



Comune
di Vanzago

Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y - Revisione parere CTVA n. 1509/2014

OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VANZAGO

Allegato alla Deliberazione di Giunta Comunale n. 84 del 10.06.2021



Comune
di Vanzago

Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y - Revisione parere CTVA n. 1509/2014
OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VANZAGO



Il presente documento “Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y. OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VANZAGO - Revisione parere CTVA n. 1509/2014” è stato realizzato dal Centro Studi PIM nell’ambito delle Attività Istituzionali a favore del Comune di Vanzago per l’anno 2021.

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

dott. Franco Sacchi (*Direttore Responsabile*)

ing. Maria Evelina Saracchi (*Capo Progetto*)

Alma Grieco (*Staff PIM*)

Referenti per il Comune di Vanzago sono:

Guido Sangiovanni (*Sindaco*)

Ivano Pravettoni (*Vicesindaco*)

arch. Redeo Cominoli (*Responsabile Settore Tecnico*)

Altri contributi tecnici sono stati forniti da:

Ing. Santo Cozzupoli (*Consulente in materia ambientale*)

HEUSSEN Studio legale e Tributario (*Consulente Legale*)

Sommario

PREMESSA	7
1 PROGETTO DEFINITIVO OGGETTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE	9
1.1 Cronistoria del progetto	9
1.2 Principali temi oggetto della rielaborazione progettuale PD2020	13
1.3 Principali valutazioni ambientali preliminari condotte per il PD2020	15
1.4 Modifiche della documentazione tra il Progetto Definitivo depositato nel dicembre 2020 (PD2020) e quello presentato per la VIA nel maggio 2021	17
1.5 Aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale (SIA2021) sulle parti modificate contenute nel PD2020	29
2 RICHIESTE GENERALI SULL'OPERA	32
3 OSSERVAZIONI SUGLI ASPETTI PROCEDURALI DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE	33
3.1 Valutazione di Impatto Ambientale sul Progetto Preliminare, difformità del Progetto Definitivo dal Preliminare e Project Splitting	33
3.2 Procedura di "Revisione del Parere CTVA2014"	36
4 OSSERVAZIONI SUGLI ASPETTI PROCEDURALI PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA E L'AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA	39
4.1 La procedura di VINCA sulla Rho-Parabiago fino al 2013	39
4.2 La procedura di VINCA sulla Rho-Parabiago nella VIA 2021	47
4.3 Principi giuridici sulla procedura di VINCA applicabili alla VIA 2021 sulla Rho-Parabiago	48
4.3 Autorizzazione paesaggistica	53
5 ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E NATURALISTICHE NELLA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO	55
5.1 Quadro di riferimento programmatico e inquadramento territoriale	55
5.2 Pianificazione territoriale, sistema dei vincoli e aree protette	61
5.3 Il sistema delle tutele: Sito Natura 2000 "Bosco di Vanzago", RER e REP	68
5.4 Quadro di riferimento progettuale e analisi delle alternative	85
5.5 Quadro di riferimento ambientale: atmosfera	90
5.6 Quadro di riferimento ambientale: ambiente idrico	93
5.7 Quadro di riferimento ambientale: suolo e sottosuolo, inclusa la cantierizzazione	113
5.8 Quadro di riferimento ambientale: flora, fauna ed ecosistemi	134
5.9 Quadro di riferimento ambientale: clima acustico e vibrazionale	142
5.10 Quadro di riferimento ambientale: materie prime e rifiuti, terre e rocce da scavo	151
5.11 Quadro di riferimento ambientale: salute pubblica	155



5.12 Opere di mitigazione ambientale: alberature e aree verdi	156
6 ALTRI RILIEVI TECNICI E RICHIESTE DI MIGLIORIE PUNTUALI AL PD2020	157
6.1 Assetto generale dell'andamento planimetrico del tracciato ferroviario	157
6.2 Adeguamento della stazione di Vanzago	159
6.3 Adeguamenti viari e piste ciclabili	166
6.4 Interferenze con i sottoservizi	175
6.5 Demolizioni di abitazioni e manufatti o danni in fase di esecuzione lavori	179
6.6 Opere di compensazione	179
7 ULTERIORI CIRITICITÀ PUNTUALI SUL PROGETTO	183
7.1 Osservazioni generali in tema di espropri e demolizioni e relativi indennizzi	183
7.2 Osservazioni generali in tema di espropri e demolizioni e relativi indennizzi	197
8 ANALISI DI RISPONDENZA ALLE PRESCRIZIONI/OSSERVAZIONI DI INTERESSE PER VANZAGO	200
8.1 Delibera CIPE n. 33 del 13.05.2010 di approvazione del PD 2009/1 per il solo "Lotto Funzionale 1", con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT da ottemperare nelle fasi di progettazione esecutiva e realizzativa	200
8.2 Osservazioni del Comune di Vanzago al SIA del nuovo PD2013 espresse con DGC n. 170 del 14.11.2013	205
8.3 Osservazioni del Comune di Vanzago al PD2013 espresse con DGC n. 194 del 07.12.2013 ai fini della Conferenza di Servizi del 16.12.2013	208
8.4 Parere Regionale sul PD2013 espresso con DGR n. X/1264 del 24.01.2014, comprensivo di "Valutazione Tecnica del Progetto", "Valutazione di Impatto Ambientale", e "Relazione in merito alla localizzazione dell'opera ai fini dell'intesa Stato-Regione Lombardia"	219
8.5 Parere n. 1509 del 23.05.2014 della Commissione Tecnica VIA per la Compatibilità Ambientale del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" con prescrizioni per il PE	225
8.6 Osservazioni del Consiglio Superiore Lavori Pubblici sull'Affare 98/2013 del 26.09.2014	231
8.7 Parere definitivo n. 73 del 29.11.2019 del CSLPP, con espressione di raccomandazioni e osservazioni da recepire nel PD 2019 del "Lotto Funzionale 1" prima della scelta del contraente e previo controllo di ottemperanza alle prescrizioni impartite	233
9 SINTESI DELLE RICHIESTE DEL COMUNE DI VANZAGO	235



Comune
di Vanzago

Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y - Revisione parere CTVA n. 1509/2014
OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI VANZAGO



PREMESSA

Con avviso al pubblico del 12.05.2021, RFI ha **dato comunicazione dell'aggiornamento della Valutazione di Impatto Ambientale** (ai sensi dell'art. 216, comma 27, del DLgs n. 50/2016, per gli effetti dell'art.185 del DLgs n. 163/2006), in esito agli approfondimenti progettuali e alle prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con pareri nn. 98/2014 e 73/2019, del Progetto definitivo del quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate.

Il progetto è stato sottoposto alla procedura di VIA nazionale, in quanto relativo ad opere previste dall'allegato II della Parte seconda del DLgs n. 152 del 03.04.2006 e s.m.i. (punto 10 "tranchi ferroviari per il traffico a grande distanza").

A tal fine, RFI ha presentato al Ministero della Transizione Ecologica l'**aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale relativo alle modifiche apportate al progetto**, che – a detta del Proponente – riguardano:

- progettazione di una soluzione di attraversamento ferroviario del fiume Olona a Rho, conforme alle disposizioni del DM 14.01.2008, corredata di uno studio idraulico aggiornato;
- adozione di un sistema di drenaggio di piattaforma indipendente dal derivatore di Parabiago, tale da svincolare la realizzazione della linea dalla necessità di realizzare il nuovo by-pass del canale Villosesi, originariamente richiesto come "opera correlata";
- dimensionamento delle barriere acustiche secondo lo scenario di 1^a fase e ottimizzazione costruttiva delle barriere su muri previsti lungo la sede ferroviaria a protezione degli edifici;
- aggiornamento delle aree di cantiere allo stato dei luoghi ed alle mutate disponibilità del territorio in una più agevole logistica di cantiere;
- aggiornamento del bilancio complessivo dei materiali di scavo a seguito delle modifiche/ottimizzazioni rappresentate e ridefinizione dei siti di destinazione;
- adeguamento del franco idraulico del viadotto sullo scolmatore Olona;

Alcune parti modificate del progetto ricadono all'interno di aree naturali protette di cui alla L n. 394/1991, ossia il Parco del Roccolo, il PLIS Parco del Basso Olona ed il Parco Agricolo Sud Milano, mentre nessuna di esse ricade all'interno di siti della Rete Natura 2000, in particolare la Riserva naturale «Bosco WWF di Vanzago» - ZSC/ZPS IT2050006 «Bosco di Vanzago».

Il presente documento riporta le **osservazioni formulate dal Comune di Vanzago in merito al progetto variato ed al relativo aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale**, pubblicati per la consultazione sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) del Ministero della Transizione Ecologica. Con riferimento a quanto sopra riportato, il Comune di Vanzago presenta anche **ulteriori osservazioni di carattere generale sul progetto** e formula rilievi tecnici e **richieste aggiuntive di migliorie puntuali**, esito di un esame documentale avviato già dal 16.12.2020 e per il quale sono stati eseguiti dal Comune di Vanzago dei tavoli di confronto nel gennaio-febbraio e aprile-maggio 2021, in particolare con il Consorzio di Bonifica Est Ticino Villosesi, CAP Holding, Città metropolitana di Milano, Parco Agricolo Sud Milano e WWF. Ciò denota che l'Amministrazione Comunale di Vanzago, pesantemente impattato dal quadruplicamento della linea ferroviaria Rho-Parabiago, ha da sempre posto enorme attenzione ai vari progetti elaborati dal Proponente e, con il doveroso rispetto istituzionale, ha sempre collaborato con il Proponente, gli altri Enti e privati interferiti, la Regione Lombardia, la Città metropolitana di Milano, i vari Ministeri, il CIPE, il Governo,



etc..., al fine di fare comprendere il sacrificio della comunità di Vanzago e per cercare di proporre soluzioni migliorative e interventi di mitigazione in caso gli enti sovraordinati – nel pieno rispetto delle procedure e del rispetto del territorio e delle persone – vorranno continuare a realizzare l’opera. Per farlo, si è sempre entrati nel dettaglio del progetto analizzandolo con il supporto di professionisti incaricati all’uopo per meglio “districarsi” in tematiche così tanto variegata e complesse.

Nell’analizzare il PD2020, il Comune di Vanzago sottolinea la necessità di **avviare una serie di tavoli di interlocuzione con Italferr/RFI e gli altri enti interferiti**, per scrutinare in dettaglio e insieme il PD2020, come richiesto il 07.01.2021 con nota prot. 237/2021 da parte di tutti i 10 Sindaci dei Comuni della tratta.

Il Comune di Vanzago auspica, inoltre, che il Ministero dei Trasporti indichi una **nuova sessione di Conferenza di Servizi**, in seguito a quella di apertura tenutasi nel 2013.

1 PROGETTO DEFINITIVO OGGETTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

1.1 Cronistoria del progetto

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

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

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

Tutto ciò ha portato, alla data odierna:

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

N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
1.a	10.06.2003	RFI	Invio al MIT del PP – Progetto Preliminare (2013) ai sensi della Legge Obiettivo n. 443/2001, con relativo SIA – Studio di Impatto Ambientale.	Terzo binario adiacente ai due già presenti tra le stazioni di Gallarate e Rho. (cfr. n.1 – PP 2003)



N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
1.b	06.07.2004	Commissione Speciale di Valutazione d'Impatto Ambientale	49-CSVIA-PRR-VIA – Parere ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera: Potenziamento della linea Rho-Gallarate: realizzazione terzo binario	
2	Delib. CIPE n. 65 del 27.05.2005	CIPE	Approvazione del PP 2003 (ex artt. 165 e 185 com. 6, del DLgs n. 163/06) con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT; accertamento della compatibilità ambientale dell'opera, perfezionamento dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera e automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati.	
3	31.07.2009	RFI	Presentazione agli Enti del PD – Progetto Definitivo (2009) ottemperante alle prescrizioni CIPE sul PP (oltre che rispondente ai nuovi aggiornati programmi di sviluppo ferroviario della Regione), con avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità ai privati interessati dalle attività espropriative (ex art. 166, com. 2 del DLgs n. 163/06).	
4	08.10.2009	MIT	Convocazione della Conferenza di Servizi istruttoria. Osservazioni del Comune di Vanzago sul PD 2009 espresse con DGC n. 174 del 05.10.2009.	
5	Parere n. 383 del 30.11.2009	Comm. Tecnica VIA	Valutazioni di compatibilità ambientale del PD 2009 (ex art. 185, com. 4 lett. "a" e "b" e com. 5 del DLgs n. 163/2006), con condizioni e prescrizioni.	Quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, con prosecuzione del triplicamento fino alla stazione di Gallarate; inserimento della "connessione Y" a Busto Arsizio tra le linee RFI e FNM e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.3 – PD 2009)
6	Nota prot. DVA 2010/003785 del 12.02.2010	Dir.Gen. VIA del MATTM	Verifica dell'ottemperanza del PD 2009 alle prescrizioni della Delib. CIPE n. 65/2005, accertata la sussistenza di una sostanziale coerenza del PD 2009 con il PP 2003, con specificazione che le variazioni del PD 2009 non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo o introducono elementi migliorativi ovvero comportano nuove soluzioni accettabili dal punto di vista della compatibilità ambientale. Verifica dell'ottemperanza del PD 2009 alle prescrizioni del Decreto di compatibilità ambientale sul PP 2003 (di cui alla Delib. CIPE n. 65/2005), nonché la compatibilità ambientale delle variazioni introdotte.	
7	Delib. CIPE n. 33 del 13.05.2010 (GU n. 42 del 21.02.2011)	CIPE	Approvazione del PD 2009/1 per il solo "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") (ex art. 165 e art. 185 com. 6, del DLgs n. 163/2006) con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT da ottemperare nelle fasi di progettazione esecutiva e realizzativa. Tali prescrizioni hanno determinato modifiche di tracciato nei comuni di Pregnana e Vanzago e nuove previsioni per gli interventi sulla viabilità, sui percorsi ciclabili, sui parcheggi, sulle opere a verde.	Quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, "connessione Y" a Busto Arsizio e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.3 – PD 2009/1)



N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
8	novembre 2010-gennaio 2011	Tavoli tecnici RFI-Regione-Comuni	Concertazione e condivisione (verbalizzata) delle soluzioni progettuali del PD 2009/1 per appalto del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima"), approfondite con il recepimento delle prescrizioni di cui alla Delib. CIPE n. 33/2010 e con le indicazioni dei Comuni stessi.	Integrazioni e/o modifiche sotto vari aspetti del quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, "connessione Y" a Busto Arsizio e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.8 – PD 2011)
9	28.02.2011	Tavolo istituzionale Regione-MIT	Decretate le modifiche/interpretazioni alle prescrizioni CIPE condivise con le amministrazioni comunali sul PD 2011 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	
10	15.06.2011	RFI	Avvio di un nuovo procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità del PD 2011 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	
11	18.07.2011	RFI	Aggiudicazione della gara d'appalto integrato per la realizzazione delle opere previste nel PD 2011 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	
12	Sentenza TAR Lombardia n. 1914 del 09.07.2012	TAR Lombardia	Accoglimento di un ricorso promosso dal Comitato Civico contro il potenziamento della tratta Rho-Parabiago e da privati cittadini, con annullamento della delibera CIPE n. 33/2010 di approvazione del PD 2009/1 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") e della relativa gara d'appalto esperita nel 2011.	Quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, "connessione Y" a Busto Arsizio e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.3 – PD 2009/1)
14	Sentenza Consiglio di Stato n. 06959 del 21.12.2012	Consiglio di Stato	Respingimento del ricorso di RFI e Regione Lombardia, confermando l'annullamento della delibera CIPE n. 33/2010. Tra le motivazioni vi è il difetto di profilo motivazionale rilevato nel provvedimento di ottemperanza della commissione VIA sul PD a 4 binari: secondo il TAR ed il Consiglio di Stato, la modifica progettuale disposta sul PD 2009/1 rispetto al PP 2003 avrebbe necessitato un più adeguato approfondimento da svolgersi con una nuova VIA.	
15	2013	RFI	Stesura del nuovo PD2013 (ai sensi dell'art. 167, com. 5 del DLgs n.163/06 e s.m.i.) con relativo SIA, esercitando, il soggetto aggiudicatore, la facoltà di presentare direttamente un nuovo PD integrato, richiedendo le approvazioni tipiche del progetto preliminare essendo trascorsi più di sette anni dalla precedente approvazione del PP, con conseguenza perdita dell'efficacia dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.	
16	Nota prot. RFI-AD\A0011\ P\2013\0001040 del 24.10.2013	RFI	Richiesta al MIT di avvio della procedura per l'approvazione del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") ex art. 167, com. 5 del DLgs n. 163/2006, procedendo con l'accertamento della compatibilità, l'apposizione del vincolo espropriativo, la contestuale dichiarazione di pubblica utilità e la procedura di VIA sul PD, indipendentemente dalla redazione e approvazione del PP. Osservazioni del Comune di Vanzago al SIA del nuovo PD2013 espresse con DGC n. 170 del 14.11.2013.	



N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
17	Nota MIT prot. 0040014 del 26.11.2013	MIT	Convocazione della Conferenza di Servizi (art. 165, com. 4 del DLgs n. 163/2006) sul PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	
18	16.12.2013	MIT	Conferenza di Servizi sul PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") con raccolta di pareri rilasciati dalle Amministrazioni e dagli Enti gestori delle interferenze. Osservazioni del Comune di Vanzago al PD2013 espresse con DGC n. 194 del 07.12.2013.	
19	09.10.2013 (Prot. "Affare n. 98/2013")	RFI	Trasmissione del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") al CSLLPP – Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per acquisire il parere di cui all'art. 165, com. 4 del DLgs n. 163/2006.	
20	Parere n. 1509 del 23.05.2014	Comm. Tecnica VIA	Espressione del Parere di Compatibilità Ambientale del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima"), con prescrizioni per il PE – Progetto Esecutivo.	
21	Parere n. 98 del 26.09.2014 del CSLLPP	CSLLPP	Richiesta di rielaborazione/integrazione/aggiornato del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") secondo le osservazioni e prescrizioni del CSLLPP, al fine di acquisirne il parere, non sussistendo i presupposti tecnici e giuridici per l'espressione del parere stesso.	
22	Nota prot. RFI-DIN\A0011\P\2018\0000653 del 13.03.2018 (Prot. "Affare n. 30/2018")	RFI	Ripresentazione dell'adeguamento del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") al CSLLPP.	Versione adeguata del 1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. (cfr. n.22 – PD 2018)
23	Parere n. 95 del 24.05.2019 del CSLLPP	CSLLPP	Richiesta di ulteriore rielaborazione del PD 2018 sulla scorta delle prescrizioni impartite dal CSLLPP.	
24	Nota prot. RFI-DIN\DINE .MI\A0011\P\2019-0000407 del 28.10.2019 (Prot. "Affare n. 73/2019")	RFI	Trasmissione del PD 2018 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") ulteriormente integrato al CSLLPP.	Ulteriore revisione del 1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. (cfr. n.24 – PD 2019)
25	Parere definitivo n. 73 del 29.11.2019 del CSLLPP	CSLLPP	Espressione di raccomandazioni e osservazioni da recepire nel PD 2019 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") prima della scelta del contraente e previo controllo di ottemperanza alle prescrizioni impartite. Osservazioni del Comune di Vanzago al PD 2019 espresse al CSLLPP con lettera Prot. 18565 del 29.11.2019.	



N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
26	Nota prot. RFI-DIN-DINE.MI\A0011\P\2020\0000295 del 04.12.2020 (Prot. Comune di Vanzago n. 19553 del 16.12.2020)	RFI	Trasmissione della versione rielaborata/integrata/aggiornata del PD 2019 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") in esito alle osservazioni e prescrizioni formulate dal CSLPPP. Comunicazione in merito all'intenzione del MIT di convocare una seduta di Conferenza di Servizi al fine di perfezionare il procedimento con l'approvazione del PD2020 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") da parte del CIPE.	Ulteriore revisione del 1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1): Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. (cfr. n.26 – PD2020)
27	14.12.2020	RFI	Avvio delle procedure di partecipazione dei privati ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità dell'ultima versione rielaborata/integrata/aggiornata del PD2020 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima"). Il termine di presentazione di eventuali osservazioni da parte dei proprietari degli immobili coinvolti dagli interventi ed ogni altro interessato avente diritto è fissato in 60 dalla pubblicazione dell'avviso (ossia l'11.01.2021).	
28	06.05.2021	Ministero Transizione Ecologica	ID: 6028] Procedura di valutazione di impatto ambientale, ex D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate. Revisione parere CTVA n. 1509/2014. Comunicazione procedibilità istanza, pubblicazione documentazione e Responsabile del procedimento.	Comunicazione di avvio della procedura e link al deposito dei documenti alcuni dei quali MODIFICATI rispetto a quelli trasmessi da RFI agli Enti nel Dicembre 2020.

1.2 Principali temi oggetto della rielaborazione progettuale PD2020

Il Progetto Definitivo oggetto delle valutazioni di cui al presente documento (sinteticamente identificato come **PD2020**) è quello costituito dagli elaborati trasmessi da RFI con nota prot. RFI-DIN-DINE.MI\A0011\P\2020\0000295 del 04.12.2020, protocollata dal Comune di Vanzago il 16.12.2020 al n. 19553. Si aggiunge che alcuni documenti sono stati ulteriormente modificati da RFI a seguito dell'invio della documentazione al Ministero della Transizione Ecologica nel periodo Aprile-Maggio 2021 per la procedura di VIA-VAS, come meglio spiegato in seguito.

Come esplicitato nella "Relazione generale" del PD2020¹, i principali temi oggetto delle rielaborazioni progettuali apportate nel tempo rispetto all'iniziale Progetto Definitivo del 2013 (PD2013), constano, per quanto di specifico interesse per il Comune di Vanzago, in:

- aggiornamento degli elaborati di progetto delle **opere civili del tracciato ferroviario** ("Relazione di tracciato"², "Relazione generale opere civili"³ e "Planimetria di progetto sede"⁴);

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



- aggiornamento della “Relazione generale descrittiva degli interventi”⁵ e degli specifici elaborati di progetto delle **fermate e stazioni**⁶;
- redazione di uno “**Studio di trasporto**”⁷ e di un’”**Analisi funzionale**”⁸, a supporto della configurazione di progetto del potenziamento a 4 binari;
- aggiornamento del dimensionamento di tutte le **opere d’arte** secondo il DM 14/1/2008;
- aggiornamento all’attualità delle **opere di viabilità**⁹ per tener conto anche degli interventi nel frattempo già realizzati e/o in corso di realizzazione da parte di terzi, con aggiornamento delle analisi di sicurezza delle viabilità e redazione di uno “**Studio di Trasporto stradale**”¹⁰;
- aggiornamento, a seguito delle modifiche introdotte, del piano degli **espropri**, relativamente alla “Planimetria individuazione fabbricati frontisti ad uso abitativo”¹¹, al “Piano particellare di esproprio”¹² e all’”Elenco delle Ditte”¹³;
- aggiornamento, a seguito delle modifiche introdotte, delle **demolizioni** e degli **accessi** (“Relazione descrittiva” e “Planimetria demolizioni”¹⁴);
- aggiornamento, a seguito delle modifiche introdotte, delle **interferenze con i sottoservizi** (“Relazione” e “Planimetria censimento sottoservizi interferiti”¹⁵) e introduzione nel progetto delle opere e dei costi di risoluzione (attraverso l’interfacciamento con tutti gli Enti Gestori dei servizi per la redazione dei propri progetti di risoluzione), di cui alla “Relazione Risoluzione Interferenze”¹⁶;
- recepimento del progetto di Terna per lo **spostamento dell’elettrodotto a Vanzago**¹⁷;
- dimensionamento delle **barriere acustiche** secondo lo scenario di 1° fase e ottimizzazione costruttiva delle barriere sui muri previsti lungo la sede ferroviaria a protezione degli edifici (“Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione. Fase Funzionale Minima”¹⁸), a fronte della **valutazione dell’impatto acustico** effettuata con il nuovo “Studio acustico: Relazione generale (Fase Funzionale Minima)”¹⁹, in aggiornamento rispetto a quello del SIA2013 per lo Scenario a Regime²⁰.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁰ Elaborato LN0000D16RGT0002001A del DVD1 – 01. ELABORATI GENERALI (rev. ottobre 2019)

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

¹² Elaborati MDL130D43BDAQ0300001B e MDL130D43BDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

¹³ Elaborati MDL130D43EDAQ0300001B e MDL130D43EDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

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

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

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

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

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

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

²⁰ Elaborati MDL112D22RHSAA000A001A, MDL112D22N6SA000A025A e MDL112D22N6SA000A026A del DVD 1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. settembre 2012)



- integrazione di indagini geognostiche e redazione di un nuovo **studio geologico** (geologico e idraulico) conforme alle disposizioni del DM 14/1/2008;
- adozione di un **sistema di drenaggio di piattaforma** indipendente dal derivatore di Parabiago, tale da svincolare la realizzazione della linea dalla necessità di realizzare il **nuovo by-pass del canale Villoresi** originariamente richiesto come **“Opera correlata”** e poi non più ritenuta meritevole di finanziamento;
- aggiornamento delle **aree di cantiere** (“Relazione di cantierizzazione, “Planimetria di inquadramento del sistema di cantierizzazione” e “Planimetria aree e viabilità di cantiere”²¹) allo stato dei luoghi ed alle mutate disponibilità ed aggiornamento del bilancio complessivo dei **materiali di scavo** a seguito delle modifiche introdotte (tenendo conto, con riferimento ai materiali da scavo da riutilizzare e gestire in qualità di sottoprodotti, dei principi stabiliti dal DPR n.120 del 13.06.2017 “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’art. 8 del DL n. 133 del 12.09.2014, convertito, con modificazioni, dalla L n. 164 dell’11.11.2014”, prevedendo di completare il progetto, prima della scelta del contraente, attraverso la redazione di un PUT);
- redazione di una nuova **“Analisi ambientale”**²², in accoglimento delle prescrizioni della Commissione Speciale VIA relative al SIA2013, con un’analisi comparativa delle modifiche introdotte rispetto al PD2013 con potenziali riflessi sugli aspetti ambientali (tra le quali il nuovo sistema di drenaggio, il nuovo dimensionamento delle barriere acustiche, l’aggiornamento della cantierizzazione e del bilancio dei materiali di scavo); gli elaborati di progetto delle **opere di mitigazione a verde**²³ rimangono, invece, i medesimi predisposti nel SIA2013.

Il Comune di Vanzago non condivide la sintesi proposta dal Proponente nella Relazione Generale e constata che **quasi tutte le tavole che interessano Vanzago sono state realizzate tra il 2017 e il novembre 2020, alcune delle quali addirittura modificate nel marzo 2021, pertanto il progetto è stato di gran lunga modificato rispetto a quello del 2013 e, per molti versi, peggiorato in tema di impatto sul territorio.** Nelle prossime pagine si mostrerà quanto ravvisato in tale senso e si cercherà di mettere in luce il lavoro che ancora deve essere svolto per rendere tale progetto ancora meno impattante, nelle denegata ipotesi che l’opera non venga interrotta visto l’elevata devastazione cagionata su Vanzago.

1.3 Principali valutazioni ambientali preliminari condotte per il PD2020

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

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

- stimato la **sensibilità specifica della componente nelle aree direttamente e indirettamente interessate dalle modifiche apportate**, mantenendo come base di confronto le caratterizzazioni operate nel SIA2013, riverificate ed eventualmente puntualmente aggiornate, qualora in presenza di variazioni intervenute successivamente alla redazione del SIA2013 stesso;

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

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

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



- individuato e analizzato qualitativamente le **ricadute significative sulla componente derivanti dalle modifiche introdotte, confrontandole con quelle associate alle soluzioni precedenti.**

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

- per il **sistema dei vincoli e della pianificazione**, il progetto in esame si conferma **coerente** con tutti gli strumenti di indirizzo e di pianificazione/programmazione di settore e le modifiche introdotte non incrementano il livello di interferenza dell’opera con aree tutelate a fini paesaggistici e ambientali;
- per le **acque**, parte delle modifiche introdotte nel progetto in esame (quali la riorganizzazione di parte del sistema di collettamento/smaltimento acque) sono finalizzate ad una **maggiore protezione del comparto Acque Superficiali** e le simulazioni idrauliche svolte hanno dimostrato che le nuove strutture **non incidono sul regime idrologico attuale**;
- per la componente **suolo**, la pressoché similarità delle dimensioni dei progetti delle opere ferroviarie e delle opere correlate e la modesta significatività degli scavi da operare portano a non considerare la sottrazione di suolo e i movimenti terra sensibilmente diversi tra le due fasi di progetto (come confermato dal confronto tra i bilanci dei materiali di scavo), con **dimensioni degli impatti prodotti dalle opere sostanzialmente immutati**;
- in termini di **rumore**, per la fase di esercizio non si attende alcun nuovo impatto rispetto a quanto già valutato in sede di SIA2013, in quanto le opere in variante **non comportano modifiche sui traffici** (ferroviari e veicolari) o sui tracciati tali da interessare nuovi ricettori/aree insediate; il progetto in esame è stato integrato con un **ulteriore analisi acustica a conferma di quanto già valutato nel SIA2013**; analogamente, non si prevedono impatti aggiuntivi rispetto a quanto già valutato nel progetto ambientale della cantierizzazione, a fronte dell’impiego di barriere antirumore e della messa in atto delle pratiche di gestione del cantiere per il contenimento dei disturbi e degli impatti;
- le modifiche progettuali introdotte dal progetto in esame **non incidono in maniera significativa sul paesaggio**.

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

Si rammenta, inoltre, che il WWF espresse parere fortemente negativo sull’opera all’interno della procedura di VIA del 2013, che andrebbe adeguatamente considerato, soprattutto visto il **parere negativo sull’incidenza ambientale** (procedura di VINCA).

Tale aspetto è particolarmente significativo perché il Comune di Vanzago inviò nel gennaio 2021 al Ministero dei Trasporti una richiesta di eseguire una approfondita Valutazione di Incidenza (VINCA) per quanto riguarda l’impatto sul SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago che non risulta essere esperita.



1.4 Modifiche della documentazione tra il Progetto Definitivo depositato nel dicembre 2020 (PD2020) e quello presentato per la VIA nel maggio 2021

ELENCO ELABORATI VARIATI

Il Comune di Vanzago, con il consueto zelo nell'esaminare la documentazione fornita nonostante il brevissimo tempo a disposizione imposto dalle procedure e con la ridotta capacità di analisi presente all'interno dell'ente, ha verificato la consistenza e la completezza della documentazione fornita dal Proponente per la procedura di VIA.

Nella tabella seguente sono riportati i 561 documenti che compongono la documentazione in analisi. Si nota immediatamente che TUTTI i documenti sono stati realizzati nel periodo 2020-2021 e quindi rappresentano tutti carattere di NOVITA' rispetto a quelli presentati nel 2013 nella procedura di VIA.

Non essendoci un "change log" che riporti chiaramente e in maniera esplicita le modifiche intercorse tra le varie versioni documentali, né sono riportati con tratti grafici particolari (ad es.: barre laterali) le modifiche effettuate al testo, non è facilmente comprensibile quale sia il contenuto di novità tra versioni differenti dello stesso documento. Questo limita di molto la comprensione della "storicizzazione" delle modifiche, tanto da mettere in difficoltà il valutatore che si trova a dover giudicare un set di documenti che è incompleto rispetto a quello del progetto complessivo.

Si fa notare ai Commissari, infatti, che il progetto definitivo presentato nel dicembre 2020 agli enti e da cui è scaturita poi la richiesta del Ministero della Transizione Ecologica di effettuare la nuova procedura di VIA, è composto da oltre 2.000 documenti in 5 DVD, di cui quelli presentati alla Commissione VIA sono solo una parte. In particolare, sono 449 i documenti presentati agli enti nel dicembre 2020 e inseriti identici nella procedura di VIA di metà 2021, mentre 78 sono documenti modificati rispetto a quelli di dicembre 2020 (evidenziati con campo rosso nella tabella) e ulteriori 33 sono nuovi documenti a cui si aggiunge l'avviso al pubblico (evidenziati con campo giallo nella tabella).

Se già di per sé è stato estremamente complesso ricostruire le modifiche intercorse tra il progetto definitivo del 2013 e quello del dicembre 2020 che, a detta del Proponente, scaturisce dalle osservazioni del CSLP nel periodo 2014-2019 e da altre modifiche decise per via di altre indicazioni (che non sono, né note, né chiarite), a maggior ragione non si riesce a comprendere come mai sono stati addirittura modificati ben 33 documenti dopo la presentazione del progetto agli enti. Come si può pensare di poter seguire un progetto così complesso se il Proponente sceglie di modificare in maniera arbitraria dei documenti durante la procedura? È chiaro che, guardando il dataset con un approccio di alto livello, le differenze possono sfuggire, perché tanto si tratta sempre di un quadruplicamento ferroviario tra Rho e Parabiago, ma chi ha la necessità di tutelare il proprio territorio o il proprio ente/azienda/immobile, scende fin nel più piccolo dettaglio e, spesso, riscontra delle sorprese, delle incongruenze o degli errori.

