al terzo previsto nel preliminare, alle sentenze e alle varie riprogettazioni intercorse dal 2009 al 2020. In base alle ultime comunicazioni di RFI e del Ministero dei Trasporti, si può definire questo percorso che non tiene conto di ulteriori elementi che matureranno nei prossimi mesi: La Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo integrato tenutasi nel 2013 non è ancora conclusa per via del cambio progettuale resosi necessario per le prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dal 2014 al 2019. Il Ministero dell'Ambiente dovrà quindi valutare se esperire una nuova Valutazione di Impatto Ambientale sulle modifiche progettuali fatte in questo periodo e dare un parere. Successivamente, il Ministero dei Trasporti indirà una nuova riunione della Conferenza dei Servizi e successivamente, il CIPE esaminerà tutto il procedimento ed approverà l'opera con una propria deliberazione in cui saranno riportate tutte le considerazioni, le prescrizioni e le osservazioni del caso maturate in tutto il percorso. Dopo l'approvazione al CIPE, RFI potrà far partire l'appalto integrato per individuare chi eseguirà il Progetto Definitivo e che realizzerà l'opera

Chi è il proponente dell'opera?

Il proponente dell'opera è RFI che la realizza nell'ambito del Contratto di Programma con il Ministero dei Trasporti.

Chi approva formalmente l'opera?

Il CIPE – Comitato Interministeriale di Programmazione Economica.

Che ruolo ha Regione Lombardia?

Regione Lombardia ha sostenuto la necessità del potenziamento della Rho-Arona, originariamente nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro “Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale a Malpensa 2000” sottoscritto il 3.3.2009 con lo Stato e approvato dal CIPE il 19.2.1999. In seguito, con DGR n. VII/16381 del 13.2.2004 ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto preliminare dell'opera (triplicamento Rho-Gallarate) ed ha formulato l'assenso ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'opera.

Con DGR n. VIII/10273 del 7.10.2009 ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto preliminare dell'opera (con il quadruplicamento Rho-Parabiago), oltre ad avere dettato la modifica del modello di esercizio inserendo il quadruplicamento come vincolo progettuale nel passaggio da progetto preliminare a progetto definitivo.

Con DGR n. X/1264 del 24.01.2014 ha espresso: parere favorevole con prescrizioni sul progetto definitivo integrato del “Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y” condizionato al recepimento di alcune raccomandazioni; parere favorevole condizionato circa la compatibilità ambientale del progetto stesso; favorevole volontà d'Intesa Stato-Regione in ordine alla localizzazione dell'opera. Inoltre nel 2016 Regione Lombardia è tornata a chiedere allo Stato di finanziare l'opera in oggetto nel dossier infrastrutture che è stato poi recepito il 25.11.2016 all'interno del cosiddetto “Patto per la Lombardia” tra la Regione e lo Stato. Tra gli interventi prioritari rientra il “Potenziamento rete

ferroviaria Rho – Gallarate (I fase)”, ovvero il quadruplicamento della Rho-Parabiago più il Raccordo a Y.

L'opera è finanziata?

Sì. I fondi per il primo lotto sono presenti nel “Contratto di Programma RFI – Parte investimenti 2017-2021 Aggiornamento al 2018-2019” per un importo pari a 523 milioni di euro (di cui 19 già consuntivati). L’ultimo stanziamento di risorse risale al luglio 2019 quando è stato approvato dal CIPE il già citato contratto.

Maggiori e recenti informazioni qui:
<https://comune.vanzago.mi.it/potenziamento-rho-gallarate-nuoviaggiornamenti/>

Dove trovo i riferimenti procedurali e burocratici sulla Rho-Gallarate?

Un riassunto dei principali passaggi sull’iter dell’opera lo si trova nella Relazione Generale al Progetto, disponibile anche sul sito del Comune di Vanzago:
<https://comune.vanzago.mi.it/progetto-potenziamento-linea-ferroviaria-rho-gallarate-estratto/>

Maggiori e più precise informazioni si trovano sul sito relativo al monitoraggio delle opere pubbliche in Italia presso la Camera dei Deputati – SILOS Sistema Informativo Legge Opere Strategiche, alla scheda 13, con ultime informazioni risalenti al Novembre 2019:
<http://silos.infrastrutturestrategiche.it/admin/scheda.aspx?id=1247>

Anche il sito dell’osservatorio regionale riporta la scheda dell’opera, ma è aggiornato al 2017 con documenti molto risalenti e non più attuali:
<https://lombardia.portale-infrastrutture.it/intervento.php?id=1212>

<https://comune.vanzago.mi.it/utilita/potenziamento-linea-ferroviaria-rho-gallarate/>

Che posizioni ha espresso il Comune di Vanzago sui vari progetti definitivi presentati?