Titolo	Codice elaborato	Data
Aviso al Pubblico del 12/05/2021	MATTM-2021-0048258	12/05/2021
Corografia di progetto	MDL130D22C3SA0001001A	17/03/2021
Aree protette	MDL130D22N3SA0001001A	17/03/2021
Sintesi delle problematiche ambientali associate delle parti progettuali oggetto di integrazione e aggiornamento	MDL130D22N3SA0001002A	17/03/2021
Vincoli 1/4	MDL130D22N5SA0001001A	17/03/2021
Vincoli 2/4	MDL130D22N5SA0001002A	17/03/2021
Vincoli 3/4	MDL130D22N5SA0001003A	17/03/2021
Vincoli 4/4	MDL130D22N5SA0001004A	17/03/2021



Titolo	Codice elaborato	Data
Individuazione e caratterizzazione delle parti progettuali oggetto di integrazione e aggiornamento - 1/4	MDL130D22N5SA0001005A	17/03/2021
Individuazione e caratterizzazione delle parti progettuali oggetto di integrazione e aggiornamento - 2/4	MDL130D22N5SA0001006A	17/03/2021
Individuazione e caratterizzazione delle parti progettuali oggetto di integrazione e aggiornamento - 3/4	MDL130D22N5SA0001007A	17/03/2021
Individuazione e caratterizzazione delle parti progettuali oggetto di integrazione e aggiornamento - 4/4	MDL130D22N5SA0001008A	17/03/2021
Localizzazione delle opere di mitigazione 1/8	MDL130D22N5SA0001009A	17/03/2021
Localizzazione delle opere di mitigazione 2/8	MDL130D22N5SA0001010A	17/03/2021
Localizzazione delle opere di mitigazione 3/8	MDL130D22N5SA0001011A	17/03/2021
Localizzazione delle opere di mitigazione 4/8	MDL130D22N5SA0001012A	17/03/2021
Localizzazione delle opere di mitigazione 5/8	MDL130D22N5SA0001013A	17/03/2021
Localizzazione delle opere di mitigazione 6/8	MDL130D22N5SA0001014A	17/03/2021
Localizzazione delle opere di mitigazione 7/8	MDL130D22N5SA0001015A	17/03/2021
Localizzazione delle opere di mitigazione 8/8	MDL130D22N5SA0001016A	17/03/2021
Uso del Suolo 1/4	MDL130D22N5SA0001017A	17/03/2021
Uso del Suolo 2/4	MDL130D22N5SA0001018A	17/03/2021
Uso del Suolo 3/4	MDL130D22N5SA0001019A	17/03/2021
Uso del Suolo 4/4	MDL130D22N5SA0001020A	17/03/2021
Ecosistemi e connettività ecologica 1/4	MDL130D22N5SA0001021A	17/03/2021
Ecosistemi e connettività ecologica 2/4	MDL130D22N5SA0001022A	17/03/2021
Ecosistemi e connettività ecologica 3/4	MDL130D22N5SA0001023A	17/03/2021
Ecosistemi e connettività ecologica 4/4	MDL130D22N5SA0001024A	17/03/2021
Morfologia del paesaggio e beni storico-monumentali e archeologiche 1/4	MDL130D22N5SA0001025A	17/03/2021
Morfologia del paesaggio e beni storico-monumentali e archeologiche 2/4	MDL130D22N5SA0001026A	17/03/2021
Morfologia del paesaggio e beni storico-monumentali e archeologiche 3/4	MDL130D22N5SA0001027A	17/03/2021
Morfologia del paesaggio e beni storico-monumentali e archeologiche 4/4	MDL130D22N5SA0001028A	17/03/2021
SIA - Relazione illustrativa	MDL130D22RGSAA0001001A	17/03/2021
Corografia siti di approvvigionamento e smaltimento	MDL130D69C2CA0000001C	11/03/2021
Carta geologica, geomorfologica tav. 1 di 4	MDL130D69P5GE0001001A	09/11/2020
Carta geologica, geomorfologica tav. 2 di 4	MDL130D69P5GE0001002A	09/11/2020
Carta geologica, geomorfologica tav. 3 di 4	MDL130D69P5GE0001003A	09/11/2020
Carta geologica, geomorfologica tav. 4 di 4	MDL130D69P5GE0001004A	09/11/2020
Carta idrogeologica/isopiezometriche/punti d'acqua tav. 1 di 4	MDL130D69P5GE0002001A	09/11/2020
Carta idrogeologica/isopiezometriche/punti d'acqua tav. 2 di 4	MDL130D69P5GE0002002A	09/11/2020
Carta idrogeologica/isopiezometriche/punti d'acqua tav. 3 di 4	MDL130D69P5GE0002003A	09/11/2020
Carta idrogeologica/isopiezometriche/punti d'acqua tav. 4 di 4	MDL130D69P5GE0002004A	09/11/2020
Relazione Generale Cave e Discariche	MDL130D69RGA0000002C	11/03/2021
Smaltimento/Acquisizione inerti /Relazione Generale Cave e Discariche	MDL130D69RGTAA0000001B	11/03/2021
Travata metallica a parete piena - Insieme campata - Pianta e sezioni	MDL131D09PBVI0407001A	09/11/2020
Carpenteria muri	MDL131D26BBVI0400001A	09/11/2020
Profilo di progetto linea ferroviaria 1/5	MDL131D26F6CS0000001A	09/11/2020
Profilo di progetto linea ferroviaria 2/5	MDL131D26F6CS0000002A	09/11/2020
Profilo di progetto linea ferroviaria 3/5	MDL131D26F6CS0000003A	09/11/2020
Profilo di progetto linea ferroviaria 4/5	MDL131D26F6CS0000004A	09/11/2020
Profilo di progetto linea ferroviaria 5/5	MDL131D26F6CS0000005A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede Tav.1/5	MDL131D26P7CS0000001A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede Tav.2/5	MDL131D26P7CS0000002A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede Tav.3/5	MDL131D26P7CS0000003A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede Tav.4/5	MDL131D26P7CS0000004A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede Tav.5/5	MDL131D26P7CS0000005A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto Tav.4/5	MDL131D26P7CS0001004A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto Tav.5/5	MDL131D26P7CS0001005A	09/11/2020
Fasi realizzative	MDL131D26P9VI0400001A	09/11/2020
Opere di protezione rilevato ferroviario	MDL131D26P9VI040Z001A	09/11/2020



Titolo	Codice elaborato	Data
Planimetria individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni PRG RHO	MDL131D69P5CA0000001B	11/03/2021
Tipologici barriere antirumore e antipolvere di cantiere - prospetto e sezioni	MDL131D69PZCA0000001B	11/03/2021
Relazione generale PRG di Rho	MDL131D69RGCA0000001C	11/03/2021
Profilo di progetto Tav. 1/11	MDL132D26F7CS0000001A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 2/11	MDL132D26F7CS0000002A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 3/11	MDL132D26F7CS0000003A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 4/11	MDL132D26F7CS0000004A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 5/11	MDL132D26F7CS0000005A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 6/11	MDL132D26F7CS0000006A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 7/11	MDL132D26F7CS0000007A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 8/11	MDL132D26F7CS0000008A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 9/11	MDL132D26F7CS0000009A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 10/11	MDL132D26F7CS0000010A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 11/11	MDL132D26F7CS0000011A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 1/16	MDL132D26P7CS0000001A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 2/16	MDL132D26P7CS0000002A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 3/16	MDL132D26P7CS0000003A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 4/16	MDL132D26P7CS0000004A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 5/16	MDL132D26P7CS0000005A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 6/16	MDL132D26P7CS0000006A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 7/16	MDL132D26P7CS0000007A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 8/16	MDL132D26P7CS0000008A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 9/16	MDL132D26P7CS0000009A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 10/16	MDL132D26P7CS0000010A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 11/16	MDL132D26P7CS0000011A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 12/16	MDL132D26P7CS0000012A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 13/16	MDL132D26P7CS0000013A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 14/16	MDL132D26P7CS0000014A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 15/16	MDL132D26P7CS0000015A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 16/16	MDL132D26P7CS0000016A	09/11/2020
Planimetria di progetto Legnano	MDL132D26P7CS0000017A	09/11/2020
Planimetria generale dell'intervento	MDL132D26P9VI0500001B	09/11/2020
Sistemazione spondale canale - Pianta e sezioni	MDL132D26PAVI0500001B	09/11/2020
Corografia impianti di betonaggio	MDL132D53C3CA0000001A	09/11/2020
Planimetria di inquadramento del sistema di cantierizzazione - tav. 1/2	MDL132D53P4CA0000001B	18/02/2021
Planimetria di inquadramento del sistema di cantierizzazione - tav. 2/2	MDL132D53P4CA0000002B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 1/12	MDL132D53P7CA0000001B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 2/12	MDL132D53P7CA0000002B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 3/12	MDL132D53P7CA0000003B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 4/12	MDL132D53P7CA0000004B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 5/12	MDL132D53P7CA0000005B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 6/12	MDL132D53P7CA0000006B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 7/12	MDL132D53P7CA0000007B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 8/12	MDL132D53P7CA0000008B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 9/12	MDL132D53P7CA0000009B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 10/12	MDL132D53P7CA0000010B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 11/12	MDL132D53P7CA0000011B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 12/12	MDL132D53P7CA0000012B	18/02/2021
Planimetria aree di cantiere e viabilità tratto di realizzazione delle sole barriere antirumore nell'ambito del PRG di Rho - tav. 1/3	MDL132D53P7CA0000013A	09/11/2020
Planimetria aree di cantiere e viabilità tratto di realizzazione delle sole barriere antirumore nell'ambito del PRG di Rho - tav. 2/3	MDL132D53P7CA0000014A	09/11/2020
Planimetria aree di cantiere e viabilità tratto di realizzazione delle sole barriere antirumore nell'ambito del PRG di Rho - tav. 3/3	MDL132D53P7CA0000015A	09/11/2020
Relazione di cantierizzazione	MDL132D53RGCA0000001B	18/02/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 1/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000001B	04/03/2021



Titolo	Codice elaborato	Data
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 2/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000002B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 3/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000003B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 4/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000004B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 5/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000005B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 6/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000006B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 7/9 Tratta	MDL132D69P7CA0000007B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 8/9 Tratta	MDL132D69P7CA0000008B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 9/9 Tratta	MDL132D69P7CA0000009B	04/03/2021
Tipologici barriere antirumore e antipolvere di cantiere - prospetto e sezioni	MDL132D69PZCA0000001B	11/03/2021
Relazione generale Tratta	MDL132D69RGCA0000001C	04/03/2021
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 1/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006001A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 2/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006002A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 3/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006003A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 4/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006004A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 5/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006005A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 6/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006006A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 7/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006007A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 8/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006008A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 9/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006009A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 10/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006010A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 11/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006011A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 12/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006012A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 13/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006013A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 14/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006014A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 15/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006015A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 16/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006016A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 17/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006017A	09/11/2020
Studio acustico: Relazione generale (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22RGIM0006001A	09/11/2020
Studio acustico: livelli in facciata post operam e post mitigazione (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22TIM0006001A	09/11/2020
Tipologico delle barriere antirumore	MDL130D26NZSA000G006A	09/11/2020
Relazione di calcolo base BM95 - Barriera H2	RFIDTCICIAMST01201005	09/11/2020
Relazione di calcolo base BM110 - Barriera H7	RFIDTCICIAMST01201006	09/11/2020
Relazione di calcolo base BM130 - Barriera H10	RFIDTCICIAMST01201007	09/11/2020
Relazione di calcolo base scavalco - modulo "BS"	RFIDTCICIAMST01201008	09/11/2020
Relazione di calcolo per tipologia di barriera a portale	RFIDTCICIAMST01201009	09/11/2020
Relazione di calcolo per tipologia di barriera su impalcati - barriera H4	RFIDTCICIAMST01201010	09/11/2020
Relazione generale	MDL130D05RGMD0000001B	13/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 1/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006001A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 2/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006002A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 3/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006003A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 4/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006004A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 5/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006005A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 6/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006006A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 7/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006007A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 8/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006008A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 9/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006009A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 10/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006010A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 11/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006011A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 12/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006012A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 13/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006013A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 14/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006014A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 15/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006015A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 16/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006016A	09/11/2020
Planimetria localizzazione degli interventi di mitigazione TAV. 17/17 (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22P6IM0006017A	09/11/2020
Studio acustico: Relazione generale (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22RGIM0006001A	09/11/2020
Studio acustico: livelli in facciata post operam e post mitigazione (Fase Funzionale Minima)	MDL130D22TIM0006001A	09/11/2020



Titolo	Codice elaborato	Data
Corografia dei bacini	MDL130D26C1ID0001001A	09/11/2020
Corografia Generale degli interventi	MDL130D26C1ID0001002A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Profili di rigurgito post operam 1/4	MDL130D26FZID0002001A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Profili di rigurgito post operam 2/4	MDL130D26FZID0002002A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Profili di rigurgito post operam 3/4	MDL130D26FZID0002003A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Profili di rigurgito post operam 4/4	MDL130D26FZID0002004A	09/11/2020
Fiume Olona - Profilo idraulico ante e post operam per Tr 50 anni	MDL130D26FZID0002005A	09/11/2020
Fiume Olona - Profilo idraulico ante e post operam per Tr 100 anni	MDL130D26FZID0002006A	09/11/2020
Fiume Olona - Profilo idraulico ante e post operam per Tr 200 anni	MDL130D26FZID0002007A	09/11/2020
Ponte sul canale Villoresi: Profili idrometrici ante e post operam	MDL130D26FZID0002008A	09/11/2020
Tipologico delle barriere antirumore	MDL130D26NZSA000G006A	09/11/2020
Carta di inquadramento del rischio idraulico secondo il PGRA	MDL130D26P3ID0001001A	09/11/2020
Stralci Planimetrici delle fasce fluviali secondo il PAI - Tav. 1/5	MDL130D26P5ID0001001A	09/11/2020
Stralci Planimetrici delle fasce fluviali secondo il PAI - Tav. 2/5	MDL130D26P5ID0001002A	09/11/2020
Stralci Planimetrici delle fasce fluviali secondo il PAI - Tav. 3/5	MDL130D26P5ID0001003A	09/11/2020
Stralci Planimetrici delle fasce fluviali secondo il PAI - Tav. 4/5	MDL130D26P5ID0001004A	09/11/2020
Stralci Planimetrici delle fasce fluviali secondo il PAI - Tav. 5/5	MDL130D26P5ID0001005A	09/11/2020
Stralci Planimetrici delle aree d'esondazione secondo la mappatura AIPO - Tav. 1/5	MDL130D26P5ID0001006A	09/11/2020
Stralci Planimetrici delle aree d'esondazione secondo la mappatura AIPO - Tav. 2/5	MDL130D26P5ID0001007A	09/11/2020
Stralci Planimetrici delle aree d'esondazione secondo la mappatura AIPO - Tav. 3/5	MDL130D26P5ID0001008A	09/11/2020
Stralci Planimetrici delle aree d'esondazione secondo la mappatura AIPO - Tav. 4/5	MDL130D26P5ID0001009A	09/11/2020
Stralci Planimetrici delle aree d'esondazione secondo la mappatura AIPO - Tav. 5/5	MDL130D26P5ID0001010A	09/11/2020
Carta di inquadramento del rischio idraulico secondo il PGRA - Tav. 1/5	MDL130D26P5ID0001011A	09/11/2020
Carta di inquadramento del rischio idraulico secondo il PGRA - Tav. 2/5	MDL130D26P5ID0001012A	09/11/2020
Carta di inquadramento del rischio idraulico secondo il PGRA - Tav. 3/5	MDL130D26P5ID0001013A	09/11/2020
Carta di inquadramento del rischio idraulico secondo il PGRA - Tav. 4/5	MDL130D26P5ID0001014A	09/11/2020
Carta di inquadramento del rischio idraulico secondo il PGRA - Tav. 5/5	MDL130D26P5ID0001015A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (ante) - Tav. 1/6	MDL130D26P6ID0002001A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (ante) - Tav. 2/6	MDL130D26P6ID0002002A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (ante) - Tav. 3/6	MDL130D26P6ID0002003A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (ante) - Tav. 4/6	MDL130D26P6ID0002004A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (ante) - Tav. 5/6	MDL130D26P6ID0002005A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (ante) - Tav. 6/6	MDL130D26P6ID0002006A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (post) - Tav. 1/6	MDL130D26P6ID0002007A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (post) - Tav. 2/6	MDL130D26P6ID0002008A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (post) - Tav. 3/6	MDL130D26P6ID0002009A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (post) - Tav. 4/6	MDL130D26P6ID0002010A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (post) - Tav. 5/6	MDL130D26P6ID0002011A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (post) - Tav. 6/6	MDL130D26P6ID0002012A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione dei tiranti idrici per Tr 50 anni - ante operam	MDL130D26P6ID0002013A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione dei tiranti idrici per Tr 50 anni - post operam	MDL130D26P6ID0002014A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione dei tiranti idrici per Tr 100 anni - ante operam	MDL130D26P6ID0002015A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione dei tiranti idrici per Tr 100 anni - post operam	MDL130D26P6ID0002016A	09/11/2020



Titolo	Codice elaborato	Data
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione dei tiranti idrici per Tr 100 anni - interventi di progetto	MDL130D26P6ID0002017A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione dei tiranti idrici per Tr 200 anni - ante operam	MDL130D26P6ID0002018A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione dei tiranti idrici per Tr 200 anni - post operam	MDL130D26P6ID0002019A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione delle velocità per Tr 50 anni - ante operam	MDL130D26P6ID0002020A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione delle velocità per Tr 50 anni - post operam	MDL130D26P6ID0002021A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione delle velocità per Tr 100 anni - ante operam	MDL130D26P6ID0002022A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione delle velocità per Tr 100 anni - post operam	MDL130D26P6ID0002023A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione delle velocità per Tr 100 anni - interventi di progetto	MDL130D26P6ID0002024A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione delle velocità per Tr 200 anni - ante operam	MDL130D26P6ID0002025A	09/11/2020
Fiume Olona - Aree di esondazione con indicazione delle velocità per Tr 200 anni - post operam	MDL130D26P6ID0002026A	09/11/2020
Fiume Olona - Planimetria con sezioni di studio del corso d'acqua Tav. 1/2	MDL130D26P7ID0002001A	09/11/2020
Fiume Olona - Planimetria con sezioni di studio del corso d'acqua Tav. 2/2	MDL130D26P7ID0002002A	09/11/2020
Ponte sul canale Villoresi: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (ante operam)	MDL130D26P8ID0002001A	09/11/2020
Ponte sul canale Villoresi: Ubicazione planimetrica delle sezioni utilizzate dal modello (post operam)	MDL130D26P8ID0002002A	09/11/2020
Fiume Olona - Planimetria e dettagli costruttivi sistemazione idraulica Tav. 1/2	MDL130D26PZID0002001A	09/11/2020
Fiume Olona - Planimetria e dettagli costruttivi sistemazione idraulica Tav. 2/2	MDL130D26PZID0002002A	09/11/2020
Relazione idrologica	MDL130D26RHID0001001A	09/11/2020
Relazione di compatibilità idraulica - Fiume Olona	MDL130D26RIID0002001A	09/11/2020
Relazione idraulica e di compatibilità idraulica - canale Villoresi e derivatore di Parabiago	MDL130D26RIID0002002A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (ante operam) - Tav. 1/7	MDL130D26W9ID0002001A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (ante operam) - Tav. 2/7	MDL130D26W9ID0002002A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (ante operam) - Tav. 3/7	MDL130D26W9ID0002003A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (ante operam) - Tav. 4/7	MDL130D26W9ID0002004A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (ante operam) - Tav. 5/7	MDL130D26W9ID0002005A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (ante operam) - Tav. 6/7	MDL130D26W9ID0002006A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (ante operam) - Tav. 7/7	MDL130D26W9ID0002007A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (post operam) - Tav. 1/7	MDL130D26W9ID0002008A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (post operam) - Tav. 2/7	MDL130D26W9ID0002009A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (post operam) - Tav. 3/7	MDL130D26W9ID0002010A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (post operam) - Tav. 4/7	MDL130D26W9ID0002011A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (post operam) - Tav. 5/7	MDL130D26W9ID0002012A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (post operam) - Tav. 6/7	MDL130D26W9ID0002013A	09/11/2020
Derivatore di Parabiago: Sezioni trasversali con livelli idrometrici (post operam) - Tav. 7/7	MDL130D26W9ID0002014A	09/11/2020
Ponte sul canale Villoresi: Sezioni trasversali con livelli idrometrici ante operam	MDL130D26W9ID0002015A	09/11/2020
Ponte sul canale Villoresi: Sezioni trasversali con livelli idrometrici post operam	MDL130D26W9ID0002016A	09/11/2020
Fiume Olona -Sezioni trasversali significative con livelli ante-operam e post-operam Tr 50 anni - Tav. 1 di 2	MDL130D26WZID0002001A	09/11/2020
Fiume Olona -Sezioni trasversali significative con livelli ante-operam e post-operam Tr 50 anni - Tav. 2 di 2	MDL130D26WZID0002002A	09/11/2020
Fiume Olona -Sezioni trasversali significative con livelli ante-operam e post-operam Tr 100 anni - Tav. 1 di 2	MDL130D26WZID0002003A	09/11/2020
Fiume Olona -Sezioni trasversali significative con livelli ante-operam e post-operam Tr 100 anni - Tav. 2 di 2	MDL130D26WZID0002004A	09/11/2020
Fiume Olona -Sezioni trasversali significative con livelli ante-operam e post-operam Tr 200 anni - Tav. 1 di 2	MDL130D26WZID0002005A	09/11/2020
Fiume Olona -Sezioni trasversali significative con livelli ante-operam e post-operam Tr 200 anni - Tav. 2 di 2	MDL130D26WZID0002006A	09/11/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Rho tav. 1 di 4	MDL130D43BDAQ0100001B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Rho tav. 2 di 4	MDL130D43BDAQ0100002B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Rho tav. 3 di 4	MDL130D43BDAQ0100003B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Rho tav. 4 di 4	MDL130D43BDAQ0100004B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Rho tav. 1 di 1	MDL130D43BDAQ0100005B	03/12/2020



Titolo	Codice elaborato	Data
Piano particellare di esproprio - Comune di Rho tav. 1 di 1	MDL130D43BDAQ0100006B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Pregnana M.se tav. 1di 2	MDL130D43BDAQ0200001B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Pregnana M.se tav. 2 di 2	MDL130D43BDAQ0200002B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Pregnana M.se tav. 1di 1	MDL130D43BDAQ0200003B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Vanzago tav. 1 di 1	MDL130D43BDAQ0300001B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Vanzago tav. 1 di 1	MDL130D43BDAQ0300002B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Pogliano M.se tav.1 di 1	MDL130D43BDAQ0400001B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Nerviano tav. 1 di 1	MDL130D43BDAQ0500001B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Parabiago tav. 1 di 3	MDL130D43BDAQ0600001B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Parabiago tav. 2 di 3	MDL130D43BDAQ0600002B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Parabiago tav. 3 di 3	MDL130D43BDAQ0600003B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Canegrate tav. 1 di 1	MDL130D43BDAQ0700001B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Legnano tav. 1 di 1	MDL130D43BDAQ0900001B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Castellanza tav. 1/1	MDL130D43BDAQ1000001B	03/12/2020
Piano particellare di esproprio - Comune di Busto Arsizio tav. 1 di 1	MDL130D43BDAQ1100001B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Rho	MDL130D43EDAQ0100001B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Rho	MDL130D43EDAQ0100002B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Rho	MDL130D43EDAQ0100003B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Pregnana M.se	MDL130D43EDAQ0200001B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Pregnana M.se	MDL130D43EDAQ0200002B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Vanzago	MDL130D43EDAQ0300001B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Vanzago	MDL130D43EDAQ0300002B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Pogliano M.se	MDL130D43EDAQ0400001B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Nerviano	MDL130D43EDAQ0500001B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Parabiago	MDL130D43EDAQ0600001B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Canegrate	MDL130D43EDAQ0700001B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Legnano	MDL130D43EDAQ0900001B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Castellanza	MDL130D43EDAQ1000001B	03/12/2020
Elenco delle Ditte - Comune di Busto Arsizio	MDL130D43EDAQ1100001B	03/12/2020
Planimetria individuazione fabbricati frontisti ad uso abitativo - Quadruplicamento - Linee guida Tav 1 di 5	MDL130D43P6P80000001A	09/11/2020
Planimetria individuazione fabbricati frontisti ad uso abitativo - Quadruplicamento - Linee guida Tav 2 di 5	MDL130D43P6P80000002A	09/11/2020
Planimetria individuazione fabbricati frontisti ad uso abitativo - Quadruplicamento - Linee guida Tav 3 di 5	MDL130D43P6P80000003A	09/11/2020
Planimetria individuazione fabbricati frontisti ad uso abitativo - Quadruplicamento - Linee guida Tav 4 di 5	MDL130D43P6P80000004A	09/11/2020
Planimetria individuazione fabbricati frontisti ad uso abitativo - Quadruplicamento - Linee guida Tav 5 di 5	MDL130D43P6P80000005A	09/11/2020
Planimetria individuazione fabbricati frontisti ad uso abitativo - PRG di Rho - Linee guida Tav 1 di 2	MDL130D43P6P80100001A	09/11/2020
Planimetria individuazione fabbricati frontisti ad uso abitativo - PRG di Rho - Linee guida Tav 2 di 2	MDL130D43P6P80100002A	09/11/2020
Relazione giustificativa della spesa per l'espropriazioni - Comune di Rho	MDL130D43RGAQ0000001A	09/11/2020
Relazione giustificativa della spesa per l'espropriazioni	MDL130D43RGAQ0000002A	09/11/2020
Relazione giustificativa per gli interventi diretti sui ricettori	MDL130D43RGAQ0000003A	09/11/2020
Corografia siti di approvvigionamento e smaltimento	MDL130D69C2CA0000001C	11/03/2021
Profilo geologico-tecnico 1 di 2	MDL130D69F5GE0001001A	09/11/2020
Profilo geologico-tecnico 2 di 2	MDL130D69F5GE0001002A	09/11/2020
Profilo idrogeologico 1 di 2	MDL130D69F5GE0002001A	09/11/2020
Profilo idrogeologico 2 di 2	MDL130D69F5GE0002002A	09/11/2020
Esiti geofisica	MDL130D69IGGE0001001A	09/11/2020
Carta geologica, geomorfologica tav. 1 di 4	MDL130D69P5GE0001001A	09/11/2020
Carta geologica, geomorfologica tav. 2 di 4	MDL130D69P5GE0001002A	09/11/2020
Carta geologica, geomorfologica tav. 3 di 4	MDL130D69P5GE0001003A	09/11/2020
Carta geologica, geomorfologica tav. 4 di 4	MDL130D69P5GE0001004A	09/11/2020
Carta idrogeologica/isopiezometriche/punti d'acqua tav. 1 di 4	MDL130D69P5GE0002001A	09/11/2020
Carta idrogeologica/isopiezometriche/punti d'acqua tav. 2 di 4	MDL130D69P5GE0002002A	09/11/2020



Titolo	Codice elaborato	Data
Carta idrogeologica/isopiezometriche/punti d'acqua tav. 3 di 4	MDL130D69P5GE0002003A	09/11/2020
Carta idrogeologica/isopiezometriche/punti d'acqua tav. 4 di 4	MDL130D69P5GE0002004A	09/11/2020
Esiti prove di laboratorio	MDL130D69PRGE0001001A	09/11/2020
Relazione Generale Cave e Discariche	MDL130D69RGCA0000002C	11/03/2021
Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica	MDL130D69RGGE0001001A	09/11/2020
Smaltimento/Acquisizione inerti /Relazione Generale Cave e Discariche	MDL130D69RGTA0000001B	11/03/2021
Esiti indagini e prove in situ	MDL130D69SGGE0001001A	09/11/2020
Travata metallica a parete piena - Apparecchi d'appoggio e giunti	MDL131D09BXVI0407001A	09/11/2020
Travata metallica a parete piena - Relazione di calcolo impalcato	MDL131D09CLVI0407001A	09/11/2020
Travata metallica a parete piena - Insieme campata - Pianta e sezioni	MDL131D09PBVI0407001A	09/11/2020
Carpenteria muri	MDL131D26BBVI0400001A	09/11/2020
Carpenteria spalla A	MDL131D26BBVI0404001A	09/11/2020
Carpenteria spalla B	MDL131D26BBVI0404002A	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 1/6	MDL131D26BZID0002001A	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 2/6	MDL131D26BZID0002002A	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 3/6	MDL131D26BZID0002003A	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 4/6	MDL131D26BZID0002004A	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 5/6	MDL131D26BZID0002005A	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 6/6	MDL131D26BZID0002006A	09/11/2020
Relazione di calcolo recinzioni rif. Manuale RFI ed. 2016 §3.12.3.5	MDL131D26CLRI0005004A	09/11/2020
Relazione di calcolo spalle	MDL131D26CLVI0404001A	09/11/2020
Relazione di calcolo muri	MDL131D26CLVI0404002A	09/11/2020
Profilo di progetto linea ferroviaria 1/5	MDL131D26F6CS0000001A	09/11/2020
Profilo di progetto linea ferroviaria 2/5	MDL131D26F6CS0000002A	09/11/2020
Profilo di progetto linea ferroviaria 3/5	MDL131D26F6CS0000003A	09/11/2020
Profilo di progetto linea ferroviaria 4/5	MDL131D26F6CS0000004A	09/11/2020
Profilo di progetto linea ferroviaria 5/5	MDL131D26F6CS0000005A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede Tav.1/5	MDL131D26P7CS0000001A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede Tav.2/5	MDL131D26P7CS0000002A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede Tav.3/5	MDL131D26P7CS0000003A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede Tav.4/5	MDL131D26P7CS0000004A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede Tav.5/5	MDL131D26P7CS0000005A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto Tav.4/5	MDL131D26P7CS0001004A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto Tav.5/5	MDL131D26P7CS0001005A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 1/5	MDL131D26P7ID0002001A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 2/5	MDL131D26P7ID0002002A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 3/5	MDL131D26P7ID0002003A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 4/5	MDL131D26P7ID0002004A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 5/5	MDL131D26P7ID0002005A	09/11/2020
Fasi realizzative	MDL131D26P9VI0400001A	09/11/2020
Opere di protezione rilevato ferroviario	MDL131D26P9VI040Z001A	09/11/2020
Relazione tecnica delle opere civili	MDL131D26RHOC0000001A	09/11/2020
Relazione di dimensionamento idraulico drenaggio di piattaforma - PRG di RHO	MDL131D26RIID0002001A	09/11/2020
Sezioni trasversali Tav.1/7	MDL131D26W9CS0000001A	09/11/2020
Sezioni trasversali Tav.2/7	MDL131D26W9CS0000002A	09/11/2020
Sezioni trasversali Tav.3/7	MDL131D26W9CS0000003A	09/11/2020
Sezioni trasversali Tav.4/7	MDL131D26W9CS0000004A	09/11/2020
Sezioni trasversali Tav.5/7	MDL131D26W9CS0000005A	09/11/2020
Sezioni trasversali Tav.6/7	MDL131D26W9CS0000006A	09/11/2020
Sezioni trasversali Tav.7/7	MDL131D26W9CS0000007A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - adeguamento sede esistente	MDL131D26WBCS0000001A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - singolo binario in trincea	MDL131D26WBCS0000002A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - Piazzale	MDL131D26WBCS0000003A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - zona Olona	MDL131D26WBCS0000004A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - Particolari e dettagli	MDL131D26WCCS0000001A	09/11/2020
Corografia impianti di betonaggio	MDL131D53C3CA0000001A	09/11/2020



Titolo	Codice elaborato	Data
Planimetria inquadramento della cantierizzazione della viabilità e flussi di transito	MDL131D53P4CA0000001A	09/11/2020
Planimetria delle aree di cantiere e viabilità di accesso - tavola 1/2	MDL131D53P6CA0000001A	09/11/2020
Planimetria delle aree di cantiere e viabilità di accesso - tavola 2/2	MDL131D53P6CA0000002A	09/11/2020
Relazione di cantierizzazione	MDL131D53RGCA0000001A	09/11/2020
Planimetria individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni PRG RHO	MDL131D69P5CA0000001B	11/03/2021
Tipologici barriere antirumore e antipolvere di cantiere - prospetto e sezioni	MDL131D69PZCA0000001B	11/03/2021
Relazione generale PRG di Rho	MDL131D69RGCA0000001C	11/03/2021
Opere provvisionali	MDL132D26B9VI0500001B	09/11/2020
Fasi realizzative	MDL132D26B9VI0500002B	09/11/2020
Carpenteria generale	MDL132D26BAVI0600001A	09/11/2020
Carpenteria impalcato	MDL132D26BBVI0500001B	09/11/2020
Carpenteria spalle	MDL132D26BBVI0500002B	09/11/2020
Fasi realizzative e opere provvisionali	MDL132D26BBVI0600001A	09/11/2020
Particolari, dettagli e finiture	MDL132D26BVI0500001B	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 1/6	MDL132D26BZID0002001A	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 2/6	MDL132D26BZID0002002A	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 3/6	MDL132D26BZID0002003A	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 4/6	MDL132D26BZID0002004A	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 5/6	MDL132D26BZID0002005A	09/11/2020
Opere tipologiche smaltimento acque di sede - Tav. 6/6	MDL132D26BZID0002006A	09/11/2020
Carpenteria tipo intervento	MDL132D26BZIN0000001A	09/11/2020
IN17 - Deviazione canale secondario Villosi dal km 3+184,93 al km 3+902.49 - Modifiche a scala condominiale, carpenteria, piante e sezioni	MDL132D26BZIN1700003A	09/11/2020
Particolari, dettagli e finiture	MDL132D26BZVI0602001A	09/11/2020
Opere di sistemazione canale rivestito	MDL132D26BZVI0602002A	09/11/2020
Relazione di calcolo recinzioni rif. Manuale RFI ed. 2016 §3.12.3.5	MDL132D26CLRI0005005A	09/11/2020
Relazione di calcolo impalcato	MDL132D26CLVI0500001B	09/11/2020
Relazione di calcolo spalle e fondazioni	MDL132D26CLVI0500002B	09/11/2020
Relazione di calcolo opere provvisionali	MDL132D26CLVI0500003B	09/11/2020
Relazione di calcolo	MDL132D26CLVI0600001A	09/11/2020
Relazione di calcolo fondazioni e opere provvisionali	MDL132D26CLVI0603001A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 1/11	MDL132D26F7CS0000001A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 2/11	MDL132D26F7CS0000002A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 3/11	MDL132D26F7CS0000003A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 4/11	MDL132D26F7CS0000004A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 5/11	MDL132D26F7CS0000005A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 6/11	MDL132D26F7CS0000006A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 7/11	MDL132D26F7CS0000007A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 8/11	MDL132D26F7CS0000008A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 9/11	MDL132D26F7CS0000009A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 10/11	MDL132D26F7CS0000010A	09/11/2020
Profilo di progetto Tav. 11/11	MDL132D26F7CS0000011A	09/11/2020
Profilo Longitudinale - Tav. 1/2	MDL132D26FZIN0400001A	09/11/2020
Profilo Longitudinale - Tav. 2/2	MDL132D26FZIN0400002A	09/11/2020
Profilo Longitudinale - Tav. 1/2	MDL132D26FZIN1700001A	09/11/2020
Profilo Longitudinale - Tav. 2/2	MDL132D26FZIN1700002A	09/11/2020
Profilo Longitudinale	MDL132D26FZIN1800001A	09/11/2020
Profilo Longitudinale - Tav. 1/2	MDL132D26FZIN1900001A	09/11/2020
Profilo Longitudinale - Tav. 2/2	MDL132D26FZIN1900002A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 1/16	MDL132D26P7CS0000001A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 2/16	MDL132D26P7CS0000002A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 3/16	MDL132D26P7CS0000003A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 4/16	MDL132D26P7CS0000004A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 5/16	MDL132D26P7CS0000005A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 6/16	MDL132D26P7CS0000006A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 7/16	MDL132D26P7CS0000007A	09/11/2020



Titolo	Codice elaborato	Data
Planimetria di progetto sede - Tav. 8/16	MDL132D26P7CS0000008A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 9/16	MDL132D26P7CS0000009A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 10/16	MDL132D26P7CS0000010A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 11/16	MDL132D26P7CS0000011A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 12/16	MDL132D26P7CS0000012A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 13/16	MDL132D26P7CS0000013A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 14/16	MDL132D26P7CS0000014A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 15/16	MDL132D26P7CS0000015A	09/11/2020
Planimetria di progetto sede - Tav. 16/16	MDL132D26P7CS0000016A	09/11/2020
Planimetria di progetto Legnano	MDL132D26P7CS0000017A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 4/16	MDL132D26P7CS0001004A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 5/16	MDL132D26P7CS0001005A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 6/16	MDL132D26P7CS0001006A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 7/16	MDL132D26P7CS0001007A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 8/16	MDL132D26P7CS0001008A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 9/16	MDL132D26P7CS0001009A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 10/16	MDL132D26P7CS0001010A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 11/16	MDL132D26P7CS0001011A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 12/16	MDL132D26P7CS0001012A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 13/16	MDL132D26P7CS0001013A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 14/16	MDL132D26P7CS0001014A	09/11/2020
Planimetria di progetto su ortofoto - Tav. 16/16	MDL132D26P7CS0001016A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 1/12	MDL132D26P7ID0002001A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 2/12	MDL132D26P7ID0002002A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 3/12	MDL132D26P7ID0002003A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 4/12	MDL132D26P7ID0002004A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 5/12	MDL132D26P7ID0002005A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 6/12	MDL132D26P7ID0002006A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 7/12	MDL132D26P7ID0002007A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 8/12	MDL132D26P7ID0002008A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 9/12	MDL132D26P7ID0002009A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 10/12	MDL132D26P7ID0002010A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 11/12	MDL132D26P7ID0002011A	09/11/2020
Planimetria di smaltimento acque meteoriche 12/12	MDL132D26P7ID0002012A	09/11/2020
Planimetria dell'intervento - Tav. 1/2	MDL132D26P8IN0400001A	09/11/2020
Planimetria dell'intervento - Tav. 2/2	MDL132D26P8IN0400002A	09/11/2020
Planimetria dell'intervento - Tav. 1/2	MDL132D26P8IN1700001A	09/11/2020
Planimetria dell'intervento - Tav. 2/2	MDL132D26P8IN1700002A	09/11/2020
Planimetria dell'intervento	MDL132D26P8IN1800001A	09/11/2020
Planimetria dell'intervento - Tav. 1/2	MDL132D26P8IN1900001A	09/11/2020
Planimetria dell'intervento - Tav. 2/2	MDL132D26P8IN1900002A	09/11/2020
IN17 - Deviazione canale secondario Villorosi dal km 3+184,93 al km 3+902.49 - Planimetria pianta scavi ed opere provvisionali-1/2	MDL132D26P9IN1700001A	09/11/2020
IN17 - Deviazione canale secondario Villorosi dal km 3+184,93 al km 3+902.49-Planimetria pianta scavi ed opere provvisionali-2/2	MDL132D26P9IN1700002A	09/11/2020
Planimetria generale dell'intervento	MDL132D26P9VI0500001B	09/11/2020
Planimetria generale dell'intervento	MDL132D26P9VI0600001A	09/11/2020
Sistemazione spondale canale - Pianta e sezioni	MDL132D26PAVI0500001B	09/11/2020
Piante, prospetto, sezione longitudinale e sezione trasversale	MDL132D26PAVI0600001A	09/11/2020
Relazione tecnica descrittiva	MDL132D26RGVI0500001B	09/11/2020
Relazione descrittiva	MDL132D26RGVI0600001A	09/11/2020
Relazione generale opere civili	MDL132D26RHOC0000001A	09/11/2020
Relazione di dimensionamento idraulico drenaggio di piattaforma - Quadruplicamento RHO e raccordo ad Y	MDL132D26RIID0002001B	09/11/2020
Relazione di compatibilità idraulica del CSNO del Ramo Olona	MDL132D26RIVIO500001A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 1/19	MDL132D26W9CS0000001A	09/11/2020



Titolo	Codice elaborato	Data
Sezioni trasversali - Tav. 2/19	MDL132D26W9CS0000002A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 3/19	MDL132D26W9CS0000003A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 4/19	MDL132D26W9CS0000004A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 5/19	MDL132D26W9CS0000005A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 6/19	MDL132D26W9CS0000006A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 7/19	MDL132D26W9CS0000007A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 8/19	MDL132D26W9CS0000008A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 9/19	MDL132D26W9CS0000009A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 10/19	MDL132D26W9CS0000010A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 11/19	MDL132D26W9CS0000011A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 12/19	MDL132D26W9CS0000012A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 13/19	MDL132D26W9CS0000013A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 14/19	MDL132D26W9CS0000014A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 15/19	MDL132D26W9CS0000015A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 16/19	MDL132D26W9CS0000016A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 17/19	MDL132D26W9CS0000017A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 18/19	MDL132D26W9CS0000018A	09/11/2020
Sezioni trasversali - Tav. 19/19	MDL132D26W9CS0000019A	09/11/2020
Sezioni Trasversali - Tav. 1/2	MDL132D26W9IN040001A	09/11/2020
Sezioni Trasversali - Tav. 2/2	MDL132D26W9IN040002A	09/11/2020
Sezioni Trasversali - Tav. 1/3	MDL132D26W9IN1700001A	09/11/2020
Sezioni Trasversali - Tav. 2/3	MDL132D26W9IN1700002A	09/11/2020
Sezioni Trasversali - Tav. 3/3	MDL132D26W9IN1700003A	09/11/2020
Sezioni Trasversali	MDL132D26W9IN1800001A	09/11/2020
Sezioni Trasversali - Tav. 1/3	MDL132D26W9IN1900001A	09/11/2020
Sezioni Trasversali - Tav. 2/3	MDL132D26W9IN1900002A	09/11/2020
Sezioni Trasversali - Tav. 3/3	MDL132D26W9IN1900003A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - senza barriera antirumore	MDL132D26WBCS0000001A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - con barriera antirumore	MDL132D26WBCS0000002A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - tra muri di sostegno	MDL132D26WBCS0000003A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie in trincea - zona raccordo Y	MDL132D26WBCS0000004A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - spostamento binari esistenti	MDL132D26WBCS0000005A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - varianti planimetriche in Pregnana M.se e Vanzago	MDL132D26WBCS0000006A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - fermate lungo linea	MDL132D26WBCS0000007A	09/11/2020
Sezioni tipologiche barriere antirumore TAV. 1/2	MDL132D26WBRI0005002A	09/11/2020
Sezioni tipologiche barriere antirumore TAV. 2/2	MDL132D26WBRI0005003A	09/11/2020
Sezioni tipo ferroviarie - Particolari e dettagli	MDL132D26WCCS0000001A	09/11/2020
Corografia impianti di betonaggio	MDL132D53C3CA0000001A	09/11/2020
Planimetria di inquadramento del sistema di cantierizzazione - tav. 1/2	MDL132D53P4CA0000001B	18/02/2021
Planimetria di inquadramento del sistema di cantierizzazione - tav. 2/2	MDL132D53P4CA0000002B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 1/12	MDL132D53P7CA0000001B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 2/12	MDL132D53P7CA0000002B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 3/12	MDL132D53P7CA0000003B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 4/12	MDL132D53P7CA0000004B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 5/12	MDL132D53P7CA0000005B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 6/12	MDL132D53P7CA0000006B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 7/12	MDL132D53P7CA0000007B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 8/12	MDL132D53P7CA0000008B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 9/12	MDL132D53P7CA0000009B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 10/12	MDL132D53P7CA0000010B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 11/12	MDL132D53P7CA0000011B	18/02/2021
Planimetria aree e viabilità di cantiere - tav. 12/12	MDL132D53P7CA0000012B	18/02/2021
Planimetria aree di cantiere e viabilità tratto di realizzazione delle sole barriere antirumore nell'ambito del PRG di Rho - tav. 1/3	MDL132D53P7CA0000013A	09/11/2020
Planimetria aree di cantiere e viabilità tratto di realizzazione delle sole barriere antirumore nell'ambito del PRG di Rho - tav. 2/3	MDL132D53P7CA0000014A	09/11/2020



Titolo	Codice elaborato	Data
Planimetria aree di cantiere e viabilità tratto di realizzazione delle sole barriere antirumore nell'ambito del PRG di Rho - tav. 3/3	MDL132D53P7CA0000015A	09/11/2020
Relazione di cantierizzazione	MDL132D53RGCA0000001B	18/02/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 1/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000001B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 2/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000002B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 3/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000003B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 4/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000004B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 5/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000005B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 6/9 Tratta	MDL132D69P6CA0000006B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 7/9 Tratta	MDL132D69P7CA0000007B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 8/9 Tratta	MDL132D69P7CA0000008B	04/03/2021
Planimetrie individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni tav. 9/9 Tratta	MDL132D69P7CA0000009B	04/03/2021
Tipologici barriere antirumore e antipolvere di cantiere - prospetto e sezioni	MDL132D69PZCA0000001B	11/03/2021
Relazione generale Tratta	MDL132D69RGCA0000001C	04/03/2021
Relazione di calcolo base BM95 - Barriera H2	RFIDTCICIAMST01201005	09/11/2020
Relazione di calcolo base BM110 - Barriera H7	RFIDTCICIAMST01201006	09/11/2020
Relazione di calcolo base BM130 - Barriera H10	RFIDTCICIAMST01201007	09/11/2020
Relazione di calcolo base scavalco - modulo "BS"	RFIDTCICIAMST01201008	09/11/2020
Relazione di calcolo per tipologia di barriera a portale	RFIDTCICIAMST01201009	09/11/2020
Relazione di calcolo per tipologia di barriera su impalcati - barriera H4	RFIDTCICIAMST01201010	09/11/2020
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 1/3 PRG di Rho	MDL131D69P6AC0000001B	11/03/2021
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 2/3 PRG di Rho	MDL131D69P6AC0000002B	11/03/2021
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 3/3 PRG di Rho	MDL131D69P6AC0000003B	11/03/2021
Relazione generale PRG Rho	MDL131D69RGAC0000001B	11/03/2021
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 1/9 Tratta	MDL132D69P6AC0000001B	04/03/2021
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 2/9 Tratta	MDL132D69P6AC0000002B	04/03/2021
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 3/9 Tratta	MDL132D69P6AC0000003B	04/03/2021
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 4/9 Tratta	MDL132D69P6AC0000004B	04/03/2021
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 5/9 Tratta	MDL132D69P6AC0000005B	04/03/2021
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 6/9 Tratta	MDL132D69P6AC0000006B	04/03/2021
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 7/9 Tratta	MDL132D69P7AC0000007B	04/03/2021
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 8/9 Tratta	MDL132D69P7AC0000008B	04/03/2021
Planimetria ubicazione punti di monitoraggio TAV. 9/9 Tratta	MDL132D69P7AC0000009B	04/03/2021
Relazione generale Tratta	MDL132D69RGAC0000001B	04/03/2021
Sintesi non Tecnica	MDL130D22RGS00002001A	17/03/2021

VIA 2021 SU TUTTO IL TERRITORIO DI VANZAGO E SUL CANALE VILLORESI

Considerando le modifiche intercorse tra il PD2013 e il PD2020 e anche tra quest'ultimo e la versione prodotta per la procedura di VIA, è possibile comprendere anche solo con l'analisi di alcuni documenti che, nel passaggio dal PD2013 al Progetto Definitivo sottoposto a VIA nel giugno 2021, tutto il territorio di Vanzago risulta impattato. Il tema verrà analizzato in dettaglio in altre parti di questo documento, per quanto riguarda, ad esempio, il riposizionamento dell'area di cantiere AS01 e le cave e gli impianti di smaltimento.

Qui è opportuno segnalare un solo esempio che faccia capire in maniera plastica questo aspetto.

Nella procedura di VIA sono riportati alcuni documenti (contrassegnati nella tabella precedente dal testo in rosso) quali MDL132D26P9IN1700001A, MDL132D26P9IN1700002A e MDL132D26BZIN1700003A riferiti all'intervento IN17 di spostamento del Villoresi. Essi sono stati realizzati nel novembre 2020 e, quindi, sono variati rispetto al 2013. Nella relazione generale del Proponente, tale aspetto viene omissivo in maniera errata e, senza una attenta analisi da parte dei commissari e dei valutatori, si potrebbe perdere questo particolare intervento di grande significato per il Canale Villoresi e per il territorio di Vanzago. Si rimanda alla sezione apposita per affrontare il delicato tema dell'interferenza con il Canale Villoresi, causata dall'inserimento dei nuovi due binari della ferrovia e dal posizionamento del fascio dei nuovi binari al di

fuori dal loro sedime attuale, con enormi rischi per la funzionalità irrigua del canale, la sua manutenibilità, la realizzabilità dell'opera e l'impatto drammatico sulle abitazioni che sono a ridosso della linea ferroviaria e che si vedranno il Villorosi lambire le proprie cantine o box interrati.

Come questo esempio, se ne possono indicare altri (basti pensare alle barriere, al sistema dei cantieri, ai percorsi dei mezzi pesanti) per comprendere come per Vanzago la procedura di revisione del Parere CTVA 1509/2014 deve procedere analizzando TUTTA la documentazione relativa a Vanzago, poiché le modifiche impattano TUTTO il territorio; lo stesso vale per TUTTO il Canale Villorosi, che è massimamente impattato.

1.5 Aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale (SIA2021) sulle parti modificate contenute nel PD2020

Nel presente documento vengono analizzati anche i contenuti dell'**aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale** predisposto da Italferr nel marzo 2021 (sinteticamente identificato come **SIA2021**) riferito alle parti del PD2020 oggetto delle integrazioni e degli aggiornamenti apportati rispetto alla configurazione del Progetto Definitivo 2013.

Alcune modifiche progettuali contenute nel PD2020 hanno una **potenziale rilevanza sul piano ambientale** e, per tale motivo, hanno reso necessario aggiornare il SIA2013, secondo le indicazioni del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di cui alle Note dell'11.12.2020 e del 20.01.2021.

Le modifiche progettuali con **ricadute ambientali puntuali** o, in ogni caso di significato locale, sono:

- la modifica al progetto **della nuova opera di attraversamento del Fiume Olona**, al fine di adeguarne il franco idraulico e conformarla alle disposizioni del DM 14.01.2008;
- la modifica al progetto di adeguamento dell'esistente **ponte sullo scolmatore Olona**, al fine di adeguare il franco idraulico sull'opera;
- la modifica alla variante di tracciato ferroviario prevista in corrispondenza delle **Aree RIR nei Comuni di Rho e Pregnana**, al fine di evitare l'interferenza, presente nella soluzione del PD2013, con gli stabilimenti classificati a Rischio di Incidente Rilevante.

Altre modifiche progettuali hanno **ricadute ambientali diffuse** e riguardano:

- la modifica al **sistema di drenaggio delle acque di piattaforma**, introdotta in recepimento di una specifica prescrizione del CSLLPP per evitare, diversamente da quanto previsto PD2013, l'utilizzo del derivatore Villorosi quale recapito finale delle acque di piattaforma;
- l'ottimizzazione costruttiva delle **barriere acustiche**, dimensionate secondo lo scenario di esercizio di 1^a fase funzionale, prevedendo di sfruttare direttamente, come base delle barriere stesse, i muri di recinzione presenti a protezione della sede ferroviaria;
- la modifica al **sistema della cantierizzazione**, in particolare per quanto riguarda la definizione delle aree di cantiere, in relazione all'evoluzione dello stato dei luoghi, alle mutate disponibilità del territorio e per una più agevole logistica di cantiere, oltre che per la modifica della modalità di gestione e di utilizzo dei materiali di scavo prodotti nell'ambito del progetto, al fine di adeguarla ai dettami del DPR n.120 del 13.06.2017, con la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre.

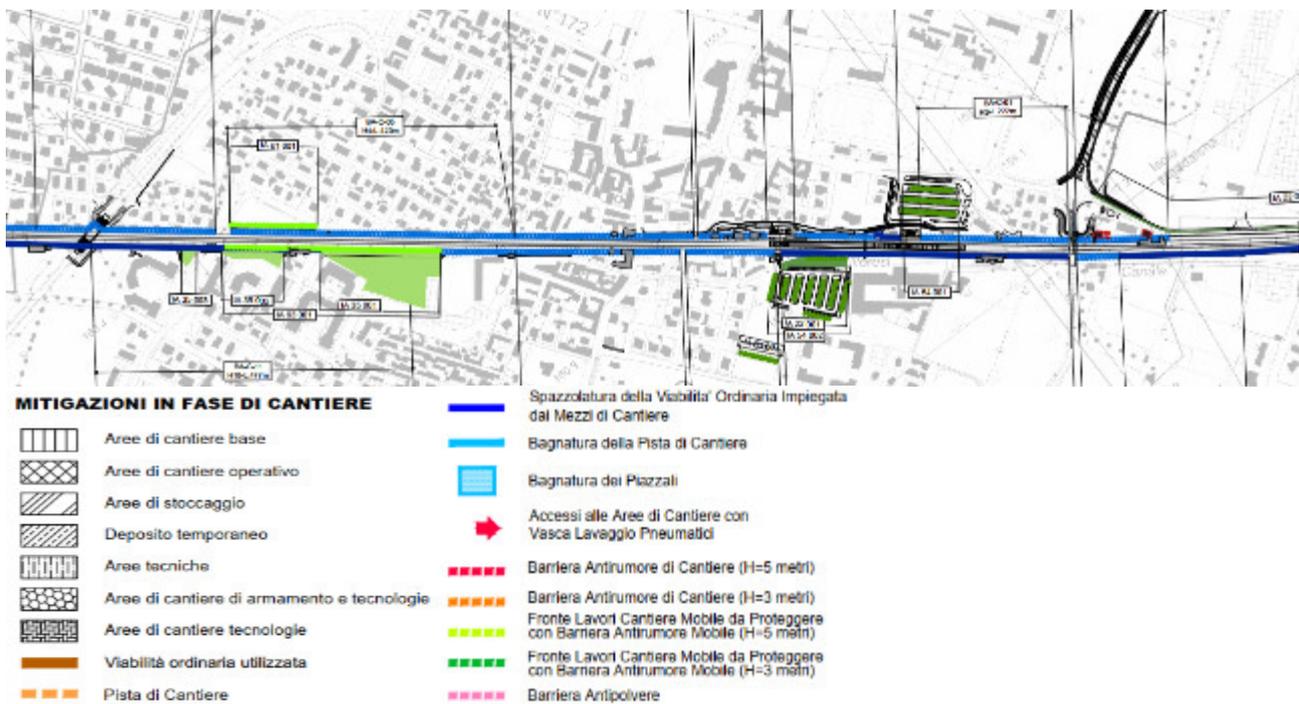
Le modifiche progettuali introdotte con il PD2020 non hanno comportato una revisione del **sistema mitigativo** già previsto nel SIA2013 per il contenimento degli impatti associati al quadruplicamento della linea o al suo inserimento ambientale e paesaggistico, ad eccezione:



- delle modifiche, puntuali e limitate, volte a conformare gli interventi mitigativi alle variazioni intervenute;
- delle soluzioni di ripristino a fine lavori delle aree di cantiere, che RFI ha introdotto ai fini dell'adeguamento alla intervenuta normativa sulla gestione dei materiali di scavo come sottoprodotto;
- degli interventi di mitigazione acustiche per la fase di esercizio (come detto, dimensionate secondo lo scenario di 1^a fase, ovvero lo scenario associato all'attivazione delle sole opere in progetto).



Elaborato MDL130D22N5SA0001011A – SIA2021. Localizzazione delle opere di mitigazione in fase di esercizio (rev. marzo 2021)



Elaborato MDL130D22N5SA0001011A – SIA2021. Localizzazione delle opere di mitigazione in fase di cantiere (rev. marzo 2021)



Il SIA2021 riporta, per le diverse componenti ambientali coinvolte, il quadro della **significatività degli effetti associati alle opere e alle attività di cantierizzazione** che sono state **oggetto di revisione e adeguamento normativo** e che, pertanto, differiscono dal Progetto Definitivo 2013.

Di seguito si riporta lo stralcio di quanto espresso nel SIA2021 (elaborato MDL130D22RGSA0002001A) quale sintesi delle problematiche e valutazioni conclusive presentate da RFI:

“Dalla lettura del quadro di sintesi sopra riportato, non si ha evidenza, per nessuna delle opere o attività variate, di criticità in grado di mettere in discussione la compatibilità di queste con il contesto ambientale o di modificare il livello di impatto atteso con il Progetto Definitivo del 2013.

Va detto, infatti, che le interferenze individuate sono, essenzialmente, di entità moderata quando non mitigabili, reversibili o prevenibili con accorgimenti da adottarsi in fase di installazione dei cantieri. Si deve, inoltre, sottolineare, che la gran parte delle interferenze prodotte dalle opere variate erano già presenti anche nel precedente progetto del 2013.

Si sottolinea, inoltre, che alcune delle modifiche qui analizzate, altro non sono che il recepimento di prescrizioni tecniche impartite dal Consiglio dei Lavori Pubblici o formulate, in sede di Valutazione di Impatto Ambientale, con l’obiettivo di migliorare il Progetto del Quadruplicamento tra Rho e Parabiago, proprio sul piano ambientale.

In ogni caso, ritornando su quelle che sono state le risultanze dello studio, si evidenzia che per alcuni aspetti ambientali come il clima, le vibrazioni è stato possibile, fin da subito, escludere qualsiasi tipo di incidenza associabile alle opere e attività in esame; vuoi per la natura degli interventi, vuoi per la sensibilità specifica della componente.

In conclusione, si ribadisce che la dimensione e la portata delle ricadute ambientali delle opere e delle attività realizzative oggetto di revisione progettuale sono estremamente limitate, compatibili con i valori e le sensibilità del contesto coinvolto e, in ogni caso, equivalenti a quelle prodotte dalle corrispondenti soluzioni del Progetto Definitivo 2013. Pertanto, è ragionevole affermare che le modifiche progettuali apportate in questa fase non determinano variazioni apprezzabili del livello di impatto atteso con gli interventi per il Potenziamento della tratta da Rho e Parabiago, così come già valutato per il Progetto Definitivo del 2013.”

A fronte di queste affermazioni e in seguito all’analisi di dettaglio della documentazione, il **Comune di Vanzago** ritiene doveroso formulare, con il presente documento, le proprie **osservazioni** riferite alle valutazioni ambientali effettuate circa le modifiche progettuali, alle evoluzioni del progetto nel corso degli anni e alle ricadute ambientali causate.

2 RICHIESTE GENERALI SULL'OPERA

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

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

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

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

Come descritto nel SIA, il PTR – Piano Territoriale Regionale ed il PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale perseguono, per gli interventi infrastrutturali relativi alle reti ferroviarie, la specializzazione delle infrastrutture: *“Sulle nuove linee potrà essere instradato il traffico a media-lunga distanza e le linee esistenti dovranno essere adattate ad un uso metropolitano e regionale”²⁴*.

Condividendo tali considerazioni, si chiede la **riprogettazione dell'opera attraverso il miglioramento della linea esistente con il potenziamento dei treni ad alta frequentazione**, al fine di trasformare l'attuale servizio ferroviario Suburbano in una vera e propria metropolitana leggera che permetta di collegare velocemente i cittadini dell'intera linea Rho-Gallarate al Polo Fieristico di Rho-Pero ed alla città di Milano.

Il decongestionamento dell'attuale linea Rho-Gallarate permetterebbe di dare vita ad un servizio metropolitano che, a questo punto, non si fermerebbe più alla stazione di Parabiago (attuale limite del progetto di quadruplicamento), ma sarebbe garantito su tutta la linea. Un vantaggio che permetterebbe di recuperare lo spirito che era alla base del progetto preliminare e che prevedeva il potenziamento dell'intera linea e non solo del tratto Rho-Parabiago: operare come richiesto in questo punto A, consentirebbe di salvaguardare le comunità locali che a questo punto non verrebbero danneggiate dall'opera ma valorizzate dalla stessa.

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

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

²⁴ Elaborato MDL112D22RGS0000001A (pag. 26) del DVD5 – Sintesi non Tecnica (rev. marzo 2013)

3 OSSERVAZIONI SUGLI ASPETTI PROCEDURALI DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

3.1 Valutazione di Impatto Ambientale sul Progetto Preliminare, difformità del Progetto Definitivo dal Preliminare e Project Splitting

Desti del pari perplessità l'incedere di RFI che omette scientemente di tener conto di un dato fattuale incontestabile e incontrovertibile.

Ed invero, con Deliberazione CIPE n. 65/2005 del 27 maggio 2005 è stato approvato – ex artt. 165 e 185 comma 6, D.lgs. 163/2006 - il **progetto preliminare** che prevedeva la realizzazione di un “terzo binario”, in adiacenza ai due binari esistenti, lungo la tratta ferroviaria Gallarate – Rho, della linea Arona – Rho. La ragione di tale scelta scaturiva (e scaturisce) dal contesto ambientale nel quale l'opera si inserisce perché caratterizzata da rilevanti vincoli ambientali discendenti anche dalla intersecazione di aree naturali protette di cui alla L n. 394/1991, ossia il Parco del Roccolo, il PLIS Parco del Basso Olona ed il Parco Agricolo Sud Milano.

In considerazione di ciò, il Ministero dell'Ambiente rendeva il parere prot. n. GAB/2004/7508/B05 del 6 luglio 2004 dichiarando che la soluzione dell'ampliamento ferroviario mediante previsione di un terzo binario costituisse “l'unica soluzione perseguibile dato il contesto fortemente urbanizzato” e “la ristrettezza del corridoio a disposizione”.

In altre parole, la compatibilità ambientale di siffatta opera pubblica poteva (e può) ritenersi soddisfatta solo laddove l'ampliamento ferroviario si limiti alla realizzazione del terzo binario in adiacenza agli esistenti e, conseguentemente, si innesti proprio in quell'area già interessata da infrastrutture ferroviarie senza ulteriori sconfinamenti. Tale soluzione - per quanto altamente invasiva in termini di rumore, vibrazioni e impatto sul paesaggio urbano – quantomeno eviterebbe il verificarsi di scempi ambientali in aree protette. Tant'è che il parere del Ministero si conclude nei termini che seguono: “Ipotesi esterne all'attuale corridoio infrastrutturale avrebbero prodotto situazione difficilmente mitigabili oltre a prefigurare condizioni di esercizio non coerenti con la domanda di mobilità locale da servire”.

In conformità al richiamato parere del Ministero dell'Ambiente, il CIPE con delibera n. 65/2005 ha approvato il progetto preliminare dichiarando, *apertis verbis*, che la scelta di escludere il quadruplicamento della linea ferroviaria era (ed è) dettata dai vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico e che, per quel che concerne il modello trasportistico posto a fondamento della implementazione della struttura ferroviaria, la necessaria capacità è “**assicurata dai tre binari**”.

Ciò nonostante, con deliberazione n. 33 del 13 maggio 2010, il CIPE ha illogicamente approvato un **progetto definitivo a quattro binari**.

La richiamata deliberazione del CIPE è stata annullata dal Tar Lombardia – Milano con la sentenza n. 1914/2012, poi confermata anche dal Consiglio di Stato con sentenza n. 6667/2012. I pronunciamenti giudiziali hanno statuito la palese violazione procedimentale posta in essere dalle Autorità coinvolte stante che, in difformità al disposto di cui all'art. 163 e ss del d.lgs. n. 163/2006, il progetto definitivo (che contempla il quadruplicamento e, quindi, il raddoppio della linea esistente) deve essere conforme a quello preliminare (che prevede la realizzazione solo di un terzo binario).

Il travalicamento delle previsioni contenute nel progetto preliminare è stato ritenuto idoneo presupposto per l'annullamento della delibera CIPE anche, e soprattutto, per l'irrimediabile contrasto del progetto definitivo con le valutazioni di impatto ambientale operate dagli enti a ciò deputati.

Ora, se è vero che il procedimento di valutazione ambientale può certamente essere rinnovato e calibrato sulla nuova opera, è altrettanto vero che non è consentito stravolgerne l'assioma emerso nel corso della procedura oggetto di rinnovo, cioè che l'unica e ottimale armonizzazione dell'opera pubblica con l'ambiente esterno è solo quella che prevede la realizzazione di un terzo binario.

Ciò anche in considerazione del fatto che il progetto preliminare e la valutazione a supporto della stessa non sono stati annullati (né in via giurisdizionale e tantomeno in autotutela) atteso che il procedimento cui si riferiscono queste osservazioni costituisce la sua naturale prosecuzione. Prova ne è che il Codice Unico di Progetto (**CUP**) – che identifica il progetto d'investimento pubblico – non è mutato.

Ne consegue che ancora una volta il progetto definitivo si presenta difforme rispetto all'originario progetto preliminare e, quindi, ancora una volta si è in presenza di una palese illegittimità che sconfina finanche nella piana inottemperanza, da parte degli enti precedenti, di una statuizione giurisdizionale (la citata sentenza del Tar Milano confermata dal Consiglio di Stato).

Ciò posto, nella specie si è assistito ad una evoluzione progettuale che meritava quantomeno una riflessione ed una idonea motivazione in sede di approvazione del progetto definitivo, abbracciandosi successivamente una soluzione progettuale espressamente e motivatamente esclusa (con riferimento ai vincoli "fisici" imposti dal fitto contesto urbanistico) nella fase precedente e senza alcuna spiegazione specifica al riguardo, che pure si aveva l'onere di fornire.

Sussiste pertanto il motivo di illegittimità, riscontrato dal Consiglio di Stato nel 2012, consistente nella violazione delle regole che riguardano l'approvazione del progetto preliminare e di quello definitivo e il rapporto tra i due livelli progettuali, ai fini della valutazione ambientale.

La valutazione di impatto ambientale, che riguarda gli aspetti che risultino in grado di incidere sui fattori di rischio individuati dalla normativa di riferimento, se effettuata nella fase preliminare non preclude in linea di principio che – in sede di progettazione definitiva – siano approvate le modifiche che risultino conformi agli interessi pubblici e al concreto stato dei luoghi. Però, in tal caso, è necessario che in sede di approvazione del progetto definitivo l'autorità amministrativa manifesti la consapevolezza del susseguirsi dei provvedimenti e delle circostanze e li ritenga compatibili con le risultanze della valutazione di impatto ambientale (così Consiglio Stato sez. VI, 12 maggio 2006, n. 2694).

Non a caso la Giurisprudenza amministrativa è consolidata nel ritenere che la VIA non concerne una mera, e generica, verifica di natura tecnica circa l'astratta compatibilità ambientale dell'opera, ma implica una complessiva e approfondita analisi comparativa di tutti gli elementi incidenti sull'ambiente del progetto unitariamente considerato, al fine di valutare in concreto (alla luce delle alternative possibili e anche della cosiddetta "opzione zero") il sacrificio imposto all'ambiente rispetto all'utilità socio-economica perseguita. Nella specie, però e come già detto, l'approvazione del progetto definitivo non si è limitata a porsi in senso di sostanziale modifica del progetto preliminare ma addirittura in palese contrasto con esso, aderendo ad una ipotesi esplicitamente esclusa nella prima fase.

Mentre il progetto preliminare prevedeva soltanto un ulteriore terzo binario da affiancare ai due già esistenti, il progetto definitivo prevedeva un raddoppio (un quadruplicamento) della linea ferroviaria.

La non conformità del progetto definitivo al progetto preliminare, a maggior ragione trattandosi di infrastruttura strategica – per la quale il progetto preliminare assume una valenza decisiva sotto molteplici aspetti – determina ex se l'illegittimità dell'approvazione del progetto definitivo *expressis verbis* difforme, quantomeno sotto l'assorbente profilo di **deficit motivazionale** sul punto, poiché la competente Commissione, che si è pronunciata nel senso della coerenza e compatibilità della nuova soluzione, avrebbe dovuto



però farsi ulteriormente carico delle ragioni superiori per le quali, anche a causa dell'adeguamento alle esigenze di mobilità regionali, si riteneva di superare le preclusioni poste in sede di progetto preliminare.

Non può non aversi riguardo alla circostanza che l'opzione del quadruplicamento dei binari era stata addirittura vagliata, ma espressamente esclusa in sede di progetto preliminare, sicché la successiva valutazione avrebbe dovuto quantomeno motivare sul punto: sussiste pertanto il difetto di adeguata motivazione.

Una ulteriore considerazione consegue alla circostanza fattuale secondo cui il procedimento in essere costituisce la naturale prosecuzione di quello già avviato con l'approvazione del progetto preliminare di cui alla delibera CIPE n. 65/2005: l'approvazione del progetto definitivo è da valere come finalizzato anche alla (illegittima) reiterazione dei vincoli espropriativi che permangono sulle aree in questione da ben 16 anni.

Il che rende, altresì, dubbia la sussistenza di una adeguata e sufficiente copertura finanziaria dell'opera stante l'assenza di qualsivoglia precisazione sul punto da parte degli enti precedenti.

Le perplessità in ordine alla inconciliabilità ambientale di un progetto di ampliamento diverso da quello a tre binari non potrebbero essere superate anche laddove si volesse apoditticamente aderire alla tesi propugnata da RFI secondo cui l'approvazione del progetto definitivo per cui si procede costituisce un nuovo, autonomo e diverso procedimento rispetto a quello conclusosi con l'annullamento giudiziale.

Se così fosse, non vi è dubbio che le garanzie procedurali verso il territorio e la moltitudine di cittadini coinvolti imporrebbero (così come impongono) la rinnovazione dell'intero procedimento e di tutte le sue fasi programmatiche, in conformità alle ora vigenti disposizioni normative.

Dalla disamina degli atti rinvenibili sul sito ministeriale, invece, emerge che non solo si pretende di percorrere una procedura semplificata (rispetto al modello ordinario) in palese elusione delle precitate garanzie partecipative (degli enti territoriali e dei privati cittadini) ma finanche ci si arroga il potere di scavalcare i vincoli di natura ambientale che caratterizzano il territorio e che sono stati affermati con sentenze passate in giudicato.

Così stando le cose è altresì palese che la rinnovazione del procedimento e con esso della obbligatoria valutazione di impatto ambientale, funzionale alla approvazione del progetto (quello definitivo, mancando - illogicamente ed illegittimamente - quello preliminare) e alla dichiarazione di pubblica utilità, non può disconoscere le criticità acclarate anche dalla giustizia amministrativa; soprattutto non può farlo in assenza di una congrua e specifica motivazione in merito alla sopravvenuta e contraddittoria valutazione di presupposti di fatto e di diritto che avevano prima condotto l'Amministrazione (per meglio dire, la moltitudine di Enti coinvolti nel procedimento che ha portato innanzitutto all'approvazione del progetto preliminare) ad affermare l'esatto opposto.

Una motivazione in tal senso, invece, si rinviene né nel parere (n. 1509/2014) reso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (avente ad oggetto "*istruttoria VIA Progetto Potenziamento della linea ferroviaria Rho - Arona, tratta Rho - Gallarate. Quadruplicamento Rho - Parabiago Raccordo a Y*") e negli atti da esso richiamati (nella specie, la c.d. SIA 2014), né nel parere prot. 73/2019 reso da ultimo dall'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

L'incidenza di tali omissioni in termini di corretta, completa e adeguata valutazione di impatto ambientale è particolarmente avvertita nel territorio di Vanzago. Infatti, come risultante dalla pregressa istruttoria a supporto del progetto preliminare, la soluzione progettuale a tre binari era stata ritenuta quella meno impattante e l'unica realizzabile. Ebbene, non risulta che la Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale abbia mai effettuato un bilanciamento dell'aggravio di incidenza che il raddoppio dei binari determina specificamente al territorio di Vanzago rispetto al progetto di ampliamento della capacità ferroviaria

su una linea a tre binari. Tale valutazione non si rinviene neppure nello studio di impatto ambientale (SIA) a supporto del progetto in contestazione.

Ma vi è di più. La complessa progettazione dell'opera ferroviaria è stata esaminata collegialmente in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato e le Regioni solo per quel che concerne il progetto a tre binari. Il progetto ora in approvazione non è stato valutato nella sua complessità e soprattutto nella sua attualità atteso che è ancora incerta la realizzazione e, comunque, la tempistica per la tratta Parabiago-Gallarate.

3.2 Procedura di "Revisione del Parere CTVA2014"

Per quanto riportato nel precedente paragrafo, oltre alla anomalia nella mancanza di esaustivo supporto per la giustificazione dell'inserimento di un quadruplicamento tra Rho e Parabiago in luogo di un progetto a tre binari e della corretta valutazione dell'impatto ambientale di tale scelta, si mette in luce anche la problematicità della procedura adottata a partire dal 2013 con la ripartenza dal "progetto definitivo integrato" ai sensi dell'art. 167 Comma 5 D.Lgs. 163/2006.

"Il soggetto aggiudicatore ha facoltà di avviare la procedura di localizzazione dell'opera e di valutazione di impatto ambientale sulla scorta del progetto definitivo, anche indipendentemente dalla redazione e dalla approvazione del progetto preliminare; in tal caso il progetto definitivo è istruito e approvato, anche ai predetti fini, con le modalità e nei tempi previsti nei tempi previsti dagli articoli 165 e 166, comma 5-bis. La conferenza di servizi si svolge sul progetto definitivo con le modalità previste dall'articolo 165, comma 4. I Presidenti delle regioni e province autonome interessate si pronunciano, sentiti i Comuni nel cui territorio si realizza l'opera. Il progetto definitivo è integrato dagli elementi previsti per il progetto preliminare".

La progettazione definitiva integrata è stata presentata per il I lotto costruttivo di tutta l'opera di "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y". Si noti che anche nell'avviso al pubblico emanato nel maggio 2021, per fare riferimento alla "Approvazione del Programma" che giustifica l'avvio della progettazione preliminare – in questo caso integrata all'interno della procedura della progettazione definitiva – si menziona l'intervento inserito nel programma di cui alla Delibera CIPE n. 121/2001. Tale Deliberazione si intitola "Legge obiettivo: 1° Programma delle infrastrutture strategiche" e ci si riferisce all'intervento ad oggetto della presente procedura con l'indicazione "Potenziamento del Sistema Gottardo: tratta Chiasso – Monza; tratta Gallarate – Rho; gronda ferroviaria Nord- est Seregno – Bergamo" a significare l'ampiezza dell'intervento identificato livello nazionale come strategico e prioritario. Si noti che ci si riferisce alla tratta Rho-Gallarate nella sua interezza e non alla Rho-Parabiago + Raccordo a Y.

Ma c'è di più. Se la difformità tra il progetto preliminare a tre binari tra Rho e Gallarate (che - per inciso - ottenne parere favorevole condizionato da parte di tutti gli enti locali) e il definitivo approvato nel 2010 era solo per il I lotto costruttivo a soli 4 binari con il Raccordo a Y era conforme alla normativa, nel 2013 si ripartì solo dallo stesso I lotto senza però progettare la tratta Parabiago-Gallarate.

Si fa notare che, per quanto riguarda la valutazione di impatto ambientale è necessario richiamare l'art. 166 comma 5-ter

"La procedura prevista dal presente articolo può trovare applicazione anche con riguardo a più progetti definitivi parziali dell'opera, a condizione che tali progetti siano riferiti a lotti idonei a co-



stituire parte funzionale, fattibile e fruibile dell'intera opera e siano dotati di copertura finanziaria; resta in ogni caso ferma la validità della valutazione di impatto ambientale effettuata con riguardo al progetto preliminare relativo all'intera opera".

Non si discute qui della possibilità di sviluppare, a fronte di un preliminare approvato una serie di lotti costruttivi nella progettazione definitiva, ma del fatto che la VIA debba essere fatta, appunto, sull' "intera opera". Così non è per la procedura che ha portato al Parere CTVA 1509/2014 e all'attuale procedura di VIA in essere [ID:6028]: se per distaccarsi dal preliminare a 3 binari tra Rho e Gallarate si è fatto partire un nuovo progetto definitivo integrato come opera a sé, in realtà la VIA deve essere sviluppata su tutta la Rho-Gallarate.

Riprenderemo nuovamente questo aspetto all'interno della sezione 5.1, ma qui si è sufficiente menzionare il fatto che l'opera di cui al CUP J31J05000010001 è proprio la Rho-Gallarate che è suddivisa in due lotti costruttivi di cui dal 2013 in avanti si è sviluppato solo il primo lotto all'interno del Progetto Definitivo Integrato. Si invita a consultare la Scheda 13 sul portale SILOS <https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/1247>.

Questo *modus operandi*, ovvero quello di suddividere un'opera in lotti come permesso da normativa procedendo a delle procedure di VIA su ciascun lotto senza una valutazione globale sull'opera completa, viene comunemente definito project splitting che è una pratica non corretta e non accettata a livello normativo.

Basta citare qui alcune sentenze:

- Sentenza T.A.R. Piemonte, Sez. II, 23 marzo 2020 n. 210, che afferma il principio che i progetti devono essere considerati unitariamente e cumulativamente ai fini della procedura di valutazione ambientale strategica. Si consolida così l'importante principio giurisprudenziale secondo il quale il progetto deve essere considerato nella sua unitarietà (con eventuali opere connesse) e cumulativamente, comprendendo le opere già esistenti, al fine di valutare l'impatto complessivo sull'ambiente e sulle relative componenti. Inoltre il principio da ritenersi valido per tutte le procedure di valutazione degli impatti sull'ambiente (V.I.A., V.A.S., V.Inc.A.). In particolare di può citare:
"in sede di valutazione di impatto ambientale, infatti, l'amministrazione non può effettuare una valutazione 'parcellizzata' di interventi connessi sotto il profilo soggettivo, territoriale e ambientale, dovendo invece tenere conto della loro reciproca interazione"
- Consiglio di Stato, Sez. IV, 18 aprile 2019, n. 2523 – in cui si censura il comportamento della Regione Emilia Romagna che avrebbe dovuto valutare l'impatto cumulativo del progetto, nell'ottica complessiva dell'intervento da realizzarsi (soprattutto, ai fini della compatibilità col PTPR) non potendo l'esame dell'impatto cumulativo del progetto essere rinviato ad un momento successivo se si conosce già *ex ante* lo sviluppo progettuale dell'opera;
- Consiglio di Stato, Sez. IV, 9 gennaio 2014, n. 36 – in cui si conferma la sentenza di I grado *"l'aver effettuato la cd. "verifica preliminare" di compatibilità in modo parcellizzato di per sé configura un gravissimo travisamento dei fatti, tale da compromettere in radice l'accertamento degli effetti ultimi sull'ambiente di un intervento di enorme entità"* e *"l'assenza di una valutazione complessiva ai fini della (sola) V.I.A. si pone in radicale contrasto con la sua ontologica finalità, che è quella di accertare gli effetti ultimi dell'intero intervento sull'ambiente, nonché di valutarne la compatibilità e/o di suggerire sistemi 'di minor impatto', senza esclusione della cd. 'opzione zero' "*, aggiungendo che *"non si rappresentano come elementi*



determinanti, al fine di negare il "carattere unitario" dell'intervento (come sostenuto dalle parti appellanti): né la suddivisione di un'area in cinque o più comparti (e ciò a maggior ragione nei casi in cui la destinazione dell'area complessivamente intesa risulti omogeneamente definita), poiché la decisione di "parcellizzazione", variamente attuata, di un'area a fini di pianificazione, se risponde a possibili (e anche giustificabili) esigenze di chiarezza espositiva dello strumento, non può certo determinare una modificazione del carattere unitario del territorio materialmente considerato sotto gli aspetti geografici, paesaggistici, culturali; né la "non contiguità" degli interventi, non essendo indispensabile, ai fini della individuazione del carattere unitario del medesimo, una continuità di emersione "edilizia" degli interventi stessi...".