Il Comune di Vanzago ha sempre espresso posizioni di contrarietà ai progetti definitivi della Rho-Parabiago per via dell’enorme impatto sul proprio territorio. Tali posizioni sono riportate, con tanto di motivazioni di dettaglio, proposte di alternative e richieste di modifiche per mitigare l’impatto, nelle varie delibere di Giunta Comunale. A tale proposito si segnala:

Deliberazione di Giunta Comunale n. 174 del 5 ottobre 2009 contenente le osservazioni sul progetto definitivo di potenziamento della linea ferroviaria del 2009

Deliberazione di Giunta Comunale n. 145 del 4 agosto 2011 contenente le osservazioni sul progetto definitivo della Rho-Parabiago modificato dopo l’approvazione del CIPE;

Deliberazione di Giunta Comunale n. 170 del 14 novembre 2013, contenente le osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale relativo al nuovo progetto definitivo integrato del 2013 presentate per la procedura di VIA – Valutazione di Impatto Ambientale;

Deliberazione di Giunta Comunale n. 194 del 7 dicembre 2013, contenente le osservazioni al nuovo progetto definitivo integrato del 2013 presentate alla Conferenza di Servizi;

Il Comune di Vanzago ha anche espresso contrarietà al progetto in altri procedimenti, tra cui:

Il parere circa la procedura di Regione Lombardia del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) espresso con Deliberazione di Giunta Comunale n° 104 del 24 luglio 2014;

Il parere circa la Proposta di Programma Operativo di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Svizzera 2014 – 2020 espresso con Deliberazione di Giunta Comunale n° del 20 Settembre 2014;

Un successivo parere circa il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) espresso con

Deliberazione di Giunta Comunale n° 137 del 30 luglio 2015.

Si aggiunge che il 5 Marzo 2020, con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 11/2020, anche il Consiglio Comunale – nella sua nuova composizione dopo le elezioni del 2019 – ha approvato all'unanimità una mozione che esprime “contrarietà alla realizzazione del progetto in quanto tale e alle modalità attuate da Regione Lombardia e RFI – Italferr nel condurre l'iter di tale delicata ed impattante progettazione” oltre che redigere una serie di richieste alle istituzioni responsabili del progetto.

Come posso avere l'ultimo progetto della Rho-Gallarate per consultazione?

Il progetto è disponibile per consultazione presso Regione Lombardia e RFI e tutti gli interessati possono chiederne la consultazione come da avviso di RFI del 14.12.2020. Il Comune di Vanzago, così come gli altri Comuni ed enti interessati, ha ricevuto il 16 dicembre 2020 copia del progetto – che consta di oltre 2.000 documenti racchiusi in 5 DVD (circa 14 GByte) e lo ha reso disponibile a tutti gli interessati. Per richiederlo è sufficiente scrivere una e-mail a sindaco@comune.vanzago.mi.it oppure telefonare allo 02.93.962.212/211.

Un estratto del progetto (con le lettere di RFI) è stato pubblicato dal Comune di Vanzago sul proprio sito [a1 seguente link:](https://comune.vanzago.mi.it/progetto-potenziamento-linea-ferroviaria-rho-gallarate-estratto/) <https://comune.vanzago.mi.it/progetto-potenziamento-linea-ferroviaria-rho-gallarate-estratto/>

Quando partiranno i lavori a Vanzago?

Nel Documento con il “Piano Lavori” messo a disposizione sul sito del Comune di Vanzago: <https://comune.vanzago.mi.it/progetto-potenziamento-linea-ferroviaria-rho-gallarate-estratto/> si indica la previsione di avviare i lavori che interessano Vanzago (già nella Macrofase 1) circa 13 mesi dopo l'avvio di tutta l'attività e, comunque, dopo l'inizio del programma che dovrebbe comunque avvenire dopo la conclusione dell'iter approvativo e della gara per individuare l'impresa che realizzerà l'opera.

È vero che ci sono 4 binari solo tra Rho e Parabiago e poi si prosegue con due binari fino a Gallarate?

Sì. I 4 binari finiscono a Parabiago.

Come mai sono stati inseriti 4 binari invece di 3?

Regione Lombardia ha sviluppato un nuovo modello di esercizio a partire dal 2002 che ha visto la sua prima applicazione con il Passante Ferroviario nel dicembre 2004 lungo l'asse nord-ovest. Con questo modello, Regione ha dettato l'inserimento del quadruplicamento tra Rho e Parabiago per inserire una linea aggiuntiva del Passante oltre alla S5. Tale linea in origine era chiamata S15 ma ora parrebbe essere la S11 e garantirebbe di avere in questa tratta un treno del Passante a cadenza di 15 minuti.