- Consiglio di Stato, Sez. IV, 2 ottobre 2006, n. 5760 *"La valutazione ambientale necessita di una valutazione unitaria dell'opera, ... Diversamente, verrebbe inammissibilmente a trasferirsi in capo ai soggetti redattori dei progetti il potere di determinare i limiti della procedura di V.I.A., attraverso la sottoposizione ad essi di porzioni di opera e l'acquisizione, su iniziative parziali e, perciò stesso, non suscettibili di apprezzamento, circa i "livelli di qualità finale" di una pronuncia di compatibilità ambientale asseritamente non modificabile, con conseguente espropriazione delle competenze istituzionali dell'amministrazione competente e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge. La valutazione di impatto ambientale implica quindi una valutazione anticipata finalizzata, nel quadro del principio comunitario di precauzione, alla tutela preventiva dell'interesse pubblico ambientale"*.
- Consiglio di Stato, Sez. VI, 15 giugno 2004, n. 4163;
- Consiglio di Stato, sez. IV, 7 maggio 2004, n. 2874;
- Corte di Giustizia CE, Sez. III, 25 luglio 2008, n. 142; e Corte di Giustizia CE, Sez. II, 28 febbraio 2008, causa C-2/07.

Si chiede alla Commissione di verificare con attenzione la pratica adottata dal Proponente sull'opera di cui al CUP J31J05000010001, ovvero di partire dalla approvazione del solo I lotto a livello di definitivo integrato, senza effettuare l'analisi ambientale su tutta la tratta in oggetto Rho-Gallarate.

Così come il *project splitting* è stato individuato sin dal 2013 per la scelta di progettare solo il I lotto senza una VIA su tutto il tragitto (Rho-Gallarate) che ha portato all'erroneo parere di CTVA 1509/2014, allo stesso modo nella procedura di VIA attualmente in corso, il Proponente sembra limitare le peculiarità di valutazione dei commissari ad una serie di punti che il Proponente stesso indica come variazioni rispetto al progetto precedente andando ad effettuare un'altra pratica di *project splitting*.

Si notano altri aspetti di impatto ambientale di natura procedurale evidenziati qui di seguito:

- alcuni documenti sono cambiati tra la documentazione inviata dal Proponente nel dicembre 2020 su cui si è fatta procedura di esproprio e quella data per la VIA 2021;
- il Piano particellare di esproprio allegato alla VIA 2021 non è più valido in alcune particelle.

4 OSSERVAZIONI SUGLI ASPETTI PROCEDURALI PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA E L'AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

4.1 La procedura di VINCA sulla Rho-Parabiago fino al 2013

RICHIAMI NORMATIVI

Come noto, la normativa europea, nazionale e regionale prevede che sui progetti che interferiscono con un Sito di Interesse Comunitario è necessario eseguire una Valutazione di Incidenza ai sensi della DIRETTIVA 92/43/CEE "HABITAT" ART. 6, paragrafi 3 e 4. Si ricorda che, le disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3 non si limitano ai progetti che si verificano esclusivamente all'interno di un sito Natura 2000 ma hanno come obiettivo anche progetti situati al di fuori del sito ma che potrebbero avere un effetto significativo su di esso, indipendentemente dalla loro distanza dal sito in questione (basti vedere le cause C-98/03, paragrafo 51, C-418/04, paragrafi 232, 233). In particolare, per le strutture viarie e ferroviarie o le grandi opere pubbliche, generalmente la giurisprudenza italiana ed europea considera adeguata un'area di raggio di 5 km da dove l'opera si realizza per una opportuna valutazione di incidenza.

A livello nazionale il regolamento di attuazione della Direttiva Habitat è il DPR 08/09/1997, n. 357. In seguito all'adeguamento tecnico e scientifico è stata modificata la direttiva 92/43/CEE con la Direttiva 97/62/CEE, conseguentemente recepita con DM 20/01/1999. In ultimo è stato approvato il DPR 12/03/2003, n. 120 modifica ed integrazione al DPR 357/97.

La Regione Lombardia aveva introdotto l'obbligo di effettuare lo Studio di Incidenza, ai sensi della DGR n. 7/14106 del 2003, per tutti i progetti che sono localizzati compresi nelle aree SIC e ZPS o in aree limitrofe.

La Legge Regionale 02/02/2010 n. 5 ha stabilito che quando l'intervento proposto ricade o produce effetti, anche indiretti, sui siti di RETE NATURA 2000, la valutazione di incidenza, ai sensi del DPR 08/09/1997 n. 357 (Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche), è ricompresa nell'ambito della procedura di VIA. La valutazione di incidenza è effettuata dal settore competente per RETE NATURA 2000 appartenente all'autorità competente per la VIA, che a tal fine è invitato alla conferenza di servizi unitamente all'ente gestore.

Sul territorio di Vanzago (ma anche su quello di Pogliano Milanese e di Arluno) è presente il sito di "Natura 2000" SIC-ZSC IT2050006 (il cui ente gestore è il WWF), istituito con DGR pubblicata sul Bollettino ufficiale della Regione Lombardia del 12.03.2003, coincidente con il sito ZPS IT2050006, istituito con DGR pubblicata sul BURL della Regione Lombardia, supplemento straordinario, del 23.02.2006.

Il progetto di RFI/Italfer ricade nella sfera di influenza di tale SIC-ZSC/ZPS e, pertanto, vi è l'obbligo della Valutazione di Incidenza Ambientale, sebbene non si trovi, nella documentazione sul sito del Ministero, nessun documento ad essa relativo. Ciò è in contrasto con la Legge Regionale n. 5 del 02.02.2010 e l'articolo 6, comma 2, della DGR 14106 del 08.08.2003 sancisce come inammissibili i progetti non accompagnati dallo studio di incidenza ambientale (V.INC.A.).

A tal proposito giova ricordare che:

- nel 2013, all'interno della procedura di VIA, RFI ha inserito anche lo "Studio di Incidenza" all'interno della documentazione messa a disposizione del pubblico;



- il documento MDL112D22RGIM0004001A intitolato “Valutazione di Incidenza del SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago IT2050006” faceva riferimento al quadro progettuale presente all’epoca ed è stato emesso nel marzo 2013;
- l’ente gestore ha redatto parere nell’ambito della procedura di VIA 2013.

Richiamando le Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza, nel caso in cui la VINCA venga realizzata all’interno del procedimento di VIA /VAS, emerge chiaramente che *“poiché la valutazione dell’ autorità competente per la VIA o per la VAS “si estende alle finalità di conservazione proprie della valutazione d’incidenza” nell’ambito del provvedimento finale dovranno essere inclusi e chiaramente distinti e definiti gli esiti relativi alla valutazione di incidenza, rispetto ai diversi livelli a cui è stata condotta, ivi incluso quello relativo allo screening di incidenza.”*

Inoltre, si richiamano anche i seguenti aspetti: *“nel caso di Valutazione di Incidenza integrata nelle procedure di VAS o di VIA, l’esito della Valutazione di Incidenza è vincolante ai fini dell’espressione del parere motivato di VAS o del provvedimento di VIA che può essere favorevole solo se vi è certezza riguardo all’assenza di incidenza significativa negativa sui siti Natura 2000. L’esito della Valutazione di Incidenza, integrata nelle procedure di VAS o di VIA, è conseguentemente vincolante anche ai fini delle successive fasi di approvazione/autorizzazione del piano/progetto”.*

Infine si richiama anche questo paragrafo: *“l’Autorità competente, e nello specifico il soggetto deputato alla valutazione (Valutatore) dei documenti prodotti per i Livelli I, II e III della Vinca, deve essere in possesso delle migliori conoscenze disponibili sul sito Natura 2000 in esame, nonché essere in grado di effettuare una analisi rigorosa degli studi e delle informazioni trasmesse da parte del Proponente del piano/progetto/intervento o attività, ed avere le competenze necessarie per valutare in maniera oggettiva e certa in che modo la proposta possa incidere sul sito Natura 2000 interessato. In generale il Valutatore, ai sensi della Legge 241/90 e s.m.i, è tenuto ad operare sulla base del principio di buona fede nell’azione amministrativa”.*

LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA DI ITALFERR DEL 2013

Dall’analisi della documentazione prodotta da Italferr, correttamente si stabilisce che di tutto il progetto, la parte che impatta il SIC-ZSC è quella relativa al quadruplicamento Rho-Parabiago sui cui si deve concentrare l’attenzione. In particolare, Italferr stessa afferma che *“le opere previste all’interno di questo intervento non interferiscono direttamente sul SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago, bensì intersecano il Canale Villoresi interessando il Derivatore di Parabiago, da cui parte il canale del secondario Villoresi, che attraversa il territorio dello stesso Sic/ZPS... alimentando gli specchi lacustri presenti nell’area protetta e la rete di canali esistenti”.*

Va da sé quindi che, per effettuare una approfondita valutazione ambientale e di incidenza, bisogna considerare attentamente gli impatti che l’opera ferroviaria ha sul Canale Villoresi, che va ad alimentare l’ecosistema del Sito Natura 2000 oltre che tutta la zona di campagna che va da Parabiago fino a Milano, nella zona del Nord Ovest a confine con Settimo Milanese.

Si noti a tal proposito che, nel 2013, era stato inserito all’interno del quadro economico della Rho-Parabiago (CUP J31J05000010001) un progetto di modifica del Canale Villoresi che interferiva con il SIC-ZSC, ma del quale non si teneva conto nella procedura di VIA/VAS 2013 e nemmeno nella Valutazione di Incidenza. Anzi, proprio il Proponente all’interno del quadro di riferimento progettuale spiegava la correlazione tra i due progetti:



“Relativamente alle prescrizioni formulate dal CIPE nella delibera n. 33/2010, di carattere particolare, la configurazione del nuovo progetto definitivo comprende - come convenuto nell’incontro del 14 maggio scorso [14.05.2012, ndr] tra RFI ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti... la “realizzazione della nuova derivazione dal canale Villoresi” come intervento correlato al progetto ferroviario, il cui finanziamento resta inserito all’interno del Costo a Vita Intera dell’intervento Rho-Gallarate, ma la cui procedura di autorizzazione - peraltro già avviata (VIA regionale attualmente in corso, CdS e DPU non ancora avviati) - rimarrebbe tuttavia separata da quella ferroviaria...”.

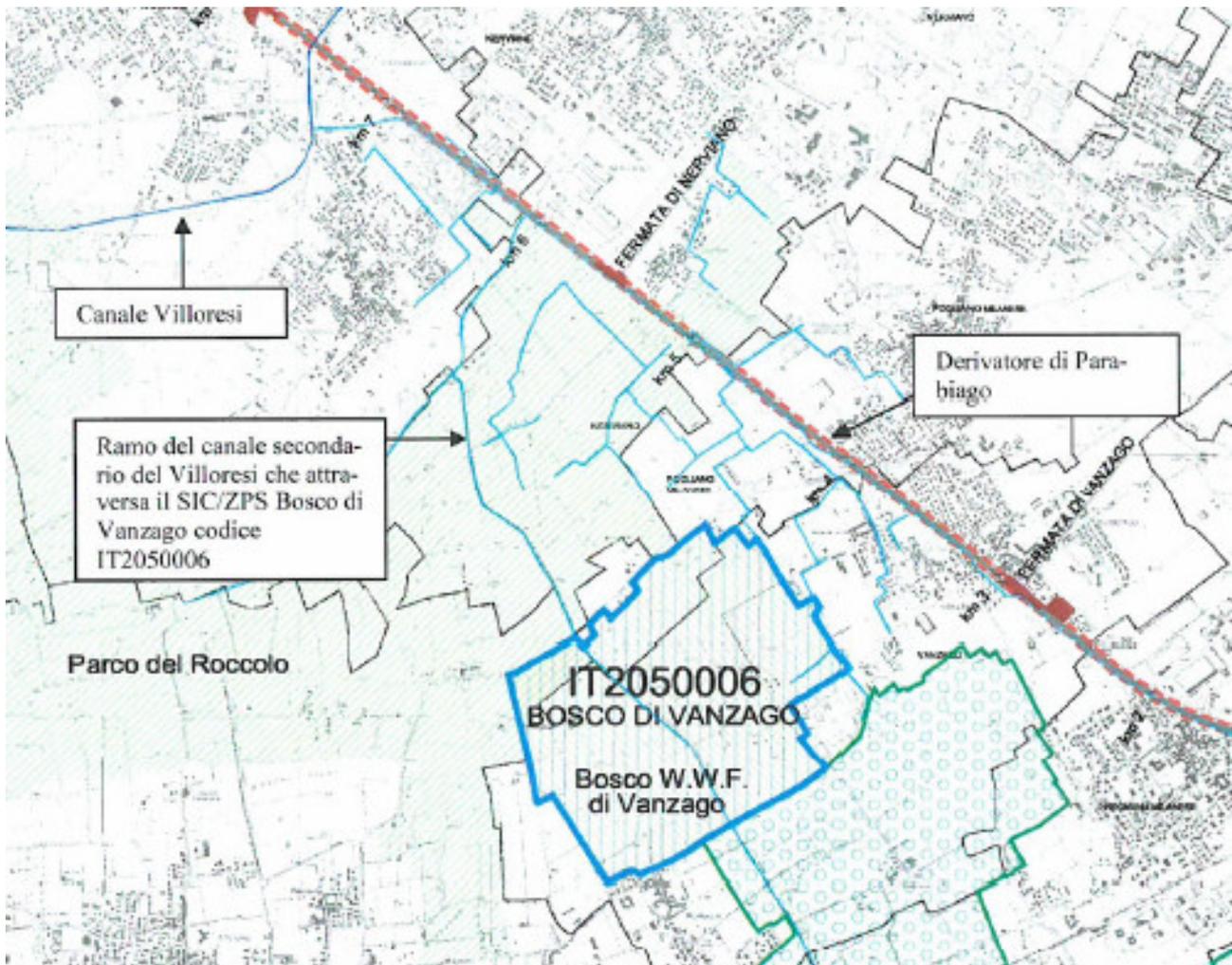


Figura estratta dalla Relazione di Incidenza 2013

A livello di procedura, Italferr concludeva nella sua Valutazione di Incidenza che:

- *“la possibilità che lo spostamento di quest’ultimo [ndr del Canale secondario Villoresi], necessario alla realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria, potesse causare delle alterazioni al deflusso idrico del Canale secondario Villoresi, causando dei periodi di carenza idrica nei territori a sud dell’asse ferroviario Milano-Novara, ha portato alla progettazione di uno schema irriguo alternativo a quello attuale, capace di garantire il deflusso idrico all’interno del canale secondario del Villoresi che attraversa l’Oasi ed annullare l’interferenza sugli elementi ecosistemici del SIC/ZPS”*



- *“in un bilancio complessivo ... si evince come non vi sia alcuna sottrazione né alterazione di habitat di interesse comunitario, né alcuna interferenza significativa rispetto alle specie faunistiche, connessa alla sottrazione di habitat, di risorse ed all'interruzione di percorsi, tale da pregiudicare la distribuzione delle specie” e quindi che “la presente valutazione di incidenza ... accerta l'assenza di effetti negativi sull'integrità del Sito Natura 2000”.*

In estrema sintesi, quindi:

- Italferr osservava che era necessario prevedere la valutazione dell'incidenza del quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago anche se non direttamente interferente il territorio del SIC; di fatto, quindi, Italferr ha riconosciuto che il progetto della Rho-Gallarate ha superato negativamente il Livello I di Screening della procedura di VINCA riconoscendo l'impatto sul sito Natura 2000 e quindi è entrato nel Livello II della Valutazione Appropriata tramite lo Studio di Incidenza;
- l'impatto dello spostamento del Villorosi, dovuto alla necessità di collocare i binari in più, veniva mitigato da un progetto alternativo sul Villorosi da gestire con procedura regionale ma con fondi allocati nel quadro economico dell'opera nazionale;
- Italferr non considera effetti negativi sul SIC-ZSC, rimandando così al Valutatore la conclusione del procedimento di Valutazione Appropriata.

IL PARERE NEGATIVO SULLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA DELL'ENTE GESTORE

La valutazione ambientale e di incidenza di Italferr è stata fortemente contestata dal gestore del SIC-ZSC all'interno del parere reso correttamente all'interno della procedura di VIA (rif. documento DVA-00_2013-0026315 del 15.11.2013).

In particolare, il WWF Italia, nel predetto parere *“richiede che:*

- *lo studio di incidenza sviluppi con maggiore attenzione la completezza degli impatti indiretti a carico del sito Natura 2000 singolarmente, sinergicamente e congiuntamente considerati,*
- *studi gli areali di specie all'esterno del sito Natura 2000,*
- *definisca i rapporti di specie con il territorio e, traendone delle conclusioni verificabili, definisca la significatività degli impatti e*
- *accerti se il progetto del potenziamento della linea ferroviaria possa essere migliorato da specifiche prescrizioni”*.

In difetto di tale richiesta di integrazione e di adozione di tutte le prescrizioni richieste, che non è mai pervenuta sino ad oggi, *“l'Ente gestore del sito di Natura 2000 esprime VALUTAZIONE NEGATIVA riguardo il progetto nella sua interezza”*.

Non si entra qui nel merito del motivo che ha portato il WWF a rendere PARERE NEGATIVO, ma solo a riscontrare questo fatto a fini procedurali.

IL PARERE CTVA 1509/2014 NON SI ESPRIME CIRCA LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA

La Commissione CTVA nel 2013 ha quindi ricevuto:

- nello Studio di Incidenza, una valutazione di non incidenza significativa da parte del Proponente (Italferr);
- parere Negativo da parte dell'ente gestore WWF.

Si nota, in questo contesto, che nelle Linee Guida per la VINCA si riporta chiaramente quanto segue:



“La Valutazione appropriata si conclude con un parere favorevole, con o senza prescrizioni, o con un parere negativo. In entrambi i casi le conclusioni devono essere debitamente motivate e rese pubbliche.

Nello specifico nel parere dell’Autorità competente deve essere esplicitato che le informazioni trasmesse dal Proponente sono complete, che non vi sono omissioni significative, e che le conclusioni sono ragionevolmente e oggettivamente accettabili.”

“Espressione del parere motivato da parte delle Autorità delegate alla VInCA.

I procedimenti di Screening e di Valutazione di Incidenza Appropriata si devono concludere con l’espressione di un parere motivato da parte dell’Autorità competente per la VInCA. Prima dell’espressione di detto parere, l’Autorità VInCA acquisisce il “sentito” dell’Ente Gestore del Sito Natura 2000, se non coincidente con la stessa o degli Enti gestori dei Siti Natura 2000 in caso di più siti interessati. Quanto espresso dagli Enti Gestori deve essere tenuto in considerazione nella redazione del parere finale.

Il parere motivato deve dare evidenza in modo chiaro ed univoco delle valutazioni effettuate e delle conclusioni raggiunte.”

La CTVA ha richiamato la presenza del WWF a pagina 15 in un breve paragrafo indicato “AREE PROTETTE” in cui menziona il SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago codice IT2050006 ma, per il resto, non entra nel merito della valutazione di incidenza.

Ancora più preoccupante è la nota di pagina 30 del parere CTVA in cui si dice che “Anche la parte del Bosco di Vanzago, che comunque non è interferita dal progetto, presenta uno scarso valore naturalistico, in quanto ormai completamente colonizzato dalla robinia” con un giudizio errato e denigratore di una delle più importanti aree di Natura 200 della Provincia di Milano, salvo poi correggersi poche righe dopo: “Anche nei punti in cui la ferrovia attraversa zone facenti parte di parchi di un consistente valore naturalistico (Bosco di Vanzago) l’impatto che ne consegue risulta essere sempre relativamente ridotto”.

A pagina 31, invece, il parere CTVA riporta “Nell’area di studio rientra inoltre la Riserva speciale, nonché SIC-ZSC/ZPS “Bosco di Vanzago (IT2050006). Tale area pur essendo localizzata nel corridoio di studio non verrà interessata dall’opera in progetto, essendo la linea ferroviaria ubicata a più di 500 m in linea d’aria dall’area protetta. Il SIC-ZSC/ZPS in oggetto è circondato da un muro di cemento armato alto circa 2 m, difficilmente permeabile.”. Tale giudizio è addirittura confliggente con la Valutazione di Incidenza fatta dal Proponente e non risulta in linea con la realtà.

La CTVA in tutto il parere 1509/2014 non menziona in alcun modo il “sentito” dell’Ente Gestore Natura 2000 – che peraltro è NEGATIVO – né in maniera esplicita né in maniera implicita. Non solo: la CTVA cita per inciso lo Studio di Incidenza redatto dal Proponente, riportando questo commento e di fatto “dimenticando” completamente le procedure di VINCA: “...sono stati valutati gli effetti dei lavori previsti dal progetto di quadruplicamento della linea Rho-Parabiago sulla componente floristico-vegetazionale e faunistica, sugli habitat e sulle dinamiche ecologiche che caratterizzano il SIC-ZSC/ZPS “Bosco di Vanzago”, codice IT2050006.”.

Infine, risulta oltremodo grave che nel parere CTVA NON si citi alcuna misura di mitigazione circa l’unico Sito Natura 2000 presente su tutto il territorio attraversato dalla ferrovia Rho-Gallarate, mentre ve ne sono per altri parchi e/o ambienti. Nelle prescrizioni, infatti, si cita solo:

- a pagina 48: “prevedere, in relazione all’interferenza del progetto con un corridoio principale della RER, un confronto con quanto previsto dalla DGR n.8/8515 del 26/11/2008 che prevede di: “applicare la Valu-



tazione di Incidenza al fine di garantire la coerenza globale di Rete Natura 2000, con obbligo di interventi di deframmentazione sulle aree investite e di interventi di rinaturazione compensativa pari al triplo delle aree trasformate”

- a pagina 49: “Realizzare un ecodotto per la fauna in corrispondenza di via Europa Unita in Comune di Vanzago al fine di rafforzare la connettività ecologica del SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PLIS del Basso Olona.”

Queste due prescrizioni sono estratte direttamente dalla DGR di Regione Lombardia n° X/1264 del 24/01/2014 nella parte del parere di compatibilità ambientale, Sezione B.3 Condizioni e Prescrizioni, punti 2.e e 2.i, e riportate in maniera acritica nel parere CTVA. Risulta decisamente contrastante rimandare ad una successiva VINCA all'interno della stessa procedura di VIA/VAS che ingloba anche la VINCA.

Pare pertanto corretto affermare, in questo parere, che la procedura di VINCA non sia stata svolta in maniera adeguata e secondo legge e pertanto debba essere fatta di nuovo in maniera adeguata.

Tale considerazione non è soltanto procedurale ma, come in seguito esposto, ha risvolti anche di natura progettuale e di impatto ambientale.

PRINCIPIO DI PRECAUZIONE NON APPLICATO

Nel SIA2013 e nella Valutazione di Incidenza non è stato applicato il principio di precauzione, elemento fondante della normativa circa le procedure di VIA/VAS/VINCA in presenza di Siti Natura 2000 ed elemento chiave della normativa ambientale europea e italiana, come sancito da copiosa giurisprudenza in merito.

Il principio di precauzione non è stato nemmeno considerato dalla CTVA, che ha sbrigativamente trattato la pratica della presenza del SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago in maniera non organica, non basata su rilevanzze scientifiche e riprendendo solo alcune frasi tratte dal SIA2013 del Proponente come indicato nel paragrafo precedente.

ALTRI PARERI NEGATIVI CIRCA LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA – COMUNE DI VANZAGO, REGIONE LOMBAR- DIA, CONSIGLIO SUPERIORE LAVORI PUBBLICI

Il Comune di Vanzago, all'interno della procedura di VIA/VINCA, ha espresso pesanti critiche in merito alla valutazione ambientale e alla valutazione di incidenza. A tal proposito si può consultare il parere espresso con deliberazione di giunta comunale n. 170 del 14 novembre 2013 dal titolo “STUDIO DI IMPATTO AM- BIENTALE RELATIVO AL PROGETTO DEFINITIVO DELL'INFRASTRUTTURA STRATEGICA POTENZIAMENTO DEL- LA LINEA FERROVIARIA RHO-ARONA, TRATTA RHO-GALLARATE. PRIMO LOTTO FUNZIONALE RHO- PARABIAGO, COMPRENSIVO DEL RACCORDO Y: OSSERVAZIONI” in particolare con l'allegato “Analisi delle componenti ambientali e naturalistiche: SIA e Relazione di Incidenza”.

La stessa Regione Lombardia, ente che per primo ha interesse nella realizzazione del quadruplicamento Rho-Parabiago visto, che dalla modifica del modello di esercizio regionale scaturisce la modifica del proget- to preliminare che prevedeva il triplicamento dei binari da Rho a Gallarate, ha espresso un giudizio partico- larmente critico sulla Valutazione di Incidenza prodotta da Italferr.

“Relativamente allo Studio di Incidenza si sottolinea che pur tenendo conto di quanto evidenziato, le presenti osservazioni si limitano all'intervento relativo al quadruplicamento della ferrovia e non allo spostamento del tratto secondario del Canale Villoresi che scorre all'interno del SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago, in quanto già oggetto di specifica procedura di valutazione, che dovrà però pri- ma essere portata a termine.



Lo Studio risulta poco approfondito nelle sue analisi, in particolar modo per quanto riguarda la fauna e gli ecosistemi.

L'analisi del contesto di Rete Ecologica in cui il Bosco di Vanzago si inserisce si riduce al constatare che "considerato che il potenziamento della linea ferroviaria avviene pressoché in sede, l'intervento in progetto non determina un'interruzione né una diminuzione della connettività ecologica all'interno del SIC-ZSC/ZPS con le aree limitrofe, in quanto rimane immutata la situazione in essere". Il contesto antropizzato (superfici edificate e sfruttamento del territorio prevalentemente agricolo) in cui si inserisce l'infrastruttura e in cui è presente il Sito Rete Natura 2000 fornisce di fatto una "scusa" per definire l'ecomosaico notevolmente frammentato, dimenticando però che nei contesti pianiziali sono le aree agricole a fornire le principali aree di connessione e in alcuni casi a costituire i gangli della Rete. Si ribadisce pertanto quanto detto precedentemente (si faccia particolare riferimento al punto 3, in quanto il SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago, oggetto di Valutazione di Incidenza, è localizzato all'interno della Dorsale Nord Milano ed è da considerarsi ganglio della Rete Ecologica)."

Sul tema della connessione dell'Oasi del WWF con la RER all'interno del Parco Agricolo Sud Milano e al PLIS del Basso Olona, Regione Lombardia riporta quanto segue:

"3. Pregnana Milanese-Vanzago: la RER è caratterizzata dalla presenza del corridoio denominato "Dorsale Verde Nord Milano" e dal relativo varco da deframmentare (la barriera è costituita proprio dalla ferrovia). Il corridoio è individuato anche nella REP e il varco è perimetrato come varco n. 8, con l'indicazione di "principale interferenza delle reti infrastrutturali in progetto/programmate con i corridoi ecologici" (Art. 47 delle Norme di Attuazione del PTCP di Milano)... Le opere a verde consistono quasi unicamente nella messa dimora di piante in zone adibite a parcheggio o lungo strade. Il PM presenta un punto di monitoraggio (VEG4) a sud della ferrovia, ma con il tipo di censimento previsto non si ritiene che possa venire in alcun modo verificata la connettività."

Ancora in maniera più chiara il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP) nel 2014 ha espresso forti perplessità su tutto il SIA2013 e in particolare sulla Valutazione di Incidenza. È sufficienti riportare alcuni passaggi del parere sull'affare 98/2014:

"L'assemblea non ritiene di entrare nel merito di tale Studio di impatto ambientale, ... tuttavia non può non rilevarsi che ... non è possibile affermare che gli "unici impatti aggiuntivi rispetto alla soluzione a 3 binari sono la maggiore occupazione di suolo e il maggiore impatto acustico".

"Si evidenzia inoltre che nel suddetto SIA ed in particolare nella Relazione MDL112D22RGIM0007001A (VIA QUADRO AMBIENTALE - Paesaggistica) non vi è alcun metodo di valutazione utilizzato e alla relazione tra questo e le misure di mitigazione ambientale da adottare."

Inoltre, secondo il CSLP risulta "necessaria la preventiva verifica dell'attualità sia dei dati posti a base della progettazione sia degli elementi relativi alle diverse componenti ambientali interessate, ai fini della valutazione dell'impatto del progetto sull'ambiente e della compatibilità".

Il CSLP inoltre afferma che "suscita perplessità l'affermazione secondo cui la parte del Bosco di Vanzago presenta uno scarso valore naturalistico". Il CSLP censura, quindi, non solo il SIA, ma anche tutta la documentazione prodotta per la VIA/VINCA con queste parole:



“Il Bosco di Vanzago... costituisce una riserva naturale ed un SIC-ZSC/ZPS (codice IT2050006) per il quale è agli atti la relativa “Valutazione di Incidenza”. La presenza del sito Natura 2000 impone infatti ...di identificare e valutare gli impatti potenziali dell’opera da realizzare su un SIC-ZSC o una ZPS, sia in relazione alle finalità generali di conservazione, sia in relazione agli obiettivi specifici di conservazione degli habitat e delle specie di interesse comunitario di cui alla direttiva 92/43/CEE “Habitat” e alla direttiva “Uccelli”. In merito si rileva che il documento “Valutazione di Incidenza” agli atti risulta piuttosto generico e intrinsecamente contraddittorio, in quanto nella scheda inserita nel documento stesso, redatta da soggetto gestore del parco, viene elencata e prescritta una serie di interventi di mitigazione ambientale che tuttavia non vengono riportati nelle conclusioni della “Valutazione di Incidenza”.”.

Infine, il CSLP ricorda che per le opere di mitigazione ambientale bisogna chiaramente individuare le opere di mitigazione ambientale e devono essere previsti specifici protocolli di gestione e manutenzione

LA DURATA DELLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Da quanto espresso in precedenza, è evidente che non c’è stata una conclusione proceduralmente corretta per quanto riguarda la procedura di VINCA, nell’ipotesi mai formalmente espressa che questa si ritenga inclusa nella procedura di VIA/VAS nazionale.

Si aggiunge, però, che anche se ci fosse stata una conclusione, tale conclusione, ormai è necessariamente ritenuta non più valida ai sensi della normativa in oggetto che qui si richiama:

“La validità temporale del parere di Valutazione di Incidenza è 5 anni, termine oltre il quale l’autorizzazione è da considerarsi nulla, fatti salvi i casi nei quali è espressamente prevista una durata più breve, valutata in considerazione della dinamicità ambientale degli ecosistemi o degli habitat interessati, o più ampia nei casi nei quali il parere sia riferito a piani, programmi o autorizzazioni ambientali pluriennali (es. AIA, AUA, etc.). Nei casi di procedura integrata VIA-VINCA, si applica quanto previsto dall’art. 25, comma 5 del D.lgs 152/2006 e s.m.i..

...

Oltre i 5 anni è necessario espletare nuovamente l’istruttoria di Valutazione di Incidenza, in considerazione delle eventuali modifiche dello stato di conservazione, degli obiettivi e delle misure di conservazione determinati per gli habitat e specie di interesse comunitario presenti nel sito Natura 2000.

Qualora non sottoposte a valutazioni ai sensi del D.lgs. 152/06 e s.m.i., per le varianti sostanziali, è fatto obbligo al Proponente di presentare istanza di verifica all’Autorità competente per la VINCA che potrà confermare il parere reso oppure richiedere l’avvio di una nuova procedura. Qualora la variante sia soggetta ad ulteriori autorizzazioni, il parere dell’Autorità competente per la VINCA viene espresso in fase endoprocedimentale.”.

CONCLUSIONE

Il Comune di Vanzago ribadisce quanto detto sino ad ora, ovvero che la procedura di VINCA esperita su Progetto Definitivo Integrato di cui al Parere CTVA 1509/2014 non è stata esperita correttamente e, quindi, l’opera non ha ancora ottenuto una Valutazione di Incidenza favorevole. Qualora si ritenesse, erroneamente (sia per rilievi procedurali, sia per i contenuti, sia per il parere contrario dell’ente gestore), che tale parere sia lo stesso CTVA 1509/2014, si è argomentato come questo non sia più valido e quindi serva esperire una nuova VINCA.

4.2 La procedura di VINCA sulla Rho-Parabiago nella VIA 2021

Richiamando le criticità e le problematiche a livello procedurale sulla VIA avviata nel 2021 sul Progetto Definitivo della Rho-Parabiago richiamate nel paragrafo dedicato, il Comune di Vanzago rileva che non è stata avviata alcuna procedura di VINCA nel 2021.

Tale affermazione si sostanzia con questi fatti:

- nella documentazione agli atti NON è presente alcuna Valutazione di Incidenza redatta dal Proponente (Italferr), ma solo uno Studio di Impatto Ambientale (SIA2021) su alcune parti del progetto modificate dal 2014 al 2020;
- non risulta che sulla variante al progetto definitivo inviato nel dicembre 2020 agli enti locali e presentato con ulteriori modifiche nel marzo 2021 per la procedura di VIA in essere sia stata esclusa dall'autorità competente l'esecuzione della VINCA sulla nuova variante di progetto (cosa che apparirebbe alquanto bizzarra e in contrasto con il principio di precauzione);
- non è possibile nemmeno affermare che le modifiche intercorse dal 2013 al 2021 alla progettazione non siano da sottoporre a Valutazione di Incidenza, in quanto il progetto ha avuto diverse modifiche sul territorio di Vanzago, in particolar modo a livello macroscopico sul Villorosi, sulle barriere antirumore, su tutta la cantierizzazione, sul piano particellare di espropri, sulla presenza di nuove vasche di raccolta acque, sulle interferenze con i sottoservizi, etc., tali da rendere necessario l'avvio di una nuova procedura espropriativa e di VIA;
- come detto prima, nemmeno sul progetto del 2013 era stata eseguita in maniera compiuta la procedura di VINCA ed era stato emesso un parere favorevole sull'impatto rispetto al Sito Natura 2000 in Vanzago, in presenza (e in permanenza) di parere NEGATIVO dell'ente gestore.

Il Comune di Vanzago chiede con forza che il progetto di quadruplicamento della Rho-Parabiago venga sottoposto a procedura di VINCA e che, in questa procedura, si affrontino nel dettaglio le problematiche ambientali che creano un impatto estremamente rilevante (e non escludibile a priori) non solo sull'ecosistema del Sito Natura 2000 presente a Vanzago, ma anche su tutto il sistema di collegamento della Rete Ecologica Regionale (RER), sui suoi corridoi principali che passano per il Sito Natura 2000 e su Vanzago e sui varchi perimetrali della Rete Provinciale.

Non si può sacrificare la fragile tenuta dell'ecosistema locale – così prezioso da essere tutelato sia ai livelli Regionale, Provinciale e Comunale e, grazie ai maggiori vincoli Europei con le Direttive Habitat e Uccelli, anche a livello Nazionale ed Europeo – solo per permettere di inserire una linea S del passante metropolitano da Parabiago a Milano (+72 treni/giorno) e un collegamento ogni ora da Milano a Malpensa e viceversa (+36 treni/giorno).

Il WWF, ente gestore del Sito di Natura 2000 "Bosco di Vanzago", con lettera del 18.01.2021, indirizzata ai Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, oltre che a Regione Lombardia, ribadisce l'esigenza che il progetto ferroviario sia accompagnato da un regolare Studio di Incidenza, in quanto il PD2020, pur riconducibile al progetto precedente, è diverso, sia nella progettualità, che nelle indicazioni di incidenza e di impatto emerse nel corso dell'iter passato.

Tale Studio dovrà sviluppare con attenzione la completezza degli impatti indiretti a carico del sito Natura 2000 (singolarmente, sinergicamente e congiuntamente considerati), studiare gli areali di specie all'esterno del sito Natura 2000, definire i rapporti di specie con il territorio, definire, a fronte di conclusioni verificabili, la significatività degli impatti e accertare se il progetto del potenziamento della linea ferroviaria possa essere migliorato da specifiche prescrizioni.



4.3 Principi giuridici sulla procedura di VINCA applicabili alla VIA 2021 sulla Rho-Parabiago

CONVENZIONI INTERNAZIONALI

- **Convenzione sulla Biodiversità del 1992** - ratificata con legge 14 febbraio 1994, n. 124 (G.U. 44 S.O. del 23.02.94): "Linee strategiche per l'attuazione della Convenzione di Rio de Janeiro e per la redazione del Piano nazionale sulla biodiversità. Adottata a Rio de Janeiro il 5.06.92".
- **Convenzione di Bonn** - ratificata con legge 25 gennaio 1983, n. 42 (G.U. 48 S.O. del 18.02.83): "Convenzione relativa alla conservazione delle specie migratrici appartenenti alla fauna selvatica. Adottata a Bonn il 23 giugno 1979".
- **Convenzione di Berna** - ratificata con legge 5 agosto 1981, n. 503 (G.U. 250 S.O. del 11.09.81): "Convenzione relativa alla conservazione della vita selvatica e dell'ambiente naturale in Europa. Adottata a Berna il 19 settembre 1979".
- **Convenzione di Washington** - ratificata con legge 19 dicembre 1975, n. 874 (G.U. 49 S.O. del 24.02.76): "Convenzione sul commercio internazionale delle specie animali e vegetali selvatiche minacciate di estinzione. Sottoscritta a Washington il 3.03.1973, emendata a Bonn il 22.06.1979".
- **Convenzione di Barcellona** - ratificata con legge 21 gennaio 1979, n. 30: "Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e la regione costiera del mediterraneo".
- **Convenzione di Ramsar** - ratificata con D.P.R. 13 marzo 1976, n. 448: "Esecuzione della convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971".

NORMATIVA COMUNITARIA

- **Decisione della Commissione della Comunità Europea dell'11 luglio 2011** - concernente un formulario informativo sui siti da inserire nella rete Natura 2000 [notifica con il numero C(2011) 4892]. GUCE L 198 del 30 luglio 2011.
- **Decisione della Commissione delle Comunità Europee del 7 dicembre 2004** - che stabilisce, ai sensi della direttiva 92/43/CEE del Consiglio, l'elenco di siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica continentale [notificata con il numero C(2004) 4031]. GUCE L 382 del 28 dicembre 2004.
- **Decisione della Commissione delle Comunità Europee del 22 dicembre 2003** - recante adozione dell'elenco dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica alpina [notificata con il numero C(2003) 4957]. GUCE L 14 del 21 gennaio 2004.
- **Direttiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004** - sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale. GUCE L 143 del 30 aprile 2004.
- **Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio - del 27 giugno 2001** - concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. GUCE L 197 del 21 luglio 2001.
- **Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992** - relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.
- **Direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979** - concernente la conservazione degli uccelli selvatici. GUCE L 103 del 25 aprile 1979.



SENTENZE DELLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA IN MATERIA DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Sono riportati i principali orientamenti della Commissione Europea circa l'interpretazione di alcuni concetti chiave sulla valutazione di incidenza espressi nell'articolo 6 della direttiva "Habitat", richiamando le sentenze emesse dalla Corte di Giustizia Europea, competente per interpretare autorevolmente il diritto dell'Unione.

Ulteriori informazioni e sentenze in merito possono essere facilmente reperibili al sito:

https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/guidance_en.htm

Ambito di applicazione

- La procedura a norma dell'articolo 6, paragrafo 3, è attivata non dalla certezza bensì dalla possibilità di incidenze significative derivanti da piani o progetti a prescindere dalla loro ubicazione all'interno o all'esterno di un sito protetto. Una simile possibilità sussiste se non si possono escludere incidenze significative sul sito. In questa fase non si può tenere conto di misure di attenuazione e occorre considerare anche gli effetti transfrontalieri [Sentenze C-127/02, punti 39-44, C-142/16, punto 29, C-182/10, punti 69-70]
- Una VAS o una VIA non possono sostituire o fare le veci di una opportuna valutazione, in quanto nessuna delle due procedure ha più rilevanza dell'altra. [Sentenza C-418/04]
- L'articolo 6, paragrafo 3, definisce una procedura progressiva per la valutazione di piani e progetti che possono avere incidenze significative su un sito Natura 2000. Le attività che non rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 6, paragrafo 3, dovranno comunque essere compatibili con le disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 1, ovvero, nel caso di ZPS, dell'articolo 3 e dell'articolo 4, paragrafi 1 e 2, della direttiva Uccelli, e dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva Habitat. [Sentenze C-98/03, punto 51, C-418/04, punti 232-233]
- La possibilità di esentare in maniera generale certe attività non rispetta le norme comunitarie, in particolare le disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 3. [Sentenze C-256/98, C-6/04, C-241/08, C-418/04, C-538/09]
- Al termine "progetto" dovrebbe essere data un'interpretazione ampia, che comprenda i lavori di costruzione e altri interventi nell'ambiente naturale. Anche il termine "piano" ha un significato ampio e comprende piani di destinazione dei suoli e piani o programmi settoriali. [Sentenze C-127/02, punto 26, C-226/08, punti 50-51, C-98/03, C-418/04, punto 244]

Opportuna valutazione

- Occorre garantire che l'opportuna valutazione consideri tutti gli elementi che contribuiscono all'integrità del sito, specificati negli obiettivi di conservazione del sito e nel formulario standard di Natura 2000, e si basi sui migliori dati scientifici disponibili nel settore. Le informazioni richieste dovrebbero essere aggiornate [Sentenza C-43/10, punto 115] e riguardare i seguenti aspetti, se del caso: struttura e funzione delle risorse ecologiche del sito e loro ruolo; superficie, rappresentatività e grado di conservazione dei tipi di habitat presenti nel sito; dimensione della popolazione, grado di isolamento, ecotipo, pool genico, struttura per classi di età e stato di conservazione delle specie di cui all'allegato II della direttiva Habitat presenti nel sito o delle specie di uccelli per le quali è stata classificata una data ZPS; altre risorse e funzioni ecologiche individuate nel sito; qualsiasi minaccia incombente sugli habitat e sulle specie presenti nel sito o che rappresenta un potenziale rischio per gli stessi.



- L'opportuna valutazione deve contenere rilievi e conclusioni completi, precisi e definitivi atti a dissipare qualsiasi ragionevole dubbio scientifico in merito agli effetti dei lavori previsti sulla zona di protezione speciale in questione. [Sentenze C-304/05, punto 69, C-239/04, C-404/09].
- L'importanza di avvalersi delle migliori conoscenze scientifiche nell'effettuare l'opportuna valutazione, al fine di consentire alle autorità competenti di concludere con certezza che non si verificheranno effetti negativi sull'integrità del sito. [Sentenza C-127/02, punti 52-54, 59]
- L'opportuna valutazione deve essere sufficientemente dettagliata e motivata per dimostrare l'assenza di effetti pregiudizievoli, alla luce delle migliori conoscenze scientifiche in materia. [Sentenza C-127/02, punto 61]
- L'opportuna valutazione deve essere motivata e documentata. Se dalla valutazione documentata non emerge la base motivata per la decisione successiva, (ossia se si tratta semplicemente di un giudizio positivo o negativo di un piano o progetto non corredato da motivazioni), la valutazione non soddisfa il suo scopo e non può essere considerata "opportuna". La sorveglianza in varie fasi, neanche questa può essere sufficiente a garantire il rispetto dell'obbligo previsto all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva Habitat. [Sentenza C-142/16, punto 43]. L'onere consiste pertanto nel dimostrare l'assenza di effetti pregiudizievoli piuttosto che la loro presenza, in linea con il principio di precauzione. [Sentenza C-157/96, punto 63]
- Al fine di determinare se sia necessario procedere successivamente a un'opportuna valutazione delle incidenze di un piano o di un progetto su un sito interessato, non occorre, nella fase di preesame, prendere in considerazione le misure intese a evitare o a ridurre gli effetti negativi di tale piano o progetto su questo sito. Pertanto, nel determinare la necessità di un'opportuna valutazione, non si può tenere conto di misure di attenuazione (ossia misure intese a evitare o ridurre gli effetti negativi). [Sentenza C-323/17]

Significatività delle incidenze

- Il concetto di ciò che è "significativo" deve essere interpretato in modo obiettivo. La significatività degli effetti deve essere determinata in relazione alle particolarità e alle condizioni ambientali del sito protetto interessato dal piano o progetto, tenendo particolarmente conto degli obiettivi di conservazione del sito e delle sue caratteristiche ecologiche. [Sentenze C-127/02, punti 46-48 e 36, C-258/11, punto 48]
- Le misure di attenuazione possono essere presentate dal proponente del piano o progetto e/o richieste dalle autorità nazionali competenti al fine di evitare i potenziali impatti individuati nell'opportuna valutazione o ridurli a un livello tale per cui non saranno più in grado di pregiudicare l'integrità del sito. L'individuazione di misure di attenuazione, così come la stessa valutazione di impatto, devono basarsi su una solida conoscenza delle specie e degli habitat interessati ed essere descritte in dettaglio. Ovviamente, misure di attenuazione ben progettate e realizzate limitano la portata di eventuali misure compensative necessarie, se applicabili nel contesto dell'articolo 6, paragrafo 4, in quanto riducono gli impatti residui che necessitano di una compensazione. [Sentenze C-142/16, punti 37-45, C-521/12, punti 29-35, 38-39, C-387/15, C-338/15, punto 48, C-387/15 e C-388/15, punto 64]
- Nel determinare le probabili incidenze significative, si deve considerare anche la combinazione con altri piani e/o progetti per tenere conto degli impatti cumulativi nella valutazione del piano o progetto in questione. La disposizione sugli effetti congiunti riguarda altri piani o progetti già completati, approvati ma non completati o effettivamente proposti. [Sentenza C-142/16, punti 61 e 63]. La mancata presa in considerazione dell'effetto cumulativo dei progetti comporta in pratica che la totalità dei progetti d'un



certo tipo può venire sottratta all'obbligo di valutazione mentre, presi insieme, tali progetti possono avere un notevole impatto ambientale. [Sentenza C-418/04, C-392/96, punti 76, 82].

Esito valutazione

- L'articolo 6, paragrafo 4, consente deroghe alle disposizioni generali dell'articolo 6, paragrafo 3, ma la sua applicazione non è automatica. Spetta alle autorità decidere se si possa applicare una deroga all'articolo 6, paragrafo 3. L'articolo 6, paragrafo 4, deve essere applicato secondo l'ordine sequenziale stabilito dalla direttiva, ossia dopo che si sono rispettate in maniera soddisfacente tutte le disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3. [Sentenze C-127/02, punto 57 e 58, C-241/08, punto 72, C-304/05, punto 83, C-399/14, C-387/15, C-388/15, C-142/16, e C-239/04, punti 25-39]
- Le autorità nazionali competenti autorizzano un'attività sul sito protetto solo a condizione che abbiano acquisito la certezza che essa è priva di effetti pregiudizievoli per l'integrità del sito protetto. Ciò avviene quando non sussiste alcun dubbio ragionevole da un punto di vista scientifico quanto all'assenza di tali effetti. [Sentenze C-142/16, punto 33 e C-239/04 punto 24]
- Spetta alle autorità nazionali competenti garantire che tutte le soluzioni alternative praticabili rispondenti alle finalità del piano/progetto siano state esaminate con lo stesso livello di dettaglio. Questa valutazione andrebbe effettuata con riferimento alle specie e agli habitat per cui il sito è stato designato, nonché agli obiettivi di conservazione del sito. [Sentenze C-441/03, punto 15, C-241/08, punto 69, C-142/16 punto 72, C-239/04, punti 36-39]. Inoltre, il costo economico delle misure che si possono considerare nell'esame delle alternative non può essere l'unico fattore determinante nella scelta delle soluzioni. In altre parole, chi propone un progetto non può sostenere che non si sono prese in esame alternative perché costerebbero troppo. [Sentenza C-399/14, punto 77]
- Spetta alle autorità competenti soppesare i motivi imperativi di rilevante interesse pubblico del piano o progetto a fronte degli obiettivi di conservazione degli habitat naturali e della fauna e della flora selvatiche. Il piano o progetto può essere approvato solo se i motivi imperativi per la sua realizzazione hanno maggiore rilevanza del suo impatto sugli obiettivi di conservazione. [Sentenze C-57/89, C-43/10, punto 128, C-324/01, punto 21]

Violazione art.6, par. 2, direttiva 92/43/Cee

- L'autorizzazione di un piano o di un progetto, concessa ai sensi dell'art. 6, n. 3, della direttiva habitat, presuppone necessariamente che esso sia stato considerato non idoneo a pregiudicare l'integrità del sito interessato e, di conseguenza, nemmeno idoneo a causare deterioramenti o perturbazioni significative ai sensi del n. 2 del detto articolo.
- In un sito si verifica una situazione di degrado dell'habitat quando la superficie del tipo di habitat o dell'habitat delle specie all'interno del sito viene ridotta, oppure la struttura e le funzioni specifiche necessarie al mantenimento a lungo termine dell'habitat o dello stato delle specie ad esso associate vengono ridotte rispetto alla situazione iniziale o ripristinata. Questa valutazione è effettuata in funzione degli obiettivi di conservazione del sito e del suo contributo alla coerenza della rete.
- La perturbazione di una specie in un sito è determinata da eventi, attività o processi che contribuiscono, all'interno del sito, a un declino a lungo termine della popolazione della specie, a una riduzione o al rischio di riduzione della sua area di ripartizione naturale e a una riduzione dell'habitat disponibile. Questa valutazione è effettuata in funzione degli obiettivi di conservazione del sito e del suo contributo alla coerenza della rete.



NORMATIVA NAZIONALE

- **Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA)** - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4, adottate in data 28.11.2019 con Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano (Rep. atti n. 195/CSR 28.11.2019) (19A07968)
- **D.Lgs. 7 Luglio 2011, n. 121** - Attuazione della direttiva 2008/99/CE sulla tutela penale dell'ambiente, nonché della direttiva 2009/123/CE che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni. G.U. n.177 del 1/8/2011
- **D.M. 25 marzo 2005 (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio)** - Annullamento della deliberazione 2 dicembre 1996 delle Zone di protezione speciale (ZPS) e delle Zone speciali di conservazione (ZSC). G.U., serie generale, n. 155 del 6 luglio 2005. Testo Coordinato
- **D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120** - Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997 n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche. G.U., serie generale, n. 124 del 30 maggio 2003.
- **Legge 3 ottobre 2002, n. 221** - Integrazioni alla legge 11 febbraio 1992, n. 157, in materia di protezione della fauna selvatica e di prelievo venatorio, in attuazione dell'articolo 9 della direttiva 79/409/CEE. G.U., serie generale, n. 239 del 11 ottobre 2002.
- **D.M. 3 settembre 2002 (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio)** - Linee guida per la gestione dei siti della Rete Natura 2000. G.U., serie generale. n. 224 del 24 settembre 2002.
- **D.M. 3 aprile 2000 (Ministero dell'Ambiente)** - Elenco dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciali, individuati ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE.
- **D.M. 20 gennaio 1999 (Ministero dell'Ambiente)** - Modificazioni degli allegati A e B del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, in attuazione della direttiva 97/62/CE del Consiglio, recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE. GU, serie generale, n. 23 del 9 febbraio 1999.
- **D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357** - Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche. Supplemento ordinario n.219/L alla G.U., serie generale, n.248 del 23 ottobre 1997
- **Legge 11 febbraio 1992, n.157** - Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio. G.U., serie generale, n. 46 del 25 febbraio 1992.

CONCLUSIONE

In questa sezione è stata riportata una carrellata di richiami normativi nazionali, comunitari e internazionali, così come di alcuni richiami alla giurisprudenza comunitaria, con la verifica delle sentenze per meglio declinare i principi su cui si basa la normativa per la VINCA.

Si invita la Commissione a prendere atto che la procedura adottata per la Rho-Parabiago dal 2013 in poi non ne tiene conto, sia per il parere CTVA 1509/2014, sia nell'ambito della nuova procedura di compatibilità ambientale del marzo-giugno 2021.



4.3 Autorizzazione paesaggistica

Il Comune di Vanzago rileva l'assenza della Relazione Paesaggistica all'interno della procedura di VIA del giugno 2021, ai sensi del Decreto del presidente del Consiglio dei ministri 12 dicembre 2005 dal titolo "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42".

Tale Relazione è necessaria per l'opera in oggetto e rientra nella categoria delle "opere ed infrastrutture stradali, ferroviarie" la cui disciplina è riportata nell'Allegato del citato DPR nella sezione "4.2. Interventi e/o opere a carattere lineare o a rete".

Si premette che una Relazione Paesaggistica era stata prodotta dal proponente nel marzo 2013 MDL112D22RGIM0007001A all'interno della procedura di VIA esperita nel periodo 2013-2014 ma la revisione del parere CTVA 1509/2014 necessita di una nuova emissione di tale documento per una opportuna valutazione da parte della Commissione alla luce della variante progettuale presentata (a questo proposito si ricorda quanto riportato in altre parti della relazioni, ovvero che le modifiche su Vanzago sono ubiquo e estremamente impattanti, tanto da aver richiesto una revisione di tutte le tavole e documenti relativi al territorio di che trattasi).

In particolare, si segnala questo dettato normativo:

"In particolare per gli interventi infrastrutturali lineari in rilevato, che formino barriera artificiale su territorio aperto, agricolo, montano, ecc. e su territorio periurbano, andranno rilevate e controllate progettualmente le condizioni di intervisibilità, in quanto tali opere vanno a costruire nuovo margine paesaggistico. Gli elaborati devono curare, in particolare:

1. carta/e in scala 1:5000, 1:10.000 e 1:25.000, scelta/e secondo la morfologia dei luoghi che individuino l'area di intervento di influenza visiva del tracciato proposto (contesto paesaggistico e area di intervento)] e le condizioni di visibilità, con indicati i punti da cui è visibile l'area di intervento, con foto panoramiche e ravvicinate

2. carta/e in scala 1:5000, 1:10.000 e 1:25.000 che evidenzino: a) le caratteristiche morfologiche dei luoghi (contesto paesaggistico del tracciato); b) la tessitura storica esistente: in particolare, il disegno paesaggistico (in area urbana, periurbana, extraurbana), l'integrità di sistemi di paesaggio storico e recente (rurali, urbani, difensivi, religiosi,...) e i resti significativi.

"4. simulazioni del tracciato proposto e delle eventuali barriere antirumore, nel suo insieme attraverso lo strumento del rendering, sia nel contesto paesaggistico che nell'area di intervento, evidenziando le soluzioni di disegno, di materiali, di colori.

"occorre che vengano documentate, con foto e con eventuali documenti storici, le soluzioni adottate nel resto del tracciato e i documenti progettuali dovranno mostrare le scelte di continuità paesaggistica, comprese, in particolare, le soluzioni di continuità con le parti contermini (forme, materiali, colori, ecc.), laddove queste contribuiscano a migliorare la qualità dell'opera e l'inserimento nel contesto paesaggistico.

È ritenuto dal Comune di Vanzago che la Relazione Paesaggistica redatta nel 2013 dal Proponente sia piuttosto carente e non rispetti quanto richiesto dalla normativa, ma c'è di più.

La presenza delle barriere antirumore, come riportato nel paragrafo apposito, sono altamente impattanti e tali da costituire, tra l'altro, una modifica permanente dell'assetto percettivo, scenico o panoramico tipico del paese di Vanzago e della sua campagna, sono elemento di forte intrusione dato che



raggiungono i 7,5 metri dal piano del ferro che, si ricorda, è sopraelevato rispetto al piano campagna, e arrecano enorme impatto ambientale e paesaggistico. Anche la previsione un cantiere (AS01) all'interno della Rete Ecologica Regionale (e non già analizzato nella relazione paesaggistica del 2013) deve essere verificato in tale ambito normativo, perché i cumuli che vengono generati rappresentano un intervento edilizio che, quindi, deve essere soggetto ad analisi paesaggistica (ancorché si ritenga necessario spostare tale cantiere AS01 nella zona industriale/ferroviaria di Pregnana Milanese, per non violare la normativa di particolare tutela del territorio di Vanzago in cui il cantiere è situato).

L'analisi in oggetto – con tutti i dettagli indicati dalla normativa e che non paiono essere stati elaborati dal Proponente – serve a dimostrare, come peraltro già ampiamente osservato da tutti gli enti sin dal parere sul SIA del 2003, l'elevato impatto dell'opera in oggetto e in particolare delle barriere antirumore.

Si rimanda al paragrafo dedicato alle barriere antirumore per ulteriori approfondimenti.

Il Comune di Vanzago auspica che le costanti richieste di rimuovere le barriere, oppure di tenerle basse, molto basse e poi trasparenti, con opportuni interventi sui recettori, siano da essere ascoltate e declinate in un mandato chiaro al Proponente, ovvero che, per questioni di compatibilità ambientale, tali barriere non devono superare una altezza dal piano campagna di massimo N metri, con N da stabilire in un apposito tavolo di confronto.

Il Comune di Vanzago si rende disponibile ad ogni intervento normativo, inclusa una consultazione cittadina, per raggiungere l'obiettivo di eliminare tali manufatti o, al limite, di ridurne massimamente l'altezza.

5 ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E NATURALISTICHE NELLA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO

5.1 Quadro di riferimento programmatico e inquadramento territoriale

All'interno della Sintesi Non Tecnica MDL130D22RGSA0002001A (principalmente capitoli 3, 4, 5, 6, 23 e 24) e del SIA2021 MDL130D22RGSA0001001A (principalmente capitoli 1, 2, e 4) sono riportate in maniera "mirata" tutte le parti di quadro di riferimento programmatico e di inquadramento territoriale che, invece, meritano di essere qui esposti in maniera succinta, per mostrare alcune caratteristiche fondamentali dell'opera e delle ricadute ambientali, valide ai fini della "revisione del parere CTVA 1509/2014".

Alcuni aspetti di questa trattazione ricalcheranno in parte gli aspetti relativi ai dubbi procedurali già espressi in precedenza, ma saranno limitati ad evidenziare, appunto, come una lettura più precisa della cronistoria degli eventi e dello scenario complessivo consenta di valutare meglio gli aspetti di impatti sul territorio.

LA TRATTA IN OGGETTO È LA RHO-GALLARATE

In primo luogo, è fondamentale comprendere che la tratta in oggetto, per una qualunque Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) è necessariamente e indiscutibilmente la tratta Rho-Gallarate a cui tutta la programmazione nazionale fa riferimento. È sufficiente considerare il CUP J31J05000010001 per comprendere questo. Inoltre, è bene ricordare, cosa mai messa in dubbio da tutta la documentazione presentata per la procedura di VIA del 2021 sin dall'avviso, che ci si rifà sempre al Progetto Preliminare approvato con Delibera CIPE 65/2005 riferito al 1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001) - POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO – ARONA - TRATTA RHO-GALLARATE.

Tralasciando che tutte le intese Stato-Regione Lombardia e la pianificazione nazionale in tema di infrastrutture ferroviarie fino al 2009 (ed in alcuni documenti fino al 2011) citavano espressamente il "triplicamento tratta Gallarate-Rho", è cosa nota e acclarata che la tratta da considerare per il progetto in valutazione sia la Rho-Gallarate e questo anche per qualunque tipo di variante o revisione di progetto.

Ciò significa che la Commissione per la VIA – come già indicato nella premessa procedurale – deve essere in grado di considerare tutti gli effetti su tutta la tratta Rho-Gallarate cumulando gli effetti dei vari interventi previsti, anche se si è (inopinatamente) scelto nel 2013 di far procedere un progetto per il solo lotto 1, ovvero la Rho-Parabiago e il Raccordo Y.

A maggior ragione, nel Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti, nell'ultima versione approvata al CIPE (ossia l'aggiornamento 2018-2019), così come in tutta la programmazione nazionale e regionale (basti citare l'Allegato Infrastrutture al DEF 2020, denominato "#italiaveloce"), si indica un intervento su tutta la tratta Rho-Gallarate suddivisa in due lotti. Nel CdP è il Codice Intervento: 0294 - Potenziamento linea Gallarate-Rho, con totale importo previsto di 827 M€ e fondi disponibili pari a 522 M€.

0294 Potenziamento linea Gallarate-Rho
J31J05000010001

Quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa
Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate

Nel DEF2020 addirittura si parla di un'opera in Piemonte, all'interno dello stesso intervento: "Intervento 2 Liguria-Alpi - Connessioni con i valichi svizzeri: potenziamento Gallarate-Rho, raddoppio Vignale-Oleggio-Arona", con un costo dell'intervento di 2.826,32 milioni di euro, un ammontare di risorse disponibili di 1.527,98 milioni di euro e un fabbisogno residuo di 1.298,34 milioni di euro.



IL SIA2021 ANALIZZA SOLO LA RHO-PARABIAGO E IL RACCORDO Y

Non deve trarre in inganno il tentativo messo in atto dal Proponente di limitare il campo di indagine delle valutazioni di enti terzi circa la bontà del progetto, tipica del “*project splitting*” che consente di sviare e ridurre gli impatti sul territorio acquisendo vantaggi nelle procedure parziali di VIA. Tale tendenza a sminuire gli impatti ambientali delle modifiche realizzate nel corso della lunga e tortuosa vicenda di quest’opera pubblica e a cercare “*scorciatoie*” è ancora più evidente dall’ammissione del Proponente a pag. 12 e 13 del SIA2021:

“Conseguentemente, in data 23/11/2020, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture, è stata trasmessa al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare la documentazione di progetto finalizzata alla conclusione dell’iter autorizzativo del Progetto Definitivo. Tale documentazione era corredata da una analisi ambientale volta a delineare la significatività ambientale delle modifiche apportate.”

Il Comune di Vanzago ha ben presente il progetto presentato agli enti per la conclusione dell’iter autorizzativo, perché lo ha ricevuto nel dicembre 2020 e ne ha potuto apprezzare le differenze sostanziali sul proprio territorio in tutte le tavole di progetto e ne ha messo in luce le criticità con un parere corposo di ben 146 pagine inserito all’interno delle procedure espropriative, approvato con la DGC n°16/2021.

Laddove il Proponente ha cercato di minimizzare le modifiche progettuali e gli impatti sul territorio per andare dritti spediti all’appalto integrato, invece “Il Ministero, con note del 11/12/2020 e del 20/1/2021, ha comunicato la non procedibilità, rilevando la necessità “di procedere, per la parte in variante, con l’aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale e la nuova pubblicazione ai fini della partecipazione del pubblico, al fine di dare corso al rinnovo della procedura di Valutazione di impatto ambientale””.

A tale proposito si nota che:

- il Parere CTVA 1409/2014 da rivisitare non si è espresso su tutta la tratta Rho-Gallarate ma ha considerato solamente il I lotto
- e allo stesso modo il SIA2021 non analizza gli impatti su TUTTA la tratta.

Si mostrano due immagini per capire la differenza tra i due scenari: la prima è quella del CdP RFI 2017-2021 Agg. 2018-2019 – Appendice 3, che riporta l’esatto impatto dell’opera da analizzare, e la seconda quella inserita nel SIA2021, che limita il campo di analisi.



Tratte oggetto di intervento e individuazione delle modifiche progettuali localizzate analizzate nel SIA2021



I MAGGIORI IMPATTI AMBIENTALI SE SI CONSIDERA TUTTA LA TRATTA

Un solo esempio per dimostrare che è fondamentale considerare tutta la tratta Rho-Gallarate per effettuare una valutazione ambientale corretta: le analisi Soundplan utilizzate per dimensionare le barriere antirumore oggetto del SIA2021 sono dimensionate per il solo scenario del I lotto con un numero ridotto di treni (304 treni/giorno), quando il triplicamento Parabiago-Gallarate creerà uno sviluppo ulteriore di traffico di treni e necessiterà di adottare un nuovo modello Soundplan (peraltro inserito nella documentazione progettuale depositata nel 2020) e barriere più alte (434 treni/giorno, +42%).

SCENARIO TRASPORTISTICO REALE E IL TRAFFICO MERCI PREVISTO

Un altro aspetto che va attentamente ponderato è il reale scenario trasportistico. Tutte le citate normative e intese Italia-Svizzera e il sistema dei valichi vengono presentate per spingere a presentare l'opera come inequivocabile e figlia di intese superiori. Purtroppo, approfondendo la storia di quest'opera nel contesto del sistema di accesso ai valichi alpini e del corridoio europeo multimodale Reno-Alpi, invece, si può svelare la realtà dell'opera in oggetto.

Per descrivere adeguatamente lo scenario, è bene utilizzare direttamente le parole del Proponente stesso (Italferr) presenti in altre procedure di VIA, quella sul progetto preliminare del "Potenziamento accesso sud al Valico del Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona" codice VIA 652 – CUP J11H03000130001, oppure quella relativa al "Quadruplicamento linea ferroviaria Chiasso-Monza" codice VIA 625 – CUP.

La documentazione è fruibile sul sito del Ministero dell'Ambiente e si fa riferimento in particolare alle Sintesi Non Tecniche (L27100R15SA0000001B – Sezione B3 e L13100R15SISA0000001).

"...Tale schema di rete prevede

- *per il **transito delle merci**, non destinate all'area milanese, l'utilizzo di tre itinerari gronda che bypassano il nodo di Milano:*
 - *Gronda Ovest con il potenziamento della direttrice Bellinzona-Luino-Sesto Calende-Novara e l'utilizzo della Novara-Alessandria per i flussi diretti a Genova e dei terminal intermodali di Novara e Mortara;*
 - *Gronda Est con interventi significativi e nuove realizzazioni sulle linee Chiasso-Como-Seregno, Seregno-Bergamo, Bergamo-Treviglio, Treviglio-Cremona-Codogno, per i flussi di traffico in direzione est (Veneto) e sud (sud Lombardia e Italia);*
 - *Cintura sud con potenziamento del corridoio Mortara-Pavia-Casalpusterlengo-Codogno-Cremona, per i flussi ovest-est (Torino-Novara-Brescia-Venezia) e Sempione-sud.*
- *Per il **servizio viaggiatori**:*
 - *il collegamento Lugano-Milano avviene attraverso la linea Seregno-Monza-Milano da potenziare attraverso il quadruplicamento Bivio Rosales-Seregno/Camnago e l'adeguamento degli standard complessivi della linea Chiasso-Milano ai fini del collegamento rapido Milano-Zurigo;*
 - **Terzo binario Rho-Gallarate;**
 - *Accessibilità a Malpensa da Nord;*
 - *Collegamento Arcisate-Stabio".*



MERCI: quadro complessivo degli itinerari



Fig. B.6 Quadro complessivo degli itinerari

PASSEGGGERI





Coerentemente con queste previsioni in tutta la programmazione nazionale sono identificate queste opere strategiche da oltre 15 anni che, però, non procedono secondo i piani di sviluppo per vari motivi. La conclusione di questa impostazione programmatica è che la tratta Rho-Gallarate NON deve essere considerata un corridoio merci.

Purtroppo, come già paventato in passato, ma mai ammesso dai proponenti e da Regione Lombardia, la Rho-Gallarate, e in particolare la Rho-Parabiago diventa oggi l'unico corridoio realizzabile per far scendere le merci dalla Svizzera, nell'impossibilità di realizzare gli altri interventi previsti (malgrado le procedure accelerate garantite dalla Legge Obiettivo).

Il Comune di Vanzago, nell'ambito delle consultazioni pubbliche di Regione Lombardia del periodo 2014-2016 sul PRMT – Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti espresse forti dubbi sul tema merci che si sarebbero riversate sulla Rho-Gallarate. Purtroppo, Regione Lombardia nel percorso dell'elaborazione del Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti (PRMT) non ha accolto le osservazioni del Comune su questo punto. In particolare, come riportato nella Delibera di Giunta Comunale 137 del 30 luglio 2015 nel documento del PRMT "Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto Ambientale" presentato come proposta nel 2015, Regione Lombardia, ha riportato gli esiti del percorso partecipativo adottato, dando risposta in forma esplicita alle osservazioni del Comune di Vanzago e degli altri portatori di interesse. Nelle risposte alle osservazioni del Comune di Vanzago sul tema delle merci, Regione Lombardia afferma:

"Si conferma nel PRMT la scelta della realizzazione potenziamento ferroviario della Rho-Gallarate. Si precisa inoltre che il modello di esercizio non prevede incrementi di trasporto merci lungo la tratta."

Purtroppo, nel SIA2021 Italferr, invece, si espone in modo più veritiero e, nel Paragrafo 4 del documento MDL130D22RGSAA0002001A, in maniera trasparente afferma:

"L'intervento in oggetto, come detto, prevede la realizzazione del potenziamento della linea Rho-Arona, nel tratto compreso tra la stazione di Rho (inclusa) e la stazione di Parabiago (inclusa); potenziamento ottenuto attraverso il quadruplicamento dell'attuale linea, nonché, nella zona prossima a Busto Arsizio, con l'introduzione di un piccolo raccordo (Raccordo Y) tra la linea FS e quella di Ferrovie Nord Milano. L'intervento si configura come il Primo Lotto Funzionale dell'intero Potenziamento della linea. Tale potenziamento rientra a sua volta, all'interno di un più vasto ed articolato programma di interventi - in parte conclusi e in parte in corso di realizzazione - previsti per l'implementazione del corridoio europeo TEN-T Reno-Alpi, e che hanno come obiettivo una ricalibrazione della ripartizione modale delle merci in favore del trasporto ferroviario, rispetto a quello su gomma.

La recente apertura all'esercizio della Galleria ferroviaria del Monte Ceneri in territorio ticinese ha sostanzialmente concluso la Nuova Linea Transalpina Svizzera di cui la linea in oggetto costituisce il collo di bottiglia in territorio italiano e la cui risoluzione è importante, prioritaria e riveste, oramai, carattere di urgenza".

Nella tabella seguente è possibile verificare l'eterogeneità dei fini di una procedura pubblica in cui un'opera, ritenuta strategica nel 2000, a 3 binari per 32 km (che tra l'altro aveva ottenuto tutti pareri favorevoli dagli enti coinvolti), di servizio per migliorare il servizio passeggeri, diventa, nel 2021, un'opera a 4 binari, da 8 km con un raccordo Y, per migliorare il traffico merci proveniente dalla Svizzera.



Anni	Tratta interessata	Numero di binari	Stato Progetto	Note sulle priorità
2001-2005	Rho-Gallarate	3	Preliminare	Accessibilità Malpensa/Svizzera
2009-2012	Rho-Parabiago	4	Definitivo	Nuove priorità tra cui EXPO
	Parabiago-Gallarate	3		
2012	Rho-Parabiago	4	Annullato per sentenza TAR e Consiglio di Stato – non compatibile con il Preliminare	
	Parabiago-Gallarate	3		
2012-2013	Rho-Parabiago	4	Definitivo non finanziato	Non più compatibile con EXPO
	Parabiago-Gallarate	3	Da avviare	
2013-2019	Rho-Parabiago	4	Definitivo Integrato in attesa di parere CSLP	Opera non finanziata
2019-2020	Rho-Parabiago	4	Opera finanziata dal 2019	Parere CSLP ottenuto a novembre 2019
			Nuovo Definitivo Integrato del dicembre 2020	
2021	Rho-Parabiago	4	Nel SIA si inserisce la necessità per le merci	

Si invita la Commissione di VIA a considerare che il progetto, quindi, NON è affatto aggiornato alla situazione reale, poiché, nella Relazione generale a pagina 20 del documento MDL130D05RGMD0000001A e nel SIA2021 a pagina 20 e 21 MDL130D22RGSA0001001A, riportano questo:

“Per quanto riguarda l’offerta merci è stata considerata una componente merci pari a 20 tracce giorno”

addirittura in riduzione del 33% rispetto alle 30 tracce misurate nella configurazione attuale a 2 binari:

“Il numero totale di treni/giorno è pari a 206 tr/giorno sulla linea Arona – rilevati negli anni 2011-2013 di sviluppo del PD e SIA – e coerenti con i 210 tr/giorno rilevati nel 2017, anno di sviluppo dello studio di trasporto condotto in occasione della presente versione progettuale.”.

Anche in questo caso, **per considerare il vero impatto ambientale è necessario che il Proponente presenti quantomeno l’esatto scenario trasportistico di progetto in tema di merci con una analisi veritiera.** Si ricorda che i treni merci, nella modellizzazione Soundplan a base dello studio acustico e del dimensionamento delle barriere fonoassorbenti sono quelli con il più alto impatto in termini di rumore.

Inoltre, laconicamente, **lo scenario trasportistico del I lotto (Rho-Parabiago + Raccordo Y) non ha alcuna rispondenza con le priorità trasportistiche relative alle intese Italia-Svizzera** (si veda il parere CTVA 1509/2014) perché:

- si aggiungono 72 treni del passante ferroviario (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);
- 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;
- non è prevista alcuna modifica ai treni da/per la Svizzera.

Questa analisi serve a confutare la conclusione del paragrafo 4.1.2 del SIA2021 (pagg. 91 e 92) e il paragrafo 23 della Sintesi Non Tecnica (pag 42) di **“Coerenza con la pianificazione nel settore trasporti”**.



CONCLUSIONE

Il Comune di Vanzago ritiene doveroso mettere in guardia la CTVA dall'aderire alle tesi del Proponente circa l'effettivo impatto rappresentato dal progetto in esame, poiché **la documentazione fornita è CONTRADDITTORIA e CARENTE nel rappresentare compiutamente il modello di esercizio veritiero previsto**, e che, quindi, **porta a conclusioni delle analisi FALSATE** da tali pregiudizi.

In particolare, una corretta VIA dovrebbe essere realizzata:

- sul progetto preliminare di tutta la tratta Rho-Gallarate (così come fu fatto nel 2003);
- con l'esatto scenario del traffico di treni passeggeri;
- con l'esatto scenario del traffico di treni merci.

Dalla documentazione fornita dal Proponente nel SIA2021 si evince questo:

Scenario	LP	Regionali	Merci	Totale
Situazione Attuale	18	158	30	206
I lotto (Rho-Parabiago + Raccordo Y)	54	230	20	304
I e II lotto - Opera completa	36	378	20	434

In conclusione, si fa notare che il progetto definitivo integrato presentato nel 2013 e modificato poi fino al 2021 si basa solo sullo scenario del I lotto e anche gli impatti ambientali sono valutati su questo che non rappresenta l'impatto massimo previsto.