Quando partiranno i lavori per il terzo binario tra Parabiago e Gallarate?

Prima dell'avvio dei lavori, bisogna che RFI faccia la progettazione preliminare e definitiva (o definitiva integrata) del triplicamento, che lo Stato stanzi i fondi, che il CIPE approvi l'opera, e poi che RFI faccia la gara per individuare l'impresa che realizzerà i lavori.

Cosa succede alla Stazione di Vanzago?

Da progetto, l'attuale stazione di Vanzago sarà trasformata in fermata, così come per la Stazione di Legnano e come la nuova fermata di Nerviano.

Siccome i binari per i treni pendolari saranno il 2 e il 3 (mentre l'1 e il 4 saranno utilizzati per i

treni lunga percorrenza e per i merci) non ci sarà più il marciapiede attuale lato binario 1 ma si potrà accedere ai treni tramite sottopassi e ascensori sia per andare in direzione Milano o in direzione Gallarate. A tal proposito verrà sistemata la banchina centrale che sarà spostata di circa 110 metri più verso Milano.

Infine nel progetto attuale non sono previsti né la sala d'attesa, né il bagno, né il bar.

Come si modificheranno gli accessi ai binari?

Il sottopasso attuale tra i binari non viene spostato ma viene modificato in questo modo: dalla via Assisi è possibile accedere non solo via scale ma anche via ascensore; dall'altro lato (quello di Piazza XXV aprile) si aprirà l'accesso al sottopasso per raggiungere i binari 2 e 3 con tanto di ascensore. L'attuale accesso dal sottopasso di via Gattinoni verrà chiuso, non essendoci più la banchina. Sarà realizzato un nuovo sottopasso per i binari centrali a 50 metri circa dall'attuale limite della banchina centrale che si affaccerà sul nuovo parcheggio di via Pregnana; anche in questo caso l'accesso sarà con scale e con ascensore. Per maggiori dettagli si rimanda alle tavole sul [sito](#).

<https://comune.vanzago.mi.it/progetto-potenziamento-linea-ferroviaria-rho-gallarate-estratto/>

Quali saranno i parcheggi a servizio della stazione?

Il parcheggio di via Assisi (Parcheggio Sud) avrà 224 posti auto (di cui 107 esistenti e 117 nuovi) più 20 posti disabili; per eseguire questo raddoppio dell'area di parcheggio RFI espropriera l'area verso il Cuotal. Sulla via Pregnana, indicativamente all'altezza tra la parte terminale del campo sportivo F. Raimondi e via della Liberazione, verrà realizzato il nuovo Parcheggio Nord che contempla 200 posti auto di cui 5 per disabili.

Come si modifica la viabilità per/dalla stazione?

Per arrivare in stazione a piedi non ci saranno modifiche rispetto alla situazione attuale a parte: l'eliminazione dell'accesso diretto al binario dal sottopasso di via Gattinoni/Ferrario, l'aggiunta del nuovo accesso da via Pregnana con relativi camminamenti. Per arrivare in stazione con l'auto, invece, ci saranno tre possibilità: l'attuale da via Assisi in corrispondenza del parcheggio Sud, il nuovo accesso su via Pregnana in corrispondenza del nuovo parcheggio Nord provenendo da via Umberto I, percorrendo via Castelli che sarà trasformata in un senso unico, per poi uscire su via Pregnana con la nuova strada a senso unico che raggiungerà il parcheggio Nord.

Come mai viene realizzata la fermata di Nerviano in località Cantone?

La fermata di Nerviano non era prevista nel progetto preliminare ma è stata inserita come prescrizione del CIPE nel 2005 prima della progettazione definitiva.

Sono previsti dei cantieri della ferrovia a Vanzago?

Sono previsti 10 cantieri per la messa a PRG di Rho e 21 per il Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. Di questi sono stati previsti da RFI in Vanzago: l'area di stoccaggio AS01 di 8.500 mq localizzata al termine della via Del Lazzaretto lato via della Liberazione e L'area tecnica S.P. 229 di 4.200 mq localizzata per l'80% circa sul territorio di Pogliano Milanese ma dietro al Condominio Filanda 7 in via Madre Teresa di Calcutta 1/3.

Quanti sono i fabbricati (abitazioni/box/fabbricati) che saranno demoliti per far posto alla nuova ferrovia?