5.2 Pianificazione territoriale, sistema dei vincoli e aree protette

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, LA RER E I VARCHI

Si premette che nel SIA2021 l'esercizio di verifica sui vincoli territoriali risulta più completo ed approfondito di quanto fatto nel SIA2013 (ad esempio, questa volta è stata riconosciuta la presenza del PLIS del Basso Olona che, nel 2013, era sconosciuta al Proponente), anche probabilmente per merito delle osservazioni fatte dagli enti nel corso delle precedenti procedure di VIA. In queste osservazioni ci si limiterà ad analizzare la situazione su Vanzago nelle parti ancora da approfondire.

Si premette che, per quanto riguarda il PTCP adottato, già Regione Lombardia (ref. DGR X/1264 del 21/1/2014) osservava rispetto al SIA2013 che:

*“Alla Tav. 4 della Rete Ecologica Provinciale (REP) sono individuati: un corridoio principale acquatico e un corridoio ecologico secondario in corrispondenza dell'intersezione tra **PLIS del Basso Olona** e del fiume omonimo; **un corridoio regionale (NdA Art. 45)**, sovrapposto ad uno primario della REP nell'area di confine tra Rho, Pregnana e Pogliano Milanese, che **consente il raccordo tra la Dorsale Verde Nord Milano; un corridoio secondario della REP, il PLIS Basso Olona; le aree protette del Parco Agricolo Sud Milano, il SIC-ZSC Bosco di Vanzago e il PLIS del Roccolo.** Parte del Parco Agricolo Sud Milano, del PLIS del Roccolo e il **SIC-ZSC Bosco di Vanzago** sono ricompresi in un **ganglio di naturalità primario (NdA art. 44.)**”.*

*“Il PTCP individua infine tre varchi perimetrati (NdA art. 46), identificati nell'apposito allegato con i numeri 8,9,10. **Il numero 8, attraversato dal tracciato ferroviario, corrisponde al varco da deframmentare già menzionato a livello sovraordinato dalla RER.**”*



*“La RER individua infatti alla **Tav. 52 un corridoio primario**, che connette tre elementi di primo livello, in corrispondenza con il Parco regionale delle Groane, il Parco Agricolo Sud Milano e il Sito di Importanza Comunitaria (SIC) Bosco di Vanzago, e che converge su un elemento di secondo livello contraddistinto dalla presenza del PLIS Basso Olona.*

In corrispondenza con la linea ferroviaria, esiste un varco da deframmentare, che collega il Parco del Basso Olona al Parco Agricolo Sud Milano.”

“Sempre il Piano Faunistico Venatorio Provinciale, ai sensi della L.R. 26/93 individua più zone di tutela faunistica, che per svolgere la propria funzione abbisognano di habitat naturali e seminaturali adatti ad accogliere le specie: alla Tav. 9 l’Oasi di Protezione Arluno-Vanzago, alla TAV. 30 la Zona di Ripopolamento e Cattura di Arluno, alla Tav. 69 il SIC-ZSC Bosco di Vanzago.”

Ancora più importate per comprendere l’importanza ambientale del territorio attraversato dalla ferrovia, si trova nello Studio di Incidenza del PTCP, in cui si riporta:

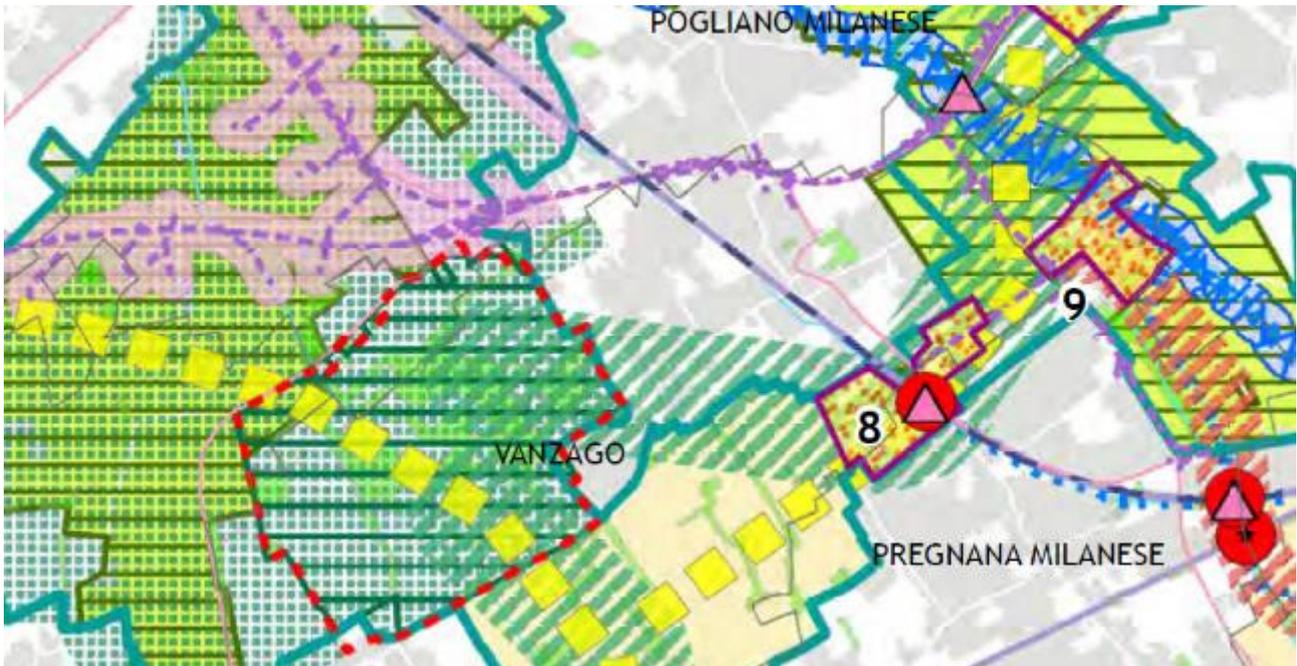
*“I SIC-ZSC Bosco di Cusago e **Bosco di Vanzago** ... **svolgono un ruolo importante** in quanto rappresentano gli **ultimi residui di boschi planiziali posti all’esterno delle valli fluviali**, assieme al bosco di Riazzolo. **Di estremo interesse si pone la loro connessione con aree naturali limitrofe.**”*

*“Va anche segnalato **il progetto di terzo binario per la ferrovia Rho-Gallarate che dovrà evitare la cesura del corridoio primario ad oriente del Bosco di Vanzago**”*

*“**L’impatto potenzialmente negativo di queste opere** [ferrovia Rho-Gallarate e Variante alla SS33 ndr] **si esplicita principalmente nella frammentazione del territorio e dei corridoi ecologici** presenti nel contesto. Risulterà fondamentale che vengano rese effettive le mitigazioni e le compensazioni previste dalle norme del PTCP per l’interferenza con gli elementi della Rete Ecologica”*

*“7. Si è cercato, compatibilmente con i precedenti criteri, di non disegnare perimetri eccessivamente complessi e di far sì che i varchi si inserissero negli ambiti rurali più vasti con forme poco vulnerabili nei confronti del rischio di occlusione. **I parametri dimensionali e geometrici non costituiscono l’unico e incontrastabile parametro per valutare l’efficienza dei varchi e la loro funzionalità ecologica.** E’ altresì **necessario considerare il contesto territoriale, gli habitat presenti e il loro livello di frammentazione e qualità, la densità dell’urbanizzato circostante, la presenza e la tipologia delle infrastrutture interferenti, le specie animali considerate.** E’ necessario anche **tenere conto dell’equipaggiamento vegetazionale e dell’entità delle opere di frammentazione ecologica (sottopassaggi faunistici, ponti verdi ecc.) previste.** Tenendo conto delle mediamente modeste condizioni ambientali del territorio della Provincia di Milano, ..., e della lunghezza di alcuni tratti di restringimento della Rete, nonché del numero e tipo di infrastrutture che li attraversano, **si ritiene che le perimetrazioni dei varchi più sopra illustrate siano essenziali per mantenere la funzionalità ecologica residua.**”*

Le mappe del PTCP sono riportate qui di seguito, per migliore comprensione del contesto ambientale.



Stralci della Tavola 4 del PTCP con il corridoio primario della RER (Art. 45), il ganglio primario (Art. 44), il varco perimetrato n°8 (Art. 46 delle NTA) e il triangolo sulla "principale interferenza con il corridoio ecologico" (Art. 47 delle NTA)



Dettaglio del Varco Perimetrato n°8 presente nel PTCP



Dalla lettura del PTCP e della documentazione Regionale emerge che i corridoi RER presenti a Vanzago, e il Varco n. 8 in particolare, sono fondamentali e vanno tutelati – anzi difesi con ogni mezzo – in maniera prioritaria proprio perché il territorio è già fortemente frammentato per la presenza delle infrastrutture e degli abitati che minano la stabilità e la vivibilità degli habitat, e dove ci sono particolari passaggi critici o strozzature dei corridoi, bisogna intervenire per ampliare tali aree.

LE SCELTE ALTAMENTE IMPATTANTI DEL PROPONENTE

Il Proponente, pur avendo riportato il pregiato contesto ambientale del Comune di Vanzago citando la presenza del Parco Agricolo Sud Milano, il SIC-ZSC Bosco di Vanzago gestito dal WWF, il PLIS del basso Olona, di 2 corridoi primari della Rete Ecologica Regionale (RER) e del varco perimetrato della Rete Ecologica Provinciale (REP), purtroppo non ne trae le giuste conseguenze e non considera in maniera adeguata gli impatti che l'opera cagionerà su questa matrice ambientale così ricca e delicata.

Il Proponente ha, infatti, scelto di posizionare un cantiere, l'AS01 denominata "Area di Stoccaggio Vanzago", proprio all'interno del varco perimetrato n. 8 della REP. Il testo con il quale il Proponente accompagna tale scelta è il seguente:

"Tra i varchi perimetrati si evidenzia, la presenza del Varco n. 8, interessato dal corridoio n. 28 della RER, per il tratto tra il Parco del Roccolo e il Bosco di Vanzago ... si evidenzia l'interferenza del progetto rappresentata dall'area di Stoccaggio AS01, nel Comune di Vanzago, che ricade interamente all'interno del perimetro del vincolo.

Va detto tuttavia che anche con l'occupazione del cantiere, che ricordiamo essere temporanea, si garantisce comunque all'interno della perimetrazione del varco una sezione libera al passaggio della fauna di almeno 100 m. A fine lavori si valuterà, con l'ente Metropolitano, le migliori modalità di ripristino, che saranno orientate alla riqualificazione e al potenziamento vegetazionale dell'area con la messa a dimora di essenze autoctone, con l'obiettivo di migliorarne la funzionalità e ruolo ecologici."

"Di diverso avviso sarà la cantierizzazione che per motivi logistici si dovrà attestare in prossimità di punti strategici rispetto alle aree di lavorazione. Anche se l'attività dei cantieri si prefigura come un'azione temporanea un'attenzione particolare è stata rivolta alla scelta delle aree al fine di non compromettere ambiti fragili ad elevata vulnerabilità. Il riferimento è sicuramente all'area di stoccaggio di Vanzago (AS01), ricollocata per limitare le ricadute sulle aree residenziali in area incolta situata all'interno del Varco n. 8 perimetrato dalla rete ecologica della Città Metropolitana di Milano, in una posizione, tuttavia, che si ritiene non pregiudichi né riduca l'attuale funzionalità e efficienza del Varco (in parte compromessa dalla linea ferroviaria, dalle infrastrutture stradali esistenti e dal tessuto residenziale). Va detto peraltro che le attività di ripristino finale del cantiere possono essere l'occasione per potenziare l'area dal punto di vista vegetazione e migliorarne il significato ecologico."



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere, a nord della linea ferroviaria. In giallo l'area che occupava il cantiere nella soluzione del PD 2013.

Estratto dal SIA2021 di Italferr con evidenziata l'AS01 – Area di Stoccaggio Vanzago

Nell'immagine seguente si mostra come questo cantiere, denominato AS01 è stato inopinatamente posizionato su Vanzago in 3 posizioni, ognuna delle quali non rispondenti a criteri di minimizzazione dell'impatto ambientale. L'ultima localizzazione del SIA2021 è alquanto particolare, poiché mettere un cantiere che determina condizioni di pregiudizio per tutta la RER, per un ganglio primario della stessa, restringendo in maniera pericolosa il corridoio perimetrato n. 8 della REP, è francamente una scelta sbagliata.



In primo luogo, si considera che l'installazione di un cantiere quale l'AS01 è un vero e proprio intervento edilizio, come da Art. 3 del DPR 380/2001, in particolare i punti:

“e) “interventi di nuova costruzione”, quelli di trasformazione edilizia e urbanistica del territorio non rientranti nelle categorie definite alle lettere precedenti. Sono comunque da considerarsi tali:

...

e.5) l’installazione di manufatti leggeri, anche prefabbricati, e di strutture di qualsiasi genere, quali roulotte, camper, case mobili, imbarcazioni, che siano utilizzati come abitazioni, ambienti di lavoro, oppure come depositi, magazzini e simili, ad eccezione di quelli che siano diretti a soddisfare esigenze meramente temporanee ... e loro pertinenze e accessori... che non posseggano alcun collegamento di natura permanente al terreno ...;

e.7) la realizzazione di depositi di merci o di materiali, la realizzazione di impianti per attività produttive all’aperto ove comportino l’esecuzione di lavori cui consegue la trasformazione permanente del suolo inedificato;”

Si noti che non si può eludere il fatto che per realizzare l’AS01 serve un permesso a costruire, invocando una presunta “temporaneità”: in primo luogo la durata di diversi anni (almeno 3) delle lavorazioni non consente di interpretare lo spirito del DPR citato; inoltre, il deposito di terre e materiali di cantiere come indicato nella scheda dell’AS01 comporta (cit.):

- *“scotico, livellamento e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato;*
- *“Installazione delle seguenti strutture:*
 - *Area stoccaggio materiali da costruzione*
 - *Area stoccaggio terre da scavo*
 - *Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro*
 - *Servizi igienici di tipo chimico”.*

A riprova di questo fatto si cita la sentenza che ha visto il Comune di Vanzago prevalere contro un privato in una lunga vicenda, che è stato condannato proprio per aver realizzato su territorio all’interno di un corridoio della RER “su una superficie di mq 10.043 un deposito di ingenti quantitativi di materiali in cumuli, ... con conseguente modificazione permanente del suolo in edificato, costituente intervento di nuova costruzione” (rif. sentenza n. 7707/2017 Tribunale di Milano IV Sezione Penale). Il giudice afferma anche che *“Per intervento edilizio deve intendersi qualsiasi modificazione del territorio che ne comporta una diversa destinazione giuridica, indipendentemente dalla possibilità di smontare o spostare il manufatto. La nozione adottata dalla giurisprudenza di legittimità, del resto, è assai lata, e ricomprende qualunque manufatto capace di ingombro spaziale sul terreno ... (Cfr. Cass. Sez. 3 n. 5624 del 17/11/2011 – dep. 14/02/2021, Trovato, Rv. 25190401). L’ampiezza della nozione di costruzione è infatti espressione dell’oggetto della tutela urbanistica, che è posta in pericolo ... da ogni elemento capace di ingombrare sul terreno e, conseguentemente, di comprometterne l’ordinato assetto.”* Si noti che tale sentenza è passata in giudicato, ma il privato subirà nuovo processo penale per aver reiterato il reato in seguito nonostante la prima condanna.

RICHIAMO ALLE NORME DELLE NTA DEL PTCP

Si riportano qui ora degli estratti delle NTA del PTCP per far comprendere l’erroneità della localizzazione dell’AS01 in questa area ed in generale della non sufficiente elaborazione del progetto PD2020 come da SIA2021 per la tutela di Vanzago e delle sue peculiarità ecologiche.

“Art. 44 – Gangli primari e secondari

3. Per i gangli valgono i seguenti indirizzi:



a) Evitare interventi di nuova edificazione che possano frammentare il territorio e comprometterne la funzionalità ecologica;

b) Limitare l'interferenza dei tracciati di nuove infrastrutture viabilistiche e ferroviarie con i gangli. Qualora sia dimostrata l'oggettiva impossibilità di diversa localizzazione, prevedere idonee misure di mitigazione e compensazione ambientale in riferimento al Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico-ambientali."

"Art. 45 - Corridoi ecologici e direttrici di permeabilità

2. Oltre ai macro-obiettivi di cui all'art.3 e agli obiettivi di cui all'art.42, costituisce ulteriore obiettivo per i corridoi ecologici e le direttrici di permeabilità il mantenimento di una fascia continua di territorio sufficientemente larga e con un equipaggiamento vegetazionale che consenta gli spostamenti della fauna da un'area naturale ad un'altra, rendendo accessibili zone di foraggiamento, rifugio e nidificazione altrimenti precluse

3. Per i corridoi ecologici e le direttrici di permeabilità valgono i seguenti indirizzi:

a) Realizzare, preventivamente alla realizzazione di insediamenti od opere che interferiscano con la continuità dei corridoi e delle direttrici di permeabilità una fascia arboreo-arbustiva orientata nel senso del corridoio, avente una larghezza indicativa di almeno 50 metri e lunghezza pari all'intervento, con riferimento al Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico-ambientali;

b) Limitare le intersezioni tra i tracciati di nuove infrastrutture viabilistiche e ferroviarie e i corridoi ecologici. Qualora sia dimostrata l'oggettiva impossibilità di un diverso tracciato, devono essere previste idonee misure di mitigazione e compensazione ambientale anche con riferimento alle indicazioni del sopra citato Repertorio;"

"Art. 46 – Varchi funzionali ai corridoi ecologici

...3. Prescrizioni:

a) Nel caso di interventi ferroviari e stradali superiori o uguali a due corsie per senso di marcia, sia esistenti che in previsione, interferenti con i varchi, prevedere i passaggi faunistici adeguati a soddisfare l'esigenza di permeabilità ecologica;

b) Vietare l'individuazione di nuovi ambiti di trasformazione nei varchi perimetrati e riportati nel predetto Repertorio."

"Art. 47 – Barriere infrastrutturali e interferenze con la rete ecologica

3. Per le barriere infrastrutturali valgono i seguenti indirizzi:

a) In presenza delle barriere e interferenze di cui al presente articolo, prevedere interventi ispirati al principio della riqualificazione del territorio in termini di deframmentazione;

b) Nel caso di realizzazione di opere che interrompano la continuità o interferiscano con la funzionalità della rete ecologica, prevedere passaggi faunistici con relativo impianto vegetazionale di invito e copertura, nonché specifici interventi di miglioramento della permeabilità del territorio, anche con riferimento al Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico-ambientali.

Tali interventi sono necessari e prioritari nel caso di realizzazione di nuove infrastrutture;"

È evidente quindi che NON si può inserire alcun cantiere nell'area in oggetto, perché intervento di nuova edificazione e quindi l'AS01 va spostato (il Comune di Vanzago nelle osservazioni del febbraio 2021 sul



PD2020 ha suggerito localizzazioni alternative in zone già urbanizzate e già utilizzate dalle ferrovie nell'area industriale del vicino territorio di Pregnana Milanese).

È altresì evidente, come vedremo nella restante parte delle osservazioni, che il Proponente NON ha pensato ad alcun intervento di deframmentazione dei corridoi in Vanzago e/o di riqualificazione del territorio. È ancora più grave che questo fatto, già messo in luce nel 2014 dalla stessa Regione Lombardia e dal Consiglio Superiore Lavori Pubblici nel parere 98/2014, non sia stato recepito in tutte le riedizioni del progetto definitivo integrato negli anni dal 2014 al 2021 (un lasso di tempo di 7 anni), nemmeno prevedendo l'inserimento di ecodotti nel varco n. 8 e la realizzazione di interventi di deframmentazione della RER.

Nemmeno il Proponente si è dato cura di rispettare le prescrizioni del Parere CTVA 1509/2014 circa la rete ecologica provinciale, con un atteggiamento poco rispettoso, non solo del territorio, ma anche delle istituzioni sovraordinate. Infatti, nella riedizione del Progetto Definitivo 2020, Italferr ha speso risorse pubbliche per mettere mano al progetto, ma non ha identificato gli interventi necessari a superare le gravi lacune e carenze ambientali che proprio nel lungo percorso dal 2003 in avanti erano state identificate e che, quindi, potrebbero non essere previste nel quadro economico.

CONCLUSIONE SULLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Limitatamente a Vanzago e alla sua ricchezza ambientale, in particolare per la presenza di 2 corridoi della RER, del varco perimetrato e del ganglio primario, quindi, si può affermare con certezza che lo Studio di Impatto Ambientale 2021 (e quindi il Progetto Definitivo 2020) NON è coerente con la pianificazione territoriale, poiché viola la normativa in essere, va ad aumentare la frammentazione dei corridoi regionali primari, e va a minacciare la tenuta del fragile equilibrio degli ecosistemi che sono collegati dai corridoi della RER (es.: Parco del Ticino e l'Olona).

Il profondo rammarico è che il Proponente abbia avuto almeno 7 anni per correggere le lacune progettuali in tale ambito dal 2014 al 2021 ed era sufficiente mettere in atto quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente per tramite del parere CTVA 1509/2014, dalla Regione Lombardia con la DGR X/1264 del 21/1/2014, dal Comune di Vanzago con le osservazioni delle DGC 170/2013 del 14/11/2013 e DGC 194/2013 del 7/12/2013, per non parlare dei pareri del WWF di cui si dirà in seguito.

Non si può svilire il territorio e la tenuta degli ecosistemi rimandando all'appalto integrato l'implementazione di questi aspetti, poiché è troppo tardi: l'appalto integrato, infatti, sfugge al controllo degli enti preposti ad effettuare una congrua e approfondita analisi tecnico-scientifica-programmatica di tutti gli impatti.

Si chiede espressamente alla nuova Commissione per la Valutazione di Impatto Ambientale di approfondire questo tema, anche alla luce delle modifiche intercorse dal 2013 al 2021, che hanno peggiorato il quadro dell'opera su Vanzago e sul suo habitat (il posizionamento dell'AS01 è solo un esempio indicativo di tale disattenzione da parte del Proponente alla ricchezza di questo territorio).

5.3 Il sistema delle tutele: Sito Natura 2000 "Bosco di Vanzago", RER e REP

INQUADRAMENTO NORMATIVO

Il Comune di Vanzago si pregia di ospitare la larga parte del territorio del Sito Natura 2000 SIC-ZSC/ZPS IT2050006 "Bosco di Vanzago" il cui ente gestore è il WWF Italia Onlus. Il "Bosco di Vanzago" è un'oasi prio-



ritaria per il WWF in termini di conservazione, livello organizzativo raggiunto o potenziale, opportunità di sviluppo, ruolo strategico. Sono le oasi direttamente funzionali al programma nazionale del WWF e rispondono agli obiettivi individuati anche nei processi ecoregionali con una struttura consolidata sia dal punto di vista normativo che organizzativo.

Per Vanzago tale parco è considerato il fiore all'occhiello, tanto che nell'attuale programma amministrativo per il mandato 2019-2024 il Comune di Vanzago ha inserito l'ambizione di fregiarsi del titolo di "Paese dell'Oasi" proprio richiamandosi al Bosco WWF e alla restante parte del territorio che, con lungimiranza e sapienza, è stato conservato intatto nel corso dei decenni, grazie anche alla presenza del Parco Agricolo Sud Milano e al PLIS del Basso Olona, oltre che a scelte urbanistiche contrarie all'urbanizzazione spinta che ha caratterizzato larga parte della provincia di Milano.

Per una descrizione rapida dell'importanza del SIC-ZSC e delle sue caratteristiche e alcuni primi riferimenti alla Direttiva HABITAT è possibile riferirsi a:

- <http://www.boscowwfdivanzago.it/>
- https://www.cittametropolitana.mi.it/Parchi/aree_protette/sic/oasi_vanzago.html

Il primo atto Regionale relativo all'odierno SIC-ZSC IT2050006 è la deliberazione di Consiglio regionale 15 febbraio 1979, n. II/1011 «Costituzione e qualifica della riserva locale denominata "Bosco WWF di Vanzago" - Lascito Ulisse Cantoni - Legge regionale 17 dicembre 1973, n. 58». In seguito, la Riserva Naturale Bosco WWF di Vanzago con Deliberazione di Consiglio regionale del 27 marzo 1985 n. III/2113 è affidata in gestione al WWF Italia; nella stessa DGR sono fornite indicazioni sui contenuti del Piano della Riserva stessa. Nell'agosto del 2003, la Regione Lombardia elencava con propria deliberazione di Giunta, pubblicata nel bollettino ufficiale del 12 settembre 2003, l'elenco dei siti di importanza comunitaria, fra cui quello del "Bosco Wwf di Vanzago" (C107).

Successivamente, con D.g.r del 25 Gennaio 2006 – n. 8/1791 il Bosco Wwf di Vanzago, veniva inserito nell'elenco delle zone a protezione speciale (ZPS) come pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia 2° Suppl. Straordinario n8 del 23 Febbraio 2006.

Il 29 settembre 2011 è stato avviato l'iter procedurale per l'approvazione del Piano integrato della Riserva naturale e del sito Natura 2000 che andava sottoposto a valutazione ambientale e Regione Lombardia si è sostituita al soggetto gestore per svolgere i compiti di autorità competente e procedente per la VAS.

Conseguentemente, con Deliberazione di Giunta regionale del 25 settembre 2015 n. X/4076 è stato avviato il procedimento per l'approvazione del Piano integrato della Riserva e del sito Natura 2000, contestualmente alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Il soggetto gestore, ai sensi dell'art. 14bis, comma 1, della L.R. n. 86/1983 e dell'allegato A della suddetta D.G.R. del 25 settembre 2015, n. X/4076, ha trasmesso tutta la documentazione relativa al Piano ai Comuni di Vanzago, di Arluno, di Pogliano Milanese e alla Città Metropolitana di Milano per la pubblicazione sui rispettivi albi pretori, da cui è discesa la procedura di partecipazione pubblica.

A conclusione dell'istruttoria regionale, il Piano integrato della Riserva Naturale Bosco WWF di Vanzago e della ZSC/ZPS IT2050006 "Bosco di Vanzago" è stato adottato con Deliberazione di Giunta regionale 18 dicembre 2017 n. X/7572 dal titolo "Adozione del Piano integrato della Riserva naturale «Bosco WWF di Vanzago» e della ZSC/ZPS IT2050006 «Bosco di Vanzago», nei comuni di Vanzago (MI), Pogliano (MI) e Arluno (MI)".



Con decreto n. 19134 del 19 dicembre 2018 della Struttura Giuridico per il Territorio e VAS, l'Autorità competente ha espresso Parere motivato finale positivo alla proposta di Piano integrato della Riserva naturale regionale "Bosco WWF Di Vanzago" e della ZSC/ZPS IT2050006 "Bosco WWF di Vanzago", così come modificato in seguito in seguito all'accoglimento dell'osservazione presentata dall'Azienda agricola Cascina S. Giovanni.

La D.g.r. 25 febbraio 2019 - n. XI/1305 dal titolo "Approvazione del Piano integrato della Riserva naturale «Bosco WWF di Vanzago» e della ZSC/ZPS IT2050006 «Bosco di Vanzago»" definitivamente approva il Piano integrato di che trattasi.

Di tale procedimento e del vigente Piano Integrato non vi è menzione alcuna nel SIA2021 redatto dal Proponente l'opera ferroviaria. Si fa notare non solo che tale Piano è l'elemento pianificatore del Sito Natura 2000 e quindi una attenta Valutazione di Impatto Ambientale, nonché la Valutazione di Incidenza deve essere basata su questo documento, ma che la procedura per arrivare a questo Piano è durata diversi anni vista la necessità di rispettare la normativa vigente e la partecipazione del pubblico, dovendo effettuare anche la procedura di VIA/VAS nella quale l'Ente gestore è stato giudicato da Regione Lombardia. Se una riserva naturale deve rispettare la normativa che tutela l'ambiente e gli ecosistemi, a maggior ragione deve farlo un'opera ferroviaria che – inopinatamente – si è scelto di fare uscire dal sedime attualmente occupato.

IL VIGENTE PIANO INTEGRATO/PIANO DI GESTIONE È SCONOSCIUTO AL PROPONENTE

È davvero imbarazzante ravvisare che nel SIA2021 viene citato quale strumento pianificatore del Sito Natura 2000 il "Piano della Riserva approvato con D.G.R. 6/13207 del 17/05/1996" come riportato a pagina 127 dello Studio di Impatto Ambientale 2021 redatto da Italferr.

Non è possibile pensare di poter valutare in maniera adeguata gli impatti ambientali e soprattutto l'incidenza di un'opera così invasiva come la Rho-Parabiago senza avere nemmeno chiaro quale sia il vigente Piano di Gestione del Sito Natura 2000, in cui si descrivono il contesto ambientale, le minacce, tutto il sistema di tutele e di interventi da mettere in campo per salvaguardare gli ecosistemi, nonché il piano di monitoraggio.

Stupisce maggiormente questa lacuna presente nella documentazione del 2021 perché, per lo meno, nel SIA2013 nella Valutazione di Incidenza (MDL112D22RGIM0004001A) si dava evidenza della conoscenza del Piano di Gestione vigente nel 2010.

Non stupisce, invero, la superficialità circa la considerazione dell'impatto sul territorio di Vanzago e in particolare sul SIC-ZSC IT2050006 da parte del Proponente, poiché, non conoscendo la rilevanza ambientale del Bosco di Vanzago, non può certo comprenderne la minaccia che tale opera porta con sé.

È infatti possibile leggere il paragrafo 1.4.4 del vigente Piano per comprendere quanto la ferrovia, già solamente quella esistente con 2 binari e senza barriere, sia elemento di cesura del territorio e minaccia concreta, insieme alle altre minacce esistenti:

"Il "Bosco WWF di Vanzago" seppur inserito all'interno della "Rete Ecologica Regionale" risente delle difficoltà a mantenere le connessioni ecologiche con altri ambienti naturali posti nelle vicinanze. Infatti, alcune aree attorno alla Riserva sono oggetto di trasformazioni: ampliamento dei nuclei abitati nei comuni di Vanzago, Arluno, Pogliano Milanese, aumento della viabilità stradale e ferroviaria, ampliamento delle superfici di cave e depositi ed espansione generalizzata del consumo di suolo. Tale situazione rende sempre più difficile mantenere la continuità ecologica tra la Ri-



serva e le aree naturali limitrofe, determinando un isolamento geografico soprattutto per diverse specie faunistiche impossibilitate al superamento delle barriere indotte.

A questo proposito è presente la Scheda n.42 dal titolo *“Connessione del sito con le aree naturali protette limitrofi”* che riporta questa minaccia e inserisce i seguenti obiettivi:

“Obiettivi

- *Garantire la connettività del “Bosco WWF di Vanzago” con le aree naturali limitrofi.*
- *Evitare ulteriore sottrazione di suolo libero nelle aree intorno al “Bosco WWF di Vanzago”*
- *Interrompere attuali azioni di disturbo presenti nelle aree circostanti...”*

La modalità scelta per realizzare tale azione è quella di esercitare *“continuo monitoraggio sulle progettuali pubbliche e private”* in collaborazione con gli enti pubblici, tra cui il Comune di Vanzago.

A dire il vero, sin dal Piano del 1996 (quello citato dal Proponente) si mette in evidenza questo problema:

“Par 2.2.2 – La riserva naturale risulta essere in una situazione di estremo isolamento naturale e possiede possibilità di collegamenti con aree agricolo-forestali

() indice di insularità = 0,403”*

ANCHE LE TUTELE PROVINCIALI E REGIONALI SONO RILEVANTI MA NON CONSIDERATE DAL PROPONENTE

Del resto, si ricorda che nel PTCP Provinciale, oltre a mettere in evidenza il particolare pregio del Sito Natura 2000, si cita proprio il potenziamento della rete ferroviaria come minaccia per l'ecosistema:

*“Va anche segnalato **il progetto di terzo binario per la ferrovia Rho-Gallarate che dovrà evitare la cesura del corridoio primario ad oriente del Bosco di Vanzago**”*

*“**L'impatto potenzialmente negativo di queste opere** [ferrovia Rho-Gallarate e Variante alla SS33 ndr] **si esplicita principalmente nella frammentazione del territorio e dei corridoi ecologici presenti nel contesto. Risulterà fondamentale che vengano rese effettive le mitigazioni e le compensazioni previste dalle norme del PTCP per l'interferenza con gli elementi della Rete Ecologica**”*

Regione Lombardia, allo stesso modo, nella DGR 30 dicembre 2009 - n. VIII/10962 dal titolo *“Rete Ecologica Regionale: approvazione degli elaborati finali, comprensivi del Settore Alpi e Prealpi”* mette in risalto l'estrema rilevanza del Bosco di Vanzago per l'ecosistema regionale e la necessità di tutelarlo al meglio:

- il Bosco è definito come **Area prioritaria per la biodiversità n° 04** secondo la D.D.G. 3 aprile 2007 n. 3376 (Par 2.2 - Pag. 21);
- Vanzago, e il suo SIC, sono inseriti nel **settore 32 ALTO MILANESE** con la relativa scheda descrittiva (da pag. 171 a pag. 174);
- Vanzago, e il suo SIC, sono inseriti nel **settore 52 NORD MILANO** con la relativa scheda descrittiva (da pag. 228 a pag. 231) che fa anche parte della **“Dorsale Verde Nord Milano”**. Si cita esplicitamente la necessità di deframmentare il varco tra Pregnana Milanese e Vanzago che collega il WWF al Parco Sud e al PLIS del Basso Olona.

In entrambe le schede grande rilievo ha la minaccia della presenza delle barriere, in particolare quelle dovute alle infrastrutture lineari, con l'esigenza di *“Favorire in generale la realizzazione di nuove unità ecosistemiche e di interventi di deframmentazione ecologica che incrementino la connettività”*.

Le regole da prevedere negli strumenti di pianificazione per tutelare gli elementi della RER sono queste:

- per i Corridoi regionali primari *“Evitare come criterio ordinario nuove trasformazioni. In caso di trasformazioni strategiche per esigenze territoriali, mantenimento in ogni caso almeno del 50% della sezione prevista dalla RER (500 m)”*



- per le Aree prioritarie per la biodiversità *“Evitare come criterio ordinario*
 - *la riduzione dei varchi di rilevanza regionale;*
 - *l’eliminazione degli elementi presenti di naturalità;*
 - ...

In caso di trasformazioni giudicate strategiche per esigenze territoriali, l’autorità competente dei relativi procedimenti di VAS e/o di VIA valuterà la necessità di applicare anche la Valutazione di Incidenza al fine ... di garantire il mantenimento della funzionalità globale di Rete Natura 2000 in merito alla adeguata conservazione di habitat e specie protette e, conseguentemente, individuare i necessari interventi di rinaturazione compensativa”



ER – dettaglio dei settori 32 e 52, della Dorsale, dei varchi, e della posizione strategica del Bosco di Vanzago

IL PROGETTO LIFE GESTIRE 2020 E LA TUTELA DI VANZAGO

LIFE GESTIRE2020 è un progetto sperimentale, innovativo e integrato per la conservazione della biodiversità in Lombardia, cofinanziato dalla Commissione Europea nell’ambito del Programma LIFE+.

LIFE GESTIRE 2020 intende attuare una gestione integrata della Rete Natura 2000 lombarda in 6 linee d’azione:

1. **Migliorare la governance** attraverso il consolidamento delle conoscenze e delle competenze di chi lavora nel campo della conservazione della natura in Lombardia.
2. Attuare interventi concreti per la **conservazione di habitat e specie vegetali**.
3. Attuare azioni concrete per la **salvaguardia delle specie animali**.
4. Prevenire e contrastare la diffusione delle specie aliene invasive.
5. **Monitorare lo stato di conservazione di habitat e specie particolarmente protette**.
6. **Incrementare le connessioni ecologiche**, per meglio collegare fra loro le aree protette e permettere alle specie animali e vegetali di spostarsi.

Questo è **uno dei 6 progetti finanziati dalla Commissione Europea nel 2015 – e unico in Italia –** sulla nuova linea di finanziamento dei **“progetti integrati”**, la cui caratteristica è la **lunga durata (8 anni)**, le significative disponibilità finanziarie messe a disposizione da LIFE, e la **visione di lungo periodo**.



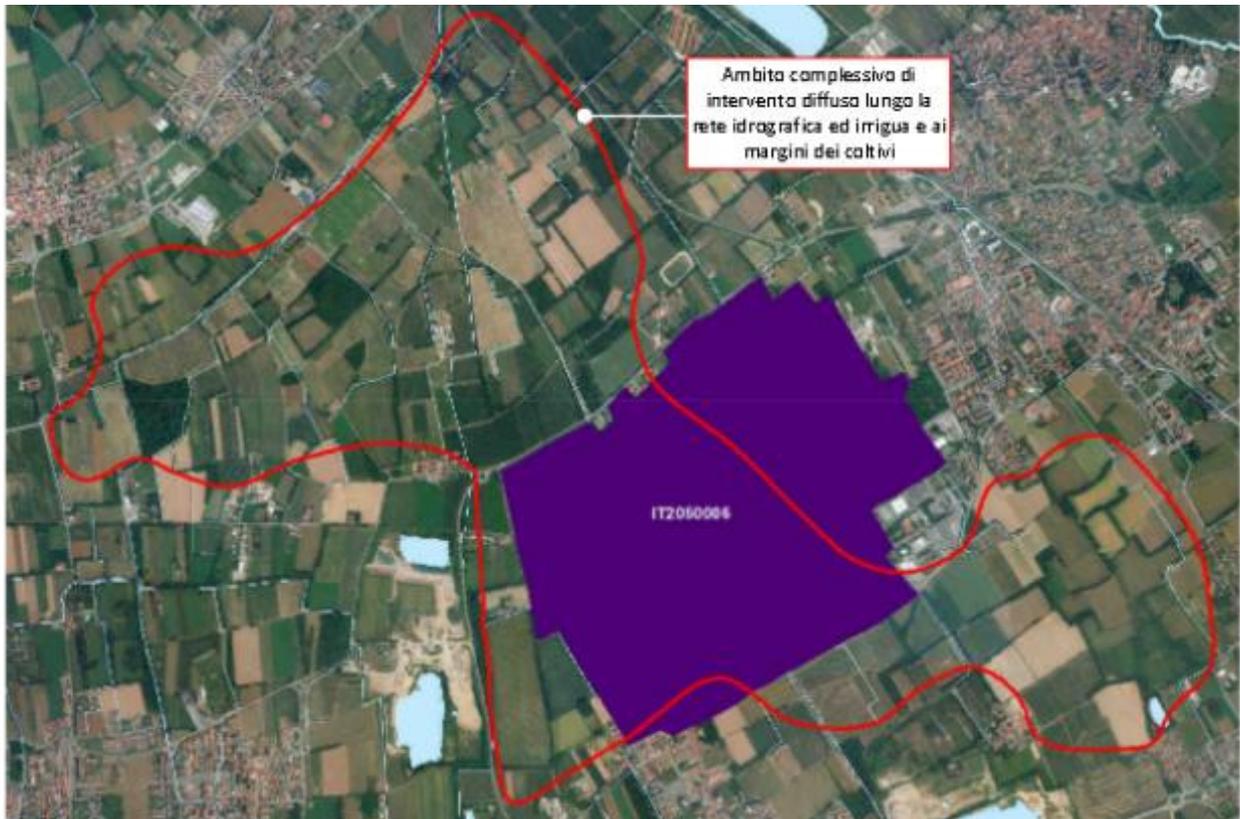
Si fa notare che Vanzago (oltre che Arluno e Nerviano) è inserito all'interno di questo progetto con l'API Area Prioritaria di Intervento n° 13 come riconosciuto nella DGR n° XI/2423 del 11/11/2019.

Nella scheda di intervento si segnalano una serie di informazioni estremamente rilevanti per comprendere ancora di più quanto Regione Lombardia abbia scelto di tutelare al massimo questo territorio (e la qual cosa poco si concilia con il quadruplicamento della linea Rho-Parabiago):

- Specie target del progetto: *Rana dalmatina*, *Alcedo atthis*, *Ixobrychus minutus*, *Lanius collurio*, *Chiropteri*, ovvero in termini comuni la Rana dalmatina, il Martin pescatore, il Tarabusino o guacco cioè un piccolo airone, l'Averla piccola, e i pipistrelli
- Intervento da eseguire: Riduzione dell'isolamento del sito con aree naturali limitrofe.

API 13	Provincia	Milano	MI
	Comune	Vanzago – Arluno – Nerviano	

Schema direttore di intervento



Questo progetto di tutela si svolge nella direzione parallela alla linea ferroviaria Rho-Parabiago ed è significativo per far capire che il territorio di Vanzago è una zona di carico, di transito, di nidificazione e di snodo all'interno non solo della RER ma di tutto il sistema dei siti NATURA 2000.

In particolare, per il progetto finanziato dalla commissione europea con il programma LIFE+ è stata individuata un'area più ampia e differente rispetto a quella del SIC-ZSC Natura 2000, poiché rappresenta un ecosistema completo e coeso delimitato dalla rete idrografica ed irrigua ai margini dei coltivi per le specie indicate che abbraccia tre parchi (Parco del Roccolo, Bosco di Vanzago, Parco Agricolo Sud Milano).

Tale progetto è menzionato nel paragrafo “5.4.6 Considerazioni sull’evoluzione del contesto ambientale tra il 2013 e 2021” del SIA2021, ma non vi sono alcuni interventi specifici da parte del Proponente circa la compatibilità e gli obiettivi di tutela sull’API 13.

IL PARERE DEL WWF SUL SIA2013 E LE CARENZE DEL SIA2021

Si ritiene di rimandare al Parere del WWF, Ente Gestore del SIC-ZSC IT2050006, emesso nella procedura di VIA del 2013 per ricordare le lacune all’analisi di impatto ambientale.

In particolare, tali affermazioni devono fare riflettere la CTVA circa l’approssimazione con cui, sia nel 2013, sia nel 2021, il Proponente affronta l’impatto dell’opera sul SIC-ZSC:

- Pag. 3 – “...questo Ente gestore... ha visto configurare da parte del Proponente un atteggiamento di generale non preoccupazione, con successivo scarso impegno, in alcuni aspetti addirittura nullo, nella disamina delle componenti naturalistiche” e poi “L’Ente gestore rileva una qualità di analisi naturalistica non sufficiente, indispensabile non solo al fine di determinare se e in che misura gli ambienti oggetto di trasformazioni e completamento nell’area del progetto possano essere considerati in connessione ecologico – funzionale con gli habitat del SIC... ovvero siano da considerarsi habitat di specie, per le varie funzioni biologiche (migrazione, spostamento trofico, corteggiamento, fuga, volo territoriale, sosta, ecc.), per le molte specie elettive di interesse comunitario presenti nel SIC/ZPS stesso ovvero, siano da considerarsi habitat di specie per le specie di cui alla Direttiva 92/43/CEE, artt. 12 e 113, alle quali il Legislatore comunitario ha riservata un a “rigorosa tutela”.
- Pag. 4 – “...tutta la documentazione riguardante lo “STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE” del progetto ambientale, contiene diversi vizi procedurali a cui deve essere posto rimedio... In particolare: 1) il Proponente, all’interno di un unitario disegno progettuale sulla tratta Rho-Gallarate ha inteso separare le opere in più progettazioni distinte, avviando le stesse a compimento attraverso differenti Valutazioni di Impatto Ambientale...”. Si rimanda al paragrafo dedicato a questo problema dove si denuncia la pratica del “project splitting” adottata dal Proponente in maniera non rispettosa della normativa di tutela ambientale.
- Pag. 5 – “Le componenti ambientali e naturalistiche nello Studio di Impatto Ambientale risultano palesemente incomplete, se non addirittura omesse, o errate, oppure mancanti:
 - descrizione degli habitat di specie: **insufficiente**;
 - cartografia degli habitat di specie o presenza di specie: **mancante**;
 - check-list di specie: **insufficienti**;
 - valori conservazionistici di specie: **mancanti**;
 - analisi qualitativa delle popolazioni: **mancanti**;
 - opportuna e auspicabile analisi specifica per le specie floro-faunistiche di All. IV della Direttiva 92/43/CEE al di fuori dei siti Natura 2000 e produzione di relativa cartografia di presenza: **non condotta**;
 - analisi delle catene trofiche e delle nicchie alimentari: **mancante**;
 - analisi della resilienza di specie: **mancante**;
 - identificazione di specie target e/o “ombrello” come bioindicatori: **mancante**;
 - analisi delle specie aliene: **non condotta**;
 - analisi dei valori ecosistemici: **non opportuna**;
 - analisi delle connessioni ecosistemiche: **mancante**;
 - definizione degli impatti in fase di cantiere e in fase di esercizio: **non corretta**;
 - definizione delle significatività di impatto: **non opportuna**;



- *definizione delle opere di mitigazione: **non sufficiente e/o non opportuna.***
 - *analisi dell'eventuale inquinamento e disturbo luminoso durante il cantiere a causa di operazioni notturne: **mancante;***
 - *analisi dei servizi ecosistemici: **mancante;***
 - *considerazione all'interno del progetto dei costi dei servizi ecosistemici impattati e/o dei costi relativi al consumo di risorse naturali: **mancante;***
 - *analisi dei fattori di pressione sull'ambiente naturale, di origine sia naturale che antropica, attualmente presenti nell'area di progetto e nell'Area di Influenza e relativa rappresentazione cartografica: **mancante;***
 - *analisi dell'effetto sinergico degli impatti di progetto: **non effettuata;***
 - *analisi di piani/progetti coevi alla realizzazione del progetto in parola e analisi del cumulo degli impatti: **non effettuata;***
 - *matrici riepilogative: **assenti.***
 - *principio di precauzione: **non applicato;***
 - *rispetto dei vincoli sulla RER: **non osservati;***
- Pag. 6 *"Nel riportare gli elementi caratterizzanti l'area protetta del SIC/ZPS... si predilige un linguaggio talmente denigratorio che in diverse considerazioni diviene addirittura ridicolo"* con esempi sulla parte della presenza della robinia e dello scarso valore ambientale del SIC/ZPS, così come se tutta la normativa citata a tutela del SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago non fosse valida;
 - Pag. 13: *"Il progetto ItalferR interrompe la continuità tra il PLIS "Parco del Roccolo", il sito Natura 2000 e il PLIS "Parco di Basso Olona". L'interruzione diviene esponenziale nel tratto dove, oltre i quattro binari che interrompono la continuità territoriale tra i vari ambienti, si inframmezzano, fra le aree naturali protette, anche le così dette "Barriere antirumore" con altezze che superano anche i 7 metri per una linea di ben 19 km come da progetto".*
 - Pag. 14 *"Lo sviluppo lineare del manufatto ferroviario costituisce... una barriera invalicabile agli spostamenti di numerose specie animali a causa dell'impedimento fisico stesso del movimento o per effetto del rumore, della percezione fisica e dell'abbagliamento notturno dovuto ai veicoli in transito. Questa barriera determinerebbe, oltre a una percentuale di perdita per collisione con i treni degli animali selvatici che tentano comunque di attraversare i quattro binari paralleli, un'alterazione indubbia della vitalità delle popolazioni..."*.

Purtroppo, sono passati diversi anni, sono state fatte almeno 3 rivisitazioni progettuali per ottemperare alle varie richieste del CSLP dal 2014 al 2021, ma **tali problematiche di pesante interferenza con il Comune di Vanzago e nella fattispecie con il SIC-ZSC "Bosco del WWF" non sono ancora state prese in considerazione dal Proponente.** In particolare, il Comune di Vanzago, per ogni singola lacuna evidenziata dal WWF nel 2013 ritiene che lo stato ad oggi sia il seguente:

- descrizione degli habitat di specie: nel SIA2021 si parla di habitat primari ma non si è data una caratterizzazione di tali habitat secondo la norma comunitaria. In realtà il Proponente ha descritto gli "ecosistemi" nel paragrafo 5.4.4 senza utilizzare una nomenclatura appropriata né un apparato metodologico e scientifico corretto. Inoltre, si rileva – purtroppo – che la descrizione di tali ecosistemi è piuttosto svuotata con descrizioni e conclusioni atecniche e non tiene conto della necessità di potenziare l'azione in essere di incrementare la tutela di tali habitat naturali, specialmente in Vanzago e quelli tutelati (es. il 9160 e il 3150 già richiamati nello Studio di Incidenza 2013 dal Proponente). Si suggerisce di utilizzare il



“Manuale Italiano di Interpretazione degli Habitat” per redigere questa descrizione. Si ritiene di mantenere il giudizio del 2013: **insufficiente**;

- cartografia degli habitat di specie o presenza di specie: **assente** – si veda la tavola “Ecosistemi e connettività ecologica 2/4 - codice elaborato MDL132D22N5SA0001022A” per apprezzare la ricchezza degli ecosistemi presenti in Vanzago e lo sforzo per tutelarli al meglio di fronte all’invasione di un progetto di altissimo impatto, ma è necessario provvedere a redigere anche la cartografia degli habitat presenti in Vanzago secondo la metodologia corretta (vedi punto precedente);
- check-list di specie: nel paragrafo 5.4.3 del SIA2021 sono riportati gli elenchi delle principali specie animali presenti sul territorio (in particolare di Vanzago); per la flora la relazione è più generale: **migliorata rispetto al 2013**;
- valori conservazionistici di specie: **mancanti** (solo alcuni riferimenti son stati dati per gli Uccelli);
- analisi qualitativa delle popolazioni: **riferimenti generici**;
- opportuna e auspicabile analisi specifica per le specie floro-faunistiche di All. IV della Direttiva 92/43/CEE al di fuori dei siti Natura 2000 e produzione di relativa cartografia di presenza: si ritiene che tale analisi sia ancora **non condotta**;
- analisi delle catene trofiche e delle nicchie alimentari: si ritiene che tale analisi sia ancora **mancante**;
- analisi della resilienza di specie: si ritiene che tale analisi sia ancora **mancante**;
- identificazione di specie target e/o “ombrello” come bioindicatori: si ritiene che tale analisi sia ancora **mancante**;
- analisi delle specie aliene: alcuni riferimenti, in particolare per la ben nota robinia, sono stati inseriti, ma l’analisi completa sia sulla flora sia sulla fauna è ancora **non condotta**;
- analisi dei valori ecosistemici: tale analisi è stata abbozzata nel paragrafo 5.4.4 del SIA2021, ma si ritiene ancora **insufficiente**;
- analisi delle connessioni ecosistemiche: questa parte non solo è ancora **mancante** ma, nonostante lo sforzo di redazione di cartografia dedicata il Proponente trascura l’impatto dell’opera sulla RER e sui corridoi ecologici primari, banalizzando l’intervento come descritto nel testo;
- definizione degli impatti in fase di cantiere e in fase di esercizio: si ritiene che tale parte sia ancora **non corretta**, addirittura, sia peggiorata per alcune scelte (Es.: la localizzazione del cantiere AS01 e la non rimozione da Vanzago dell’AT02, i percorsi dei mezzi pesanti, lo sposalto del Villoresi, ecc...);
- definizione delle significatività di impatto: si ritiene tale definizione ancora **non opportuna**;
- definizione delle opere di mitigazione: si ritiene aspetto ancora **non sufficiente e/o non opportuna**; basti solo pensare che non sono state prese in considerazione nemmeno una delle attività presenti nel Piano di Gestione del Sito Natura 2000, né le considerazioni di Regione Lombardia e del Comune di Vanzago nel 2013;
- analisi dell’eventuale inquinamento e disturbo luminoso durante il cantiere a causa di operazioni notturne: ancora **mancante**;
- analisi dei servizi ecosistemici: ancora **mancante**;
- considerazione all’interno del progetto dei costi dei servizi ecosistemici impattati e/o dei costi relativi al consumo di risorse naturali: ancora **mancante**;
- analisi dei fattori di pressione sull’ambiente naturale, di origine sia naturale che antropica, attualmente presenti nell’area di progetto e nell’Area di Influenza e relativa rappresentazione cartografica: ancora **mancante**;



- analisi dell'effetto sinergico degli impatti di progetto: ancora **non effettuata**;
- analisi di piani/progetti coevi alla realizzazione del progetto in parola e analisi del cumulo degli impatti: ancora **non effettuata**, anzi addirittura peggiorati perché non solo non si considera la tratta Rho-Gallarate nella sua interezza, ma ci si riferisce alla nuova VIA come aggiunta rispetto a quella del 2013;
- matrici riepilogative: ancora **assenti**.
- principio di precauzione: ancora **non applicato**;
- rispetto dei vincoli sulla RER: ancora **non osservati**.

BANALIZZAZIONE DEGLI IMPATTI SUL SIC-ZSC NATURA 2000 E SU VANZAGO ALL'INTERNO SIA2021

Dopo questa breve introduzione sulle peculiarità del SIC-ZSC "Bosco di Vanzago" e del territorio comunale più esteso in relazione all'impatto del quadruplicamento della Rho-Parabiago, si porta all'attenzione della CTVA la banalizzazione degli impatti dell'opera e delle modifiche anche all'interno del SIA2021.

In sostanza, il Proponente sostiene questo:

- nel SIA2013 è stato "dimostrato" che l'impatto dell'opera è minimo;
- le modifiche intercorse tra 2014 e 2021 sono limitate ad alcuni interventi specifici;
- nel SIA2021 i paragrafi 4.4 Aree Naturali Protette e 4.5 Sistema dei vincoli paesaggistici di fatto analizzano tali modifiche limitate e banalizzano gli effetti dicendo, ad esempio, a pagina 138:

"Va detto preliminarmente che le modifiche progettuali in esame - considerata la loro natura ed entità rispetto alla "dimensione" del progetto di potenziamento nel suo complesso - non sono in grado di variare in alcun modo il livello di coerenza atteso con il PD2013.

Va inoltre evidenziato che, peraltro, la quasi totalità delle interferenze delle opere oggetto di modifica erano già presenti nel Progetto Definitivo del 2013 e che le nuove poche interferenze, relative all'interessamento di superfici boscate da parte di alcune aree di cantiere, sono estremamente marginali (e quindi evitabili in fase di installazione del cantiere) e comunque limitate nel tempo, giacché si prevede di restituire tutte le aree di cantiere nella loro condizione originaria.

Inoltre, si mette in evidenza che le aree boscate vincolate interessate dalle modifiche di cui sopra non assumono un particolare significato paesaggistico in quanto caratterizzate dalla presenza dominante di specie estranee (alloctone) e, in particolare della robinia e che in nessuna area vincolata interferita è stata rilevata la presenza di vegetazione di pregio o situazioni di elevata naturalità.

Infine tenuto conto che nell'ambito del progetto sono previsti interventi mitigativi e compensativi funzionali all'inserimento ambientale e paesaggistico dell'infrastruttura e, in parte, alla ricostruzione della trama del paesaggio agrario, è possibile affermare che anche con le modifiche progettuali apportate in questa fase al PD2013, le trasformazioni indotte dal progetto di quadruplicamento non alterano la fruizione dei beni paesaggistici interferiti e le caratteristiche e qualità dei paesaggi coinvolti.

Tali affermazioni, non sono apprezzabili neanche dal punto di vista della programmazione territoriale, specialmente sulla zona di Vanzago e del SIC-ZSC IT2050006, poiché:

- ignorano completamente le norme e la complessità delle aree di tutela – la più macroscopica di tutte è la relazione con la RER, i gangli primari e i varchi perimetrati, oltre che il Piano Integrato di gestione del Bosco WWF di Vanzago;



- sono completamente in contrasto con la procedura in materia di valutazione di incidenza, come già detto ampiamente in precedenza;
- non sono apprezzabili dal punto di vista procedurale, perché l'impatto ambientale a livello di VIA/VAS deve essere considerato in maniera unitaria considerando il cumulo degli effetti e non può essere fatto per aggiunta rispetto ad uno Studio di Impatto Ambientale precedente; in particolare, per il SIA2021, si deve considerare il nuovo progetto del quadruplicamento della Rho-Parabiago all'interno di tutto il complesso del potenziamento della Rho-Gallarate – cosa completamente mancante con i rischi indicati nella sezione apposita di queste osservazioni;
- gli impatti ambientali sono considerati come mera sovrapposizione cartografica sul vincolo delle aree boscate, cosa riduttiva ed errata poiché l'ambiente è decisamente qualcosa di più ampio e complesso;
- ancora una volta, come già fatto nel SIA2013 e come ben messo in luce dal Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Settembre 2014 (alla base della revisione del parere CTVA 1509/2014) che ha stroncato, non solo l'intero progetto presentato nel 2013, ma anche il SIA2013, si banalizza l'impatto sulla natura parlando delle robinie che hanno colonizzato i nostri boschi, senza utilizzare alcun dato scientifico e facendo affermazioni generiche e svilenti che si scontrano con la normativa regionale in materia di tutela e di difesa dell'ambiente, specialmente di quelle aree – come il territorio di Vanzago – di altissimo valore ambientale, su cui tutti i progetti in essere per la tutela e la conservazione degli habitat hanno l'obiettivo di contrastare l'alto grado di antropizzazione;
- non sono supportate da alcuna validità scientifica, da alcun dato numerico, da alcuna analisi sugli ecosistemi, da alcuna correlazione sulle minacce e sulle azioni e alcun dato sulle consistenze quantitative e qualitative delle specie animali e vegetali presenti a Vanzago.

RIASSUNTO DEL SISTEMA DELLE TUTELE SU VANZAGO E GLI ELEVATI IMPATTI AMBIENTALI

Nella mappa seguente si mostra la complessità del sistema di tutele ambientali presenti sul territorio di Vanzago, per meglio comprenderne la relazione con il SIC-ZSC "Bosco di Vanzago". Da questo riassunto, il Proponente avrebbe dovuto espandere l'analisi ambientale valutando gli impatti, il sistema di tutela e le mitigazioni da predisporre, ma il Comune di Vanzago ritiene che tale operazione non sia stata realizzata nel SIA2021 (così come non fu fatto nel SIA2013). Nel documento MDL130D22N3SA0001001A - Aree Protette, opportunamente elaborato togliendo i layer dell'urbanizzazione e dei boschi, il Proponente dimostra di riportare la presenza su Vanzago delle seguenti tutele:

- il SIC-ZSC Bosco di Vanzago;
- il Parco Agricolo Sud Milano;
- il PLIS del Basso Olona;
- l'API 13 del progetto LIFE GESTIRE 2020.

In questa mappa non sono, però, riportati gli elementi relativi alla RER e a tutta la normativa correlata che, se inserite, renderebbe molto più impattante l'opera ferroviaria del quadruplicamento Rho-Parabiago.



È possibile, altresì, apprezzare l'elevato impatto dell'opera del quadruplicamento della Rho-Parabiago sul documento MDL130D22N3SA0001002A delle "Problematiche ambientali". Il Proponente, in questa mappa, inserisce, oltre alle aree protette, anche le consistenze della RER, permettendo di vederne il corridoio primario che passa per Vanzago, garantendo la connessione tra il sistema del settore 32 con il settore 52 e tra i parchi e aree protette succitate, tra cui il Sito Natura 2000. Basta analizzare questo dettaglio per comprendere come sia indispensabile effettuare un'analisi approfondita sul sistema Ambientale di Vanzago, poiché il SIA2013 e il SIA2021 non hanno fatto questa operazione sottostimando, anzi banalizzando, l'impatto delle lavorazioni legate al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Come già detto in altre parti di questo documento, poi, è necessario comprendere come l'intervento indicato con F03 – denominato AS01 Area di Stoccaggio Vanzago è clamorosamente sbagliato: non si può inserire un cantiere nella zona che massimamente andrebbe tutelata poiché al centro del sistema delle tutele ambientali.

Il Proponente analizza questo intervento con un confronto con il Progetto Definitivo 2013, inserendo tre giudizi completamente errati su questi indicatori che giudica in maniera "CONFORME", quando invece dovrebbe giudicare "SENSIBILMENTE PEGGIORATIVA" rispetto anche allo stesso progetto definitivo del 2013:

- (B) interferenza temporanea con il sistema delle relazioni ecologiche (si precisa che il Comune di Vanzago contesta il carattere di temporaneità in quanto, ad esempio, l'operazione di scotico, di livellazione e di creazione di un fondo in misto stabilizzato, senza indicazione di quali leganti o operazioni si faranno sul terreno, creano dei danni permanenti al suolo naturale della RER, oltre che ad essere una operazione da realizzarsi con titolo urbanistico e quindi vietata – vedi nella sezione precedente);
- (S) sottrazione temporanea di suolo produttivo agricolo;
- (V) interferenza con il sistema dei vincoli paesaggistici.

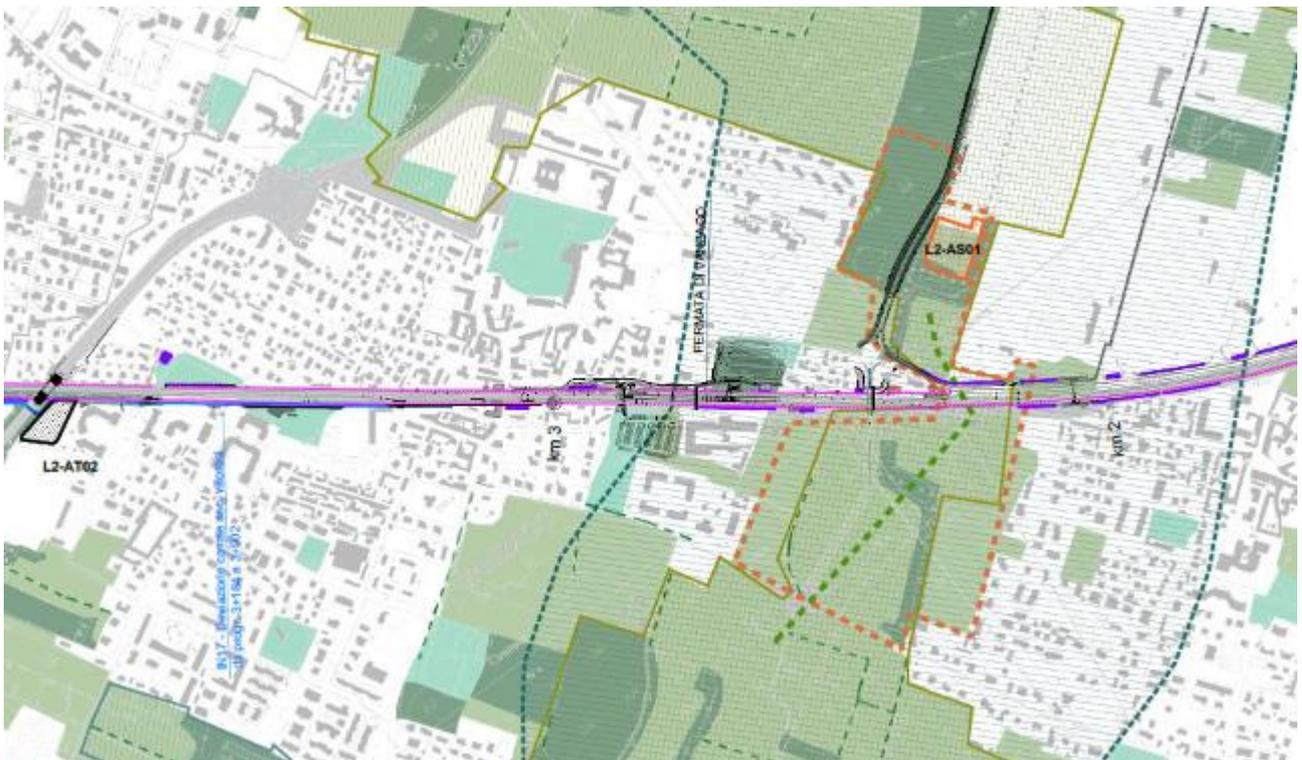
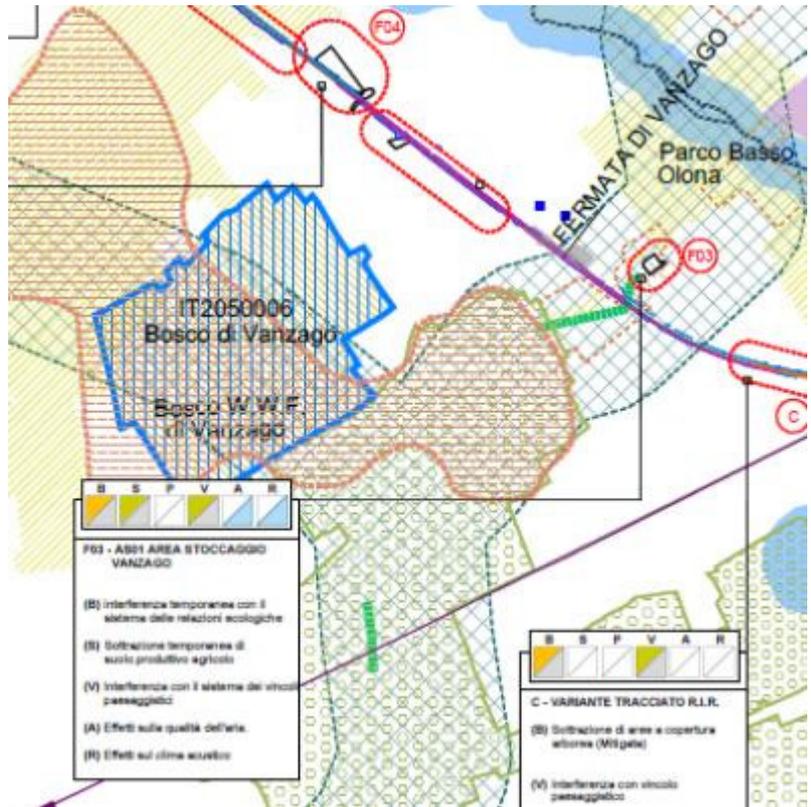
Ulteriormente, sulla mappa si vede chiaramente in rosso tratteggiato un intervento di cui si tratta diffusamente nella restante parte delle osservazioni, che non viene messo in risalto dal Proponente: il riferimento è all'intervento di spostamento del Canale Secondario Villoresi in Vanzago. In primo luogo, tale intervento andrebbe analizzato nella sua interezza per tutto il Canale Villoresi, in quanto le previsioni relative al Progetto Definitivo del 2013 erano completamente differenti. Inoltre, se si analizzasse seriamente l'impatto



delle lavorazioni sul Villoresi, bisognerebbe identificare tutto il sistema agricolo che viene irrigato da tale canale: tale operazione, colorerebbe la mappa delle problematiche ambientali in larga parte delle zone al momento non retinate. Per gli impatti specifici sul Villoresi e il sistema delle acque superficiali, si rimanda alla sezione dedicata.

L'analisi degli impatti dell'opera di quadruplicamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago sul territorio di Vanzago e sulla sua componente ambientale andrebbe fatta avendo presente quanto il Proponente riporta nella mappa degli Ecosistemi e connettività ecologica 2/4 - codice elaborato MDL132D22N5SA0001022A. Una volta compreso il legame tra il Sito Natura 2000 con il resto della rete ecologica e

la consistenza stessa della RER con i corridoi, i varchi e i gangli presenti in Vanzago, ci si può concentrare sul tracciato ferroviario e sulle lavorazioni che andranno a realizzarsi: a tal proposito la figura estratta in seguito consente di apprezzare l'elevatissimo impatto ambientale.





È da notare che:

- l'intervento proposto (in totale circa 8 km) taglia il corridoio della RER per circa 1 km peggiorando in modo estremamente rilevante la situazione attuale;
- il quadruplicamento esorbita l'attuale fascia di rispetto ferroviaria ed obbliga ad estendere il consumo di suolo; inoltre, tutti i binari verranno spostati;
- si interverrà anche su 2 dei 3 sottopassaggi di Vanzago, perché vanno modificati per permettere la presenza dei 4 binari;
- la stazione di Vanzago viene spostata all'interno del corridoio primario della RER e anche i 2 nuovi parcheggi a servizio della stazione sono proprio all'interno della RER stessa (con consumo di suolo);
- le zone di cantierizzazione e i percorsi dei mezzi pesanti individuati al momento attraversano tutta la RER e le zone degli ecosistemi agricoli individuati nella mappa;
- il cantiere AS01 è in piena RER e in pieno varco perimetrato della REP (e già nell'ambito della Progettazione Preliminare si era chiesto di spostare il Cantiere da Vanzago allora previsto nella zona della nuova stazione ferroviaria);
- il nuovo sistema di raccolta delle acque è molto esteso ed altamente impattante (in viola sulla mappa) e va a mettere in pericolo tutto il lavoro sull'invarianza idraulica che il Comune di Vanzago ha realizzato con CAP Holding in questi anni;
- lo spostamento e interrimento del Secondario del Villoresi è altamente impattante (si fa riferimento all'intervento IN17 - in azzurro sulla mappa - che è localizzato in Vanzago, ma anche agli altri interventi sul Canale lungo tutta la linea), specialmente per il rischio di interruzione della potenzialità irrigua e per le ricadute sull'agricoltura e sull'ambiente, oltre che per le lavorazioni estremamente impattanti;
- le barriere antirumore (in fucsia) sono previste lungo tutto lo sviluppo lineare e rappresentano una vera e propria BARRIERA fisica invalicabile alta fino a 7,5 metri dal piano del ferro. Si noti che il Proponente, in maniera poco razionale, afferma che l'ottimizzazione delle barriere consiste nel loro dimensionamento in base allo "scenario della sola 1^a Fase di Attivazione denominata anche "Fase Funzionale Minima". Tale scenario risulta ridotto rispetto alla configurazione dello Scenario a Regime (illustrato negli elaborati del Progetto Definitivo SIA2013), ma più rispondente al modello di esercizio che sarà attivato con il quadruplicamento fino a Parabiago" ma questo non è corretto, poiché l'impatto deve essere valutato sull'opera nella sua versione completa e, quindi, con barriere più alte, anche per gli impatti del doppio cantiere che servirà per sostituire tutte le barriere quando ci sarà il triplicamento Parabiago-Gallarate (NON considerato nell'attuale SIA2021 e nemmeno nel SIA2013).

Da questa carrellata preliminare sul sistema delle tutele e sugli impatti ecosistemici si comprende come si ritiene indispensabile analizzare lo scenario su Vanzago con un grado di approfondimento superiore e con un'approfondita analisi di incidenza da sottoporre a VINCA.

Inoltre, bisogna che il Proponente faccia un'analisi esplicita del parere del WWF espresso nel 2013 per comprenderne i significativi impatti e, infine, che preveda, all'interno degli interventi di mitigazione, non solo quelli suggeriti nel 2013, ma anche quelli già presenti nel Piano di Gestione.

Il rammarico è che sarebbe bastato poco lavoro da parte del Proponente e dai suoi incaricati per colmare le lacune indicate qui sopra; in particolare, basterebbe un tavolo tecnico con il WWF Italia Onlus, gestore del Sito Natura 2000 "Bosco di Vanzago", e con il Comune di Vanzago per approfondire queste lacune e risolverle. Si chiede rispettosamente alla Commissione CTVA di valutare la possibilità di convocare tale tavolo



tecnico nella corrente procedure di VIA, a cui il Comune di Vanzago dà sin d'ora la massima disponibilità per parteciparvi.

ASPETTO METODOLOGICO: MATRICI SWOT E METODO DPSIR

È opportuno, in conclusione di questa analisi del SIA2021, riaffermare un limite già messo in evidenza dal Comune di Vanzago con la sua DGC 170/2013 circa la metodologia di redazione del SIA e del rispetto dei vincoli e degli strumenti di pianificazione territoriali.

Si ritiene fondamentale, per giungere a conclusioni scientificamente e metodologicamente corrette in termini di rispetto dei vincoli ambientali e degli strumenti di pianificazione, che il Proponente, almeno per il territorio di Vanzago e per le reti ecologiche che lo attraversano, rivisiti integralmente lo Studio di Impatto Ambientale utilizzando le matrici di SWOT, dalle quali sviluppare poi opportunamente, ove applicabile, una procedura DPSIR.

L'analisi SWOT, conosciuta anche come Matrice TOWS, è uno strumento di pianificazione strategica usata per valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un progetto o in ogni altra situazione in cui un'organizzazione o un individuo deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo.

Il metodo DPSIR è invece lo standard utilizzato dall'Agenzia Europea dell'ambiente (European Environment Agency) e serve per rappresentare le interazioni tra la società e l'ambiente. Le componenti del modello sono appunto: *Driving forces, Pressures, States, Impacts, Responses*. Tale metodo è un'estensione del modello PSR (*pressure-state-response*) model sviluppato dall'OECD (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico).

Purtroppo, occorre lamentare nuovamente che il Proponente non ha impiegato alcuna metodologia scientifica e riconosciuta normalmente nelle analisi ambientali per correlare il progetto proposto con il sistema dei vincoli ambientali e con l'impatto ambientale sul territorio, da cui poi poter valutare adeguatamente le risposte alle minacce inserite all'interno delle mitigazioni proposte e delle strategie di monitoraggio ambientale.

Il Comune di Vanzago è sicuro che l'applicazione di tale metodologia, o una qualsiasi altra metodologia scelta dal Proponente, avrebbe consentito di evitare nuovamente lacune e omissioni in tale ambito per il territorio di Vanzago.

RICHIESTE PER MIGLIORARE LA CONNETTIVITÀ ECOLOGICA E A BENEFICIO DEL SIC "BOSCO DI VANZAGO"

Migliorare la connettività

Nella malaugurata ipotesi che il progetto analizzato venga ritenuto sufficientemente valido per procedere con la successiva fase approvativa, il Comune di Vanzago chiede che vi sia il massimo sforzo per mitigare l'impatto ambientale, in particolare migliorando la connettività ecologica tra il SIC-ZSC IT2050006 "Bosco di Vanzago", il Parco Agricolo Sud Milano e il PLIS del Basso Olona, all'interno del Corridoio primario della RER evidenziato nelle immagini alle pagine precedenti.