Al momento sono previste le seguenti demolizioni:

Un fabbricato in via Mario Greppi

Un fabbricato in via Vittorio Veneto

Un fabbricato per realizzare la nuova viabilità tra piazza XXV Aprile e il Parcheggio Nord

Tutti i locali di RFI all'interno dell'attuale area della stazione

Il fabbricato tra la fine della via Umberto I e l'inizio della via Castelli e, probabilmente, un fabbricato all'interno del cortile di via Corridoni 3

Il cortile all'inizio della via P. Ferrario

Un fabbricato in fondo a Via Valle Ticino

Una parte delle abitazioni all'interno del cortile in fondo a via Cantoniera, in particolare quelle rivolte verso la ferrovia

Sono previsti inoltre altri interventi di demolizione e ricostruzione all'interno di altre proprietà tra cui i due condomini Filanda 7 e probabilmente, Filanda 1.

Quante sono le aree espropriate?

Nell'elenco degli espropri di Vanzago sono riportate 46 schede catastali, ognuna delle quali, però, può avere molti proprietari (esempio per i condomini o per le proprietà indivise).

Non sono espropriato ma ho una proprietà vicino alla ferrovia: ho diritto a dei rimborsi?

In virtù delle richieste dei Comuni in sede di progettazione definitiva e con l'avallo del CIPE, sono state previste delle compensazioni economiche per le unità immobiliari cosiddette "frontiste" ovvero che stanno all'interno della fascia dei 30 metri di distanza dalla rotaia più esterna.

RFI o Regione Lombardia non mi hanno informato dell'esproprio; è corretto?

Sì, poiché è consentito dalla legge visto l'elevato numero di espropri da gestire. RFI ha emesso in data 14.12.2020 l'avviso che è stato subito ripreso sul sito del Comune di Vanzago ed è stato inviato in forma cartacea dall'amministrazione comunale a circa 1.000 famiglie che abitano nelle vicinanze della ferrovia subito dopo Natale, proprio per aumentare il livello di conoscenza di tale problema.

Abito vicino alla ferrovia: come posso tutelarmi?

Per prima cosa è necessario redigere ed inviare delle osservazioni nel termine di 60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso di RFI, ovvero entro l'11.2.2021 (data da confermare).

Per farlo è fortemente consigliato:

Recuperare tutto il Progetto Definitivo Integrato per comprendere quali sono gli impatti (vedi la domanda apposita) o quantomeno le parti di interesse; chiedere appuntamento ai tecnici di RFI per visionare il progetto e chiedere loro opportuni chiarimenti

redigere le osservazioni nei termini indicati. Il Comune di Vanzago, come fatto in passato, sta predisponendo un modulo fac-simile di osservazioni per agevolare chi ha necessità o intenzione di inviarle. Esistono anche diversi professionisti che possono fornire supporto specifico agli espropriati (avvocati, geometri, ingegneri, notai, ...): il Comune di Vanzago sta predisponendo un apposito albo per agevolare chi ha bisogno.

Abito lontano dalla ferrovia: subirò degli impatti?

Vanzago verrà impattata pesantemente dai lavori sulla linea ferroviaria ma anche in altre parti del paese interessate dai lavori tra cui i sottopassi di viale Europa Unita, il sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta, la zona del parco della Filanda, del Cerini, di via Quasimodo, la via Castelli. Nel piano della cantierizzazione sono previsti due cantieri (vedi domanda specifica) e il passaggio di camion e mezzi pesanti in quantità estremamente significative durante le fasi di lavorazione. Tra

i principali impatti, poi, si segnala la presenza delle barriere antirumore di altezza compresa tra 4,83 metri (tipologico H5) e 7,5 metri (tipologico H10) dal piano del ferro, ovvero dal binario.

Come sono fatte le barriere antirumore?

Le barriere antirumore sono state previste sin dagli anni '90 nel cosiddetto "Piano di Risanamento Acustico" necessario per rispettare le normative in tema di contenimento del rumore generato dalla ferrovia. Le barriere sono composte da un basamento in calcestruzzo fino all'altezza di 2 metri dal piano del ferro (ovvero dal binario) per una altezza complessiva di circa 2,80 metri dal terreno e sormontate da una pannellatura leggera fino all'altezza indicata nello studio di dimensionamento acustico. Il tipologico standard va da H0, con altezza di 2 metri dal piano del ferro, ovvero solo con la base in calcestruzzo, fino ad H10 con altezza di 7,5 metri dal piano del ferro per quelle di tipo verticale e 7,38 metri per quelle inclinate. Indicativamente le barriere sono poste ad una distanza di 2,5 metri dal binario più esterno.

This entry was posted on Monday, January 18th, 2021 at 6:45 pm and is filed under [Alto Milanese](#), [Rhodense](#), [Varesotto](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.