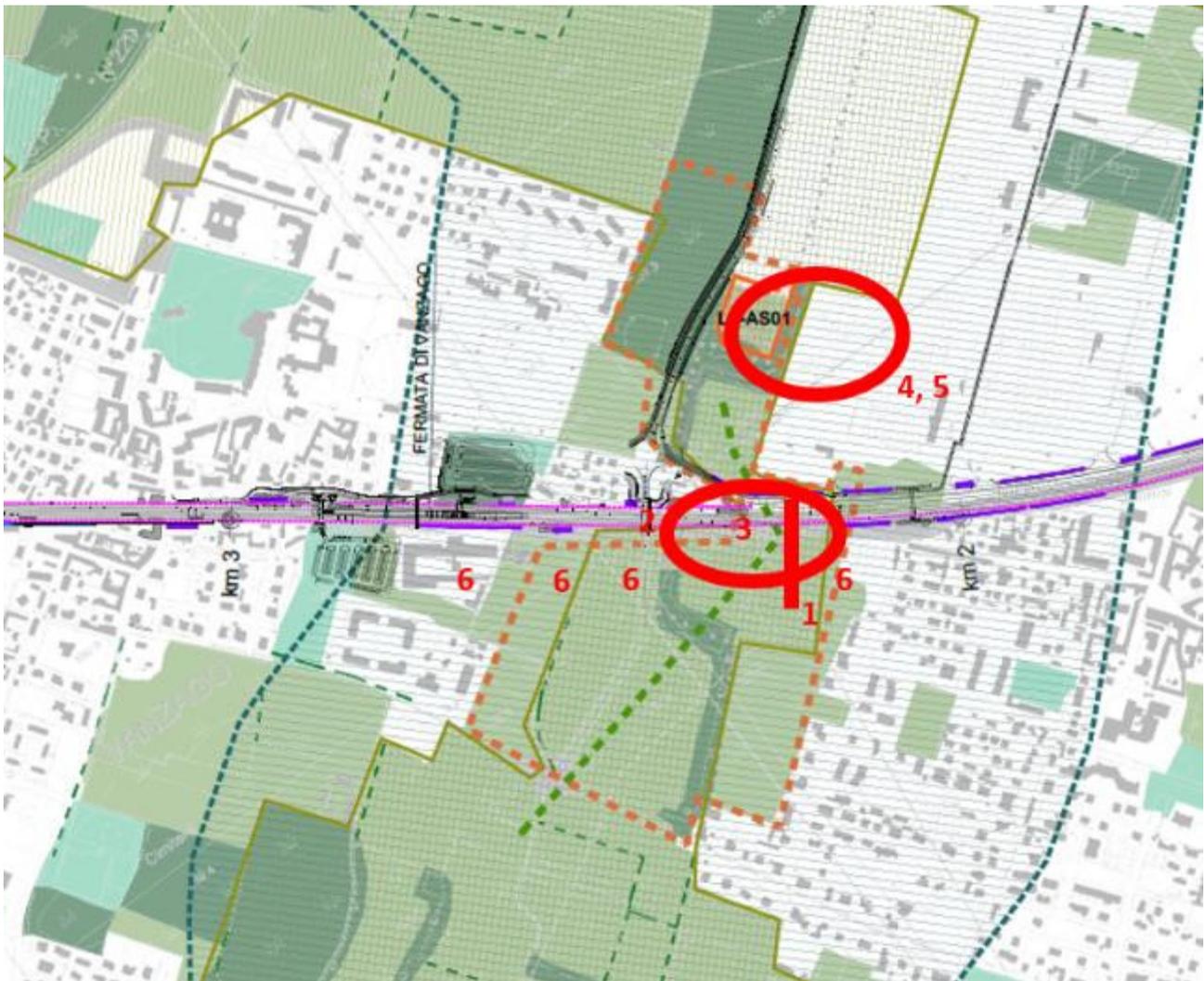
Andando più in dettaglio e concentrandosi su tale corridoio della RER che viene tagliato in due dalla ferrovia, è bene andare a considerare questi interventi:

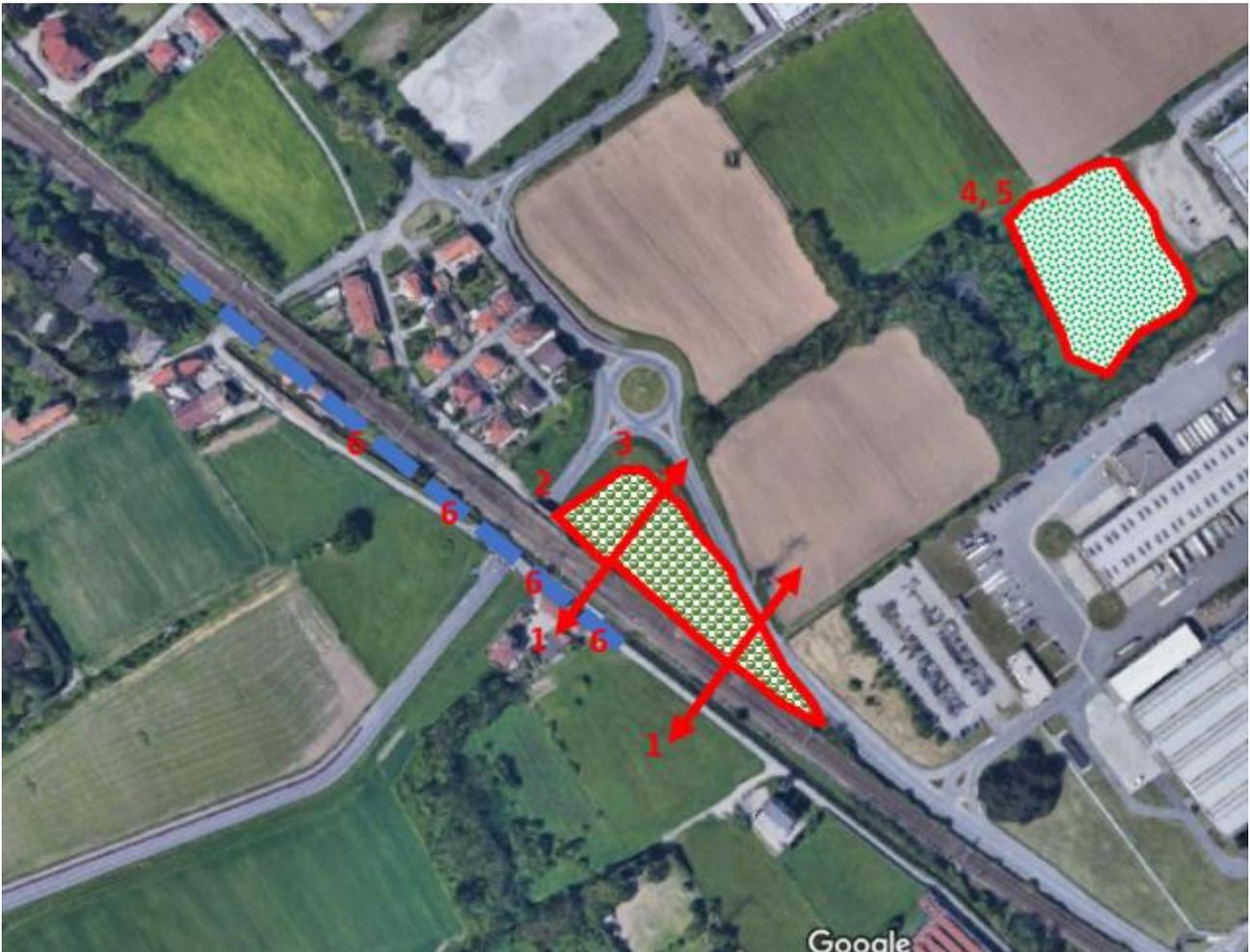
- 1 – creazione di uno o più ecodotti per la fauna nel varco n. 8, come peraltro già richiesto da vari enti sin dal 2003;



- 2 – eliminazione dell’opera infrastrutturale di collegamento di via Trento in Vanzago con Isola Maddalena in Pregnana Milanese e previsione di un intervento meno invasivo sul sottovia di Viale Europa Unità;
- 3 – rinaturalizzazione della zona “Isola Maddalena” in Pregnana che verrà espropriata integralmente (previo accordo con il Comune di Pregnana Milanese che ha già riportato l’indicazione dell’esproprio nella sua Deliberazione di Giunta di gennaio 2021);
- 4 – spostamento del cantiere AS01 (vedi paragrafo dedicato);
- 5 – trasformazione dell’area lungo via I Maggio dopo le vasche volano (dove è stata posizionata l’area AS01) in una zona a bosco e/o in un ambiente umido con presenza di stagni temporanei per il ricovero della piccola fauna e l’avifauna, previo esproprio al privato e cessione al Comune di Vanzago;
- 6 – spostamento del Canale Villoresi per eliminare una barriera (vedi paragrafo dedicato).

Nelle figure successive si vede chiaramente come gli interventi proposti consentano di migliorare la connettività del corridoio primario della RER e implementino gli obiettivi Regionali e della Città metropolitana sulla pianificazione ambientale in una zona di riduzione di tale corridoio e di presenza delle barriere fisiche rappresentate dalla ferrovia e dal Canale Villoresi.





Interventi nel SIC “BOSCO DI VANZAGO” come da vigente Piano di Gestione

Si riprendono qui le richieste che il WWF avanzò nel 2013 per realizzare una mitigazione degli impatti dell’opera, ossia:

- inserire una fascia boscata, costituita da specie arboreo-arbustive scelte tra quelle indicate nella tabella a pagina 25 per gli interventi inseriti nel progetto;
- realizzare opere accessorie che possano favorire lo spostamento della fauna da/verso il Sito Natura 2000, in particolare il completamento della recinzione di nuova generazione compatibile con le esigenze di spostamento della fauna (pag. 26-28) lungo il perimetro del sito “Natura 2000”, che era stata valutata nel 2013 essere lunga circa 10 km con 5 cancelli, in accordo al WWF (tale azione è inserita anche nella scheda n. 21 del Piano di Gestione)

Inoltre, si riportano le azioni inserite nel Piano Integrato del SIC-ZSC (ex DGR n. XI/1305 del 25 febbraio 2019) che – secondo il Comune di Vanzago – sono indispensabili per migliorare il quadro ambientale interferito dal potenziamento ferroviario:

- Scheda n. 1 – Incremento della superficie a bosco, in particolare contribuendo a far crescere l’habitat principale 9160 “*Querceti di farnia o rovere subatlantici e dell’Europa Centrale del Carpinion betuli*” e con esso l’ecosistema faunistico che popola l’habitat;



- Scheda n. 5 – Rinaturalizzazione del Canale Villoresi – nell’ambito del progetto proposto di spostamento del Secondario Valle Olona, risulterebbe interessante effettuare interventi di ingegneria naturalistica per la rinaturalizzazione del canale Villoresi che passa per il sito WWF, al fine di aumentare le potenzialità faunistiche dell’area anche in relazione al progetto LIFE GESTIRE 2020;
- Scheda n. 6 – Impermeabilizzazione dei laghi – collegato all’intervento precedente e, facendo seguito a vari interventi già realizzati, risulta opportuno impermeabilizzare e rinaturalizzare i laghi all’interno del sito WWF;
- è inoltre suggerito di valutare nell’ambito della Valutazione di Incidenza quali altre azioni mettere in atto tra le varie schede del Piano di Gestione, sia per l’incremento e tutela degli habitat, sia per la tutela delle specie faunistiche e/o la loro reintroduzione, sia per il wildlife management, sia per il monitoraggio.

5.4 Quadro di riferimento progettuale e analisi delle alternative

LE VARIE ALTERNATIVE AL QUADRUPPLICAMENTO RHO-PARABIAGO E LA TRATTA RHO-GALLARATE

Negli studi di impatto ambientale è necessario considerare le varie alternative e fare un confronto considerando la cosiddetta “opzione zero” e le soluzioni a impatto ambientale minimo. L’analisi costi-benefici, poi, dovrebbe essere impiegata per discernere il modo migliore di procedere.

Si ricorda, in maniera preliminare a tale paragrafo, che:

- l’attuale progetto in discussione per la Rho-Parabiago è un “Definitivo Integrato” degli elementi del progetto preliminare, tra cui la localizzazione dell’opera e l’analisi degli scenari alternativi;
- il Codice Unico Progetto CUP è riferito a tutta la Rho-Gallarate (sul cui progetto preliminare si fece la VIA nel 2004) e, quindi, la VIA deve tener conto di tutta la tratta, per non incorrere nel problema del *project splitting*
- il Parere del CSLP 94/2014 fu molto critico sull’analisi delle alternative e sulla giustificazione, anche a livello trasportistico, della scelta del nuovo progetto (dal 2009 in avanti) come un “adeguamento al nuovo modello di esercizio regionale”; anche i magistrati del Consiglio di Stato stabilirono, con sentenza passata in giudicato, che l’aggiunta di un quarto binario *“non poteva giustificarsi soltanto alla esigenza di adeguarsi ai programmi regionali per il modello di esercizio poiché, a rigore, come già rilevato dal primo giudice, il modello di esercizio costituisce un posterius rispetto all’opera e non un prius che può condizionarne l’esito”* (Consiglio di Stato - Sez. IV, Sent. 6667/2012).

Si premette che nel SIA 2003, documento L12110R15RGS0000004B presente sul sito del ministero dell’ambiente nella sezione delle VIA/VAS - codice procedura 634, è presente il paragrafo 3.3 “La Valutazione delle Alternative”. È opportuno richiamare che, sin dal 2003, il Proponente ha *“escluso la possibilità di valutare eventuali ipotesi di alternative al tracciato”*. Si aggiunge *“L’unico corridoio, di fatto, impegnabile è costituito dal sedime dell’infrastruttura esistente che il progetto recupera in massima parte al fine di limitare le interferenze dirette sull’edificato e sulle infrastrutture esistenti”*.

La relazione istruttoria della commissione, redatta nel 2004 e sempre disponibile sul sito ministeriale, riporta al paragrafo 1.2.2 l’assenza di alternative e, per quanto riguarda l’opzione “0” fa riferimento alla sola analisi “costi-benefici” tra la situazione vigente e il triplicamento di tutta la linea Rho-Gallarate. Queste stesse considerazioni sono riportate nel parere CTVA 49-CSVIA-PRR-VIA del 6/7/2004. Pare opportuno rilevare che:



- l'incremento di treni giornalieri a regime era pari a +210 treni/giorno, contro la crescita prevista nel progetto attuale che, a regime nell'ipotesi di realizzare anche il triplicamento Parabiago-Gallarate, è pari +228 treni/giorno, mentre, considerando il solo lotto 1, è pari a solo +98 treni/giorno (+72 treni/giorno per il servizio Suburbano Parabiago-Milano, +36 treni/giorno per il MI Centrale-Malpensa e -10 treni/giorno merci);
- l'incremento era UNICAMENTE di traffico passeggeri (+4.623.068 treni/km/anno), di cui oltre il 25% del traffico Lunga Percorrenza, e senza alcun incremento del traffico merci;
- il totale dei costi era pari a soli 287 Milioni di € (condizioni economiche 2002 con sviluppo fino al 2035).

Non appare irrituale né irrilevante, ma decisamente funzionale per un'approfondita valutazione ambientale, ricordare nuovamente che nel Progetto Preliminare (peraltro già approvato al CIPE nel 2005) la soluzione del quadruplicamento era stata scartata:

- SIA 2003 – “La scelta di realizzare un terzo binario piuttosto che un quadruplicamento della linea è dettata dai condizionamenti imposti dalla densità del contesto urbanistico attraversato che non permette l’inserimento di un ulteriore quarto binario nella sede esistente né la realizzazione di una linea a doppio binario in nuova sede. Vincoli fisici di una certa rilevanza si riscontrano in corrispondenza delle stazioni/fermate di Legnano, Canegrate, Vanzago, Parabiago.”
- Parere della Commissione Speciale VIA 49-CSVIA-PRR-VIA del 6/7/2004 – “Nel SIA si sostiene che la soluzione scelta [NdR quella a tre binari] è l’unica soluzione perseguibile dato il contesto fortemente urbanizzato” (pg.7). Inoltre, si richiamano le criticità della linea già nelle condizioni attuali e la conseguente problematicità del potenziamento: “...situazione limite in cui si trova la linea esistente per molti tratti chiusa e compressa dalle due parti da una cortina di edifici a destinazione produttiva e residenziale. Questa circostanza pone in criticità l’ampliamento, pur di pochi metri, del fascio ferroviario: il potenziamento della linea esistente solleva i problemi del rumore, delle vibrazioni e dell’impatto sul paesaggio (...) La ristrettezza del corridoio a disposizione esaspera il semplice tema dell’inserimento del terzo binario” (pg.22).

Nel SIA2013 (MDL112D22RGSAA000001A) si riporta il paragrafo 12 “Le motivazioni dell’opera: situazione attuale ed evoluzione delle soluzioni progettuali”. È interessante osservare, ai fini dell’impatto ambientale che:

- Pag. 38 – “L’intervento infrastrutturale del **progetto preliminare (il triplicamento)** aveva infatti l’obiettivo, nei limiti di un territorio fortemente urbanizzato, di incrementare la capacità, **riducendo la percentuale di occupazione**”.
- Pag. 40 – “**Per risolvere le problematiche di esercizio** il presente progetto prevede la **realizzazione di un complesso a 4 binari** da inizio intervento (uscita dalla Stazione di Rho direzione Arona) fino alla stazione di Parabiago. Il collegamento Rho Fiera – Malpensa viene garantito attraverso la connessione Y. **Il raccordo Y ... concorre a formare il quadro degli interventi per il miglioramento a breve-medio termine dell’accessibilità ferroviaria a Malpensa**”.

Nel SIA2013 il Proponente non ha fatto alcuna valutazione comparata di scenari alternativi e nemmeno dell’opzione zero: ci si limita a dare per scontato che è necessario imporre l’impostazione scelta dal Proponente nel 2009 nella redazione del Progetto Definitivo poi annullato dalla magistratura:

- il quadruplicamento Rho-Parabiago per risolvere problemi di esercizio, nonostante questa soluzione fosse stata scartata nel progetto preliminare del 2003 e presentata anche nel parere CTVA del 2004;

- il raccordo Y tra Castellanza e Busto Arsizio, inserito (inopinatamente secondo il Comune di Vanzago) per aggiungere un treno all'ora sulla tratta Milano Centrale – Malpensa.

Nel Parere CTVA 1509/2013 da pagina 17 a pagina 19 si riprende il succitato Paragrafo 12 del SIA2013 senza chiedere alcun approfondimento e senza nemmeno effettuare alcuna valutazione comparata del maggiore impatto causato dalle scelte del Proponente (anzi addirittura copiando interi paragrafi del SIA2013).

In realtà, dall'analisi storica delle evoluzioni sulla tratta e su interventi ferroviari analoghi, bisognerebbe considerare varie principali alternative:

- Opzione "0": ovvero la situazione attuale;
- Opzione "0" con interventi di miglioramento degli impianti di segnalazione e di distanziamento dei treni (ERMTS);
- Triplicamento Rho-Gallarate;
- Quadruplicamento Rho-Parabiago + Opzione "0" per la tratta Parabiago-Gallarate;
- Quadruplicamento Rho-Parabiago + Raccordo a Y + senza alcun intervento di triplicamento sulla tratta Parabiago-Gallarate;
- Quadruplicamento Rho-Parabiago + Raccordo a Y + triplicamento Parabiago-Gallarate.

L'invito del CSLP nel parere del 2014 fatto al Proponente nel rinviare il progetto definitivo integrato era proprio questo:

- Pag. 21 - *"...in mancanza dei presupposti progettuali definitivi a livello di progettazione preliminare che consentano tra l'altro di motivare quest'ultima scelta del quadruplicamento della linea ferroviaria..."*;
- Pagg. 23 e 24 - *"...non è possibile affermare (pag. 27) [NdR riferito al SIA2013] che "gli unici impatti aggiuntivi rispetto alla soluzione "a 3 binari" sono la maggior occupazione di suolo e il maggior impatto acustico"..."*;
- Pag.27 - *"...tale orizzonte prevede la realizzazione di infrastrutture che siano 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 e ambientale... richiede pertanto l'adozione di strategie di intervento e di soluzioni tecniche e tecnologiche appropriate e al contempo rispettose dell'ambiente e del territorio in cui le infrastrutture vanno ad inserirsi, oltre che rispondenti alle direttive europee in materia di impatto ambientale"*.

Le alternative indicate in precedenza sono solo alcune di quelle che potrebbero essere valutate, tra cui quelle chieste da vari stakeholders, come l'identificazione di nuove linee per il trasporto LP o merci, oppure l'interramento di parte della Rho-Parabiago, ecc.

Purtroppo, il Proponente non ha fatto alcuno sforzo nel valutare alternative possibili ma ha imposto al territorio e all'ambiente solo l'unica pensata e valutata nel 2009, ma non è mai tardi per fare questa analisi.

Si fa notare, infine, che nel PRMT di Regione Lombardia, approvato con d.c.r. n. 1245 il 20 settembre 2016, si fa riferimento alle analisi costi-benefici (metodo ACB) per valutare le alternative sulle infrastrutture ma tale analisi non c'è.

Si chiede pertanto che, nel rimettere il parere di compatibilità ambientale, la Commissione VIA prescriva di fare, nel 2021, quanto non è mai stato fatto dal Proponente, ovvero una analisi comparativa dei vari scenari alternativi, riportati qui di seguito:

- Opzione "0": ovvero la situazione attuale



- Opzione “0” con interventi di miglioramento degli impianti di segnalazione e di distanziamento dei treni (ERMTS)
- Triplicamento Rho-Gallarate
- Quadruplicamento Rho-Parabiago + Opzione “0” per la tratta Parabiago-Gallarate
- Quadruplicamento Rho-Parabiago + Raccordo a Y + senza alcun intervento di triplicamento sulla tratta Parabiago-Gallarate
- Quadruplicamento Rho-Parabiago + Raccordo a Y + triplicamento Parabiago-Gallarate
- Interramento di parte del tratto quadruplicato Rho-Parabiago
- Individuazione di tracciati alternativi per i treni LP e per le merci.

Come detto, inoltre, nel fare questo bisogna esaminare gli impatti su tutta la Rho-Gallarate poiché tutta la documentazione programmatica parla di quest’opera e non già del solo “I lotto”. L’analisi non deve tener conto solo degli aspetti trasportistici ma, ovviamente, anche degli impatti ambientali e degli aspetti economico-finanziari, anche mediante l’analisi Costi-Benefici (ACB).

LA QUESTIONE DEL RACCORDO Y

Non è banale richiamare qui la questione del Raccordo Y che, per quanto non sia localizzato sul territorio di Vanzago, è stato inserito dal Proponente nell’ambito del cosiddetto “I lotto” della Rho-Gallarate e, quindi, è trattato nel Progetto Definitivo Integrato del 2013 e produce impatti anche su Vanzago.

Tale opera era ESCLUSA dal Progetto Preliminare, ma poi è stata inserita nel 2009.

Pare opportuno segnalare, specialmente ai fini dell’analisi delle varie alternative che tale opera è fortemente contrastata dal territorio poiché ritenuta altamente impattante, inutile e foriera di disagi sulla linea attuale delle FNM e dei trasporti da e verso Malpensa su questa linea (via Saronno). Per comprendere tale contrarietà è sufficiente richiamare:

- il parere di Legambiente inserito nella procedura di SIA2013 (DVA-00_2013-0030346) che ha chiesto la *“cancellazione del Raccordo Y, quale origine di gravi interferenze strutturali nella circolazione ferroviaria del Milanese...”* e denunciato *“la grave problematica ambientale del sito urbano in cui il Raccordo Y insiste”*.
- le posizioni del Comune di Castellanza, del Comune di Busto Arsizio e della Provincia di Varese che, ormai da oltre un quinquennio, chiedono la cancellazione del Raccordo Y, con:
 - Delibera di Consiglio Comunale di Busto Arsizio n. 28 del 22/2/2016;
 - Delibera di Giunta Comunale di Castellanza n. 89 del 23/05/2019;
 - Dichiarazioni messe a verbale e documenti prodotti dal Comune di Castellanza nelle sedute del Consiglio Lavori Pubblici del 2019;
 - Comunicazione n. 905/2021 del 12/01/2021 da parte del Comune di Castellanza, Busto Arsizio e Provincia di Varese.

Il Comune di Vanzago osserva che l’eliminazione del Raccordo Y avrebbe un beneficio sulla circolazione dei treni su una tratta – quella della Rho-Gallarate – che ha già enormi criticità a livello di promiscuità dei servizi ferroviari erogati: si rimarca l’aggravio che deriverebbe dall’aggiunta di un treno l’ora da/per Milano Centrale-Malpensa, quando già esiste (perché si è investito parecchio in passato) la stessa connessione Milano-Malpensa via Saronno.



Inoltre, il numero di treni che sono resi possibili dal Raccordo Y sono decisamente limitati (+36 treni, ossia 1 ogni ora nelle 2 direzioni per 18 ore al giorno) rendendo tale intervento davvero esorbitante e certamente poco giustificato e giustificabile.

Per inciso, si segnala che quest'opera non ha nemmeno passato il vaglio della progettazione preliminare.

Si ritiene indispensabile, all'interno della Valutazione di Impatto Ambientale del 2021 verificare questa previsione e valutare se sia necessario o meno mantenere l'intervento del Raccordo Y e non già stralciarlo, come chiesto a gran voce dal territorio interessato (Provincia di Varese, Comuni di Busto Arsizio e Castellanza e Legambiente).

LA QUESTIONE DEL CANALE VILLORESI E LE VARIE ALTERNATIVE

Tra le alternative da mettere a confronto è necessario includere i destini del Canale Villoresi. Anche in questo caso non bisogna pensare che tale questione sia marginale nell'ambito del Potenziamento della Rho-Gallarate poiché:

- da Parabiago a Rho il Villoresi è particolarmente interferito dall'opera ferroviaria;
- nel corso degli anni il progetto ferroviario ha comportato varie idee e progetti di modifica a carico del Villoresi che è bene analizzare;
- l'impatto dei lavori sul Villoresi si traduce in pericolo per il sistema agricolo e ambientale, visto che, sia il Canale Primario, che il Secondario Valle-Olona, soddisfano il bisogno irriguo di una ampia regione del nord-ovest Milano;
- il Villoresi alimenta anche il Sito Natura 2000 "Bosco di Vanzago".

Rimandando per approfondimento alla sezione dedicata, qui si vuole segnalare in maniera succinta le varie alternative esplorate negli anni:

- nel Progetto Preliminare (Rho-Gallarate a 3 binari) il Villoresi non era impattato se non marginalmente – si registra solo la previsione di un nuovo ponte di fianco a quello esistente a Parabiago e lo spostamento di 100 metri del secondario in Vanzago (km 2+750/2+850);
- nel Progetto Definitivo 2009, per fare spazio ai 4 binari tra Rho e Parabiago, di cui uno in più in affiancamento sul lato pari e uno in più in affiancamento sul lato dispari, era previsto, appunto, lo spostamento del Derivatore Valle Olona (il Secondario), ma veniva alterato per la scarsità di spazi e non se ne garantiva più, né la funzionalità, né la portata.; in ossequio all'accoglimento di precisa osservazione in Conferenza di Servizi da parte del Consorzio Villoresi che lamentava questo problema, la Delibera CIPE n. 33/2010 prescrisse la necessità di realizzare un nuovo canale Villoresi sulla base di un progetto depositato dallo stesso Consorzio;
- nel Progetto Definitivo Modificato del 2013 la situazione è piuttosto complicata, perché, se da un lato il progetto del nuovo canale di by-pass è sempre presente, esso viene sviluppato con procedura regionale all'esterno del progetto ferroviario; inoltre, avendo modificato il tracciato dei binari tra il 2009 e il 2013, all'interno del progetto ferroviario, Italferr ha inserito una serie di opere sul Villoresi stesso per risoluzione di varie interferenze con la ferrovia (IN04, IN07, IN17, IN18, IN19, INK4, INK5, INK7, INB1); infine, il Consorzio Villoresi aveva espresso parere favorevole SOLO a condizione che si realizzasse il nuovo canale di by-pass e al recepimento integrale di tutte le prescrizioni tecniche.

Ad inizi 2014, però, Regione Lombardia scelse di non mandare avanti il progetto di realizzazione del nuovo by-pass, creando così una situazione di grave lacuna tecnica e procedurale che mina la funzionalità del Ca-

nale Villorosi. Inoltre, Regione nella DGR X/1264 del 24/1/2014 prescrive al Proponente di non usare più il Villorosi per il recapito delle acque meteoriche di piattaforma e, in virtù di questa previsione, cancella il progetto del nuovo by-pass. Tale posizione finì direttamente all'interno del parere CTVA 1509/2014, ma rappresenta, come detto, un nonsenso.

Il tema della raccolta delle acque, ed in generale del sistema idraulico e idrico, è stato sollevato in maniera preponderante anche dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dal 2013 al 2019, causando varie modifiche progettuali.

Nel Progetto Definitivo presentato a dicembre 2020, in conclusione:

- vi sono ancora pesanti interferenze con il Canale Villorosi,
- non esiste più il nuovo progetto di by-pass,
- il sistema di raccolta delle acque meteoriche di piattaforma (almeno per Vanzago) è altamente impattante.

Tale scenario, di fatto, è il peggiore possibile per il territorio e per l'ambiente.

Si rappresenta alla Commissione per la Valutazione Ambientale che, nel periodo gennaio/febbraio 2021, sia il Consorzio Villorosi, sia il Comune di Vanzago hanno messo in risalto l'elevata criticità del progetto realizzato da Italferr di modifica del Villorosi SENZA alcun confronto con il Consorzio e con il territorio stesso, cosa che è in contrasto con la prescrizione di Regione Lombardia espressa nella DGR del Gennaio 2014:

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

Si ritiene indispensabile, all'interno della Valutazione di Impatto Ambientale del 2021, che la Commissione valuti attentamente con il Proponente e in contraddittorio con Regione Lombardia, con il Consorzio Villorosi con CAP Holding (azienda pubblica di gestione del Sistema Idrico Integrato) e con i Comuni interessati, le varie alternative progettuali sul Canale Villorosi al fine di risolvere l'interferenza nel modo migliore e meno impattante possibile.

Si fa notare che il Villorosi rende servizio all'agricoltura in un vasto territorio della zona Nord-Ovest Milano oltre che al SIC-ZSC/ZPS IT2050006 “Bosco di Vanzago”, perciò è fondamentale assicurarsi che non vi siano pregiudizi per tali attività.

5.5 Quadro di riferimento ambientale: atmosfera

Il SIA2021 effettua un'analisi dello scenario di base per la componente clima e qualità dell'aria, utilizzando i dati derivanti dal Rapporto annuale sulla qualità dell'aria per la Città metropolitana di Milano del 2017, dal sistema INEMAR – INventario EMissioni Aria e del PRIA – Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria di Regione Lombardia, il cui aggiornamento è stato approvato con DGR n. 449 del 02.08.2018. Lo stato di attuazione del PRIA è monitorato con cadenza periodica mediante produzione di apposite relazioni di monitoraggio, l'ultima delle quali, utilizzata nel SIA2021, è quella relativa al monitoraggio dell'anno 2020, riferita a quanto rilevato e posto in essere nell'anno 2019.



Le valutazioni effettuate in merito all'evoluzione del contesto rispetto alla situazione esposta nel SIA2013 evidenziano un trend generalmente migliorativo della qualità dell'aria.

Considerando le sole opere oggetto di ottimizzazione o adeguamento progettuale, il Proponente ritiene che l'unica azione di potenziale significatività in termini di impatti sulla componente atmosfera sia riferibile al sistema della cantierizzazione, in quanto viene ritenuto che, ad esempio, la nuova soluzione di drenaggio e le diverse modalità realizzative delle barriere acustiche, non abbiano modo di incidere, se non in misura irrilevante, sullo stato della componente.

L'impatto sulla qualità dell'aria determinato dalle attività di cantiere è principalmente legato all'immissione di polveri nei bassi strati dell'atmosfera e di deposizione delle stesse al suolo. Assumono, in questo caso, particolare rilevanza, le polveri sottili o PM10, mentre viene, di norma, considerato trascurabile (o comunque meno significativo) l'inquinamento connesso alle emissioni di altri aero inquinanti generati dalle macchine operatrici, il cui contributo risulta quantitativamente limitato, se confrontato al volume di polveri che si producono nel corso delle lavorazioni. Sono analogamente trascurate le emissioni generate dalle attività di preparazione dell'area di cantiere (scotico, sistemazione piazzale, ecc.), che, benché comportino lavori di movimento terra, hanno una durata ridotta (generalmente di poche settimane). Per tali attività si prevedono misure per riduzione della polverosità quali, ad esempio, la bagnatura sistematica del terreno.

Il SIA2021 (come indicato negli elaborati MDL132D69RGCA0000001C – Progetto Ambientale della Cantierizzazione. Relazione Generale e MDL130D22RGSA0001001A – Relazione illustrativa), analogamente a quanto effettuato nel SIA2013, stima le emissioni prodotte tramite opportuni fattori di emissione derivati da "Compilation of air pollutant emission factors" –EPA-, Volume I, Stationary Point and Area Sources (Fifth Edition), definiti a partire da una valutazione quantitativa delle attività svolte nei cantieri, oltre che nelle aree di deposito inerti e con riferimento alla viabilità di cantiere (in condizioni di terreno secco e terreno imbibito d'acqua).

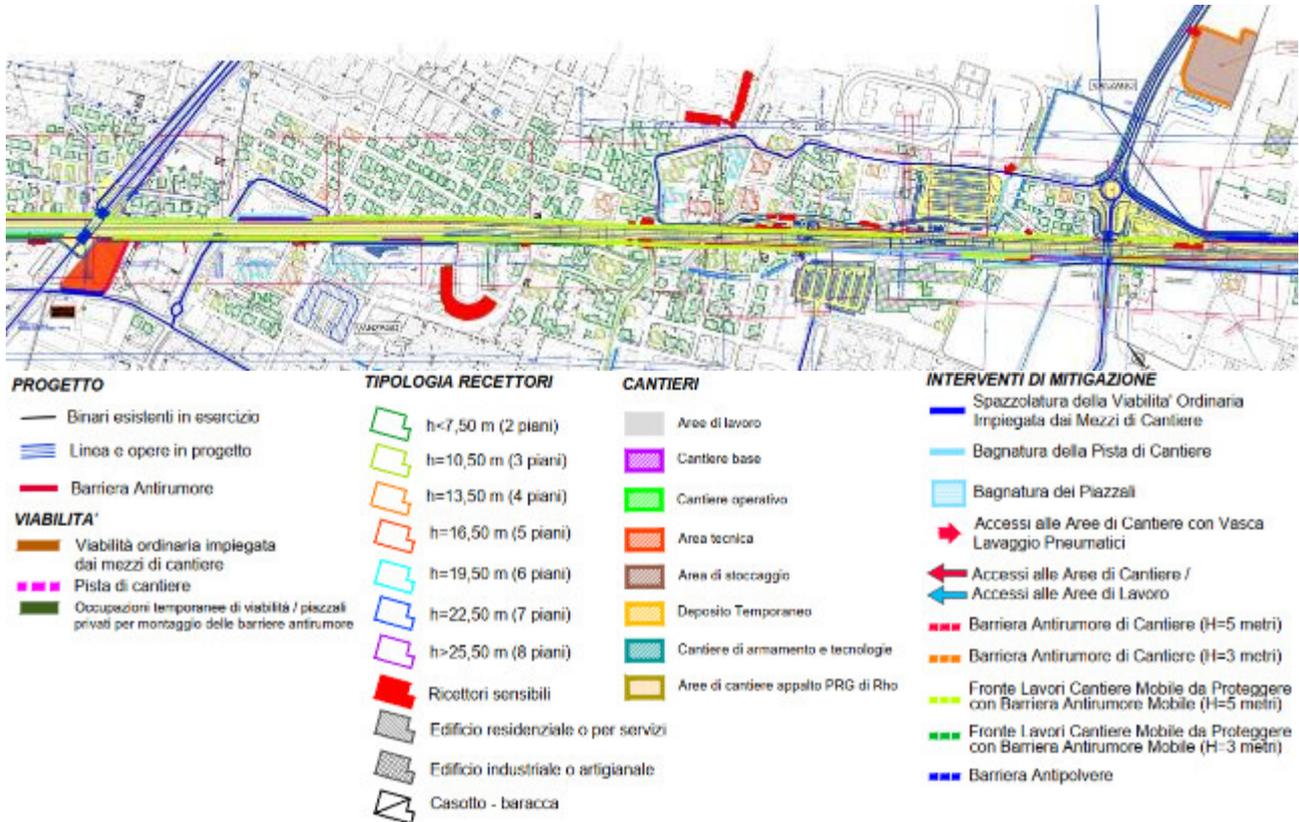
Viene specificato che i ricettori in prossimità delle attività maggiormente impattanti (movimentazione del materiale di scavo, carico e scarico delle terre, traffico veicolare nelle aree non pavimentate e traffico nelle aree pavimentate) risultano già mitigati dalle barriere fonoassorbenti previste, di altezza pari a 5 m, ma, in virtù della presenza di diversi ricettori nei pressi delle aree di intervento, è prevista l'introduzione anche di altre misure di mitigazione, che consentano di impedire il più possibile la fuoriuscita delle polveri ovvero, ove ciò non riesca, di trattenerle al suolo impedendone il sollevamento tramite impiego di processi di lavorazione ad umido (sistematica bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate) e pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere.

Le mitigazioni previste all'interno dei cantieri sono illustrate nelle Tavole MDL132D69P6CA0000002B-3B – Planimetria individuazione bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni, ma viene specificato che sarà cura dell'Appaltatore eseguire ulteriori approfondimenti, in fase di progettazione esecutiva, al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione applicate alle eventuali variazioni logistiche dei cantieri in fase realizzativa e alle eventuali modifiche del programma lavori.

Nella valutazione finale degli effetti sulla componente atmosfera, il Proponente ritiene di escludere qualunque possibile relazione tra le modifiche progettuali introdotte al PD2013 e l'aspetto climatico, evidenziando una sostanziale conformità tra gli effetti associabili alla configurazione del PD2020 e quelli del PD2013, sia con riferimento alle modifiche progettuali (che non comportano attività realizzative significativamente diverse da quelle previste nel precedente progetto), sia a fronte dell'introduzione delle nuove aree di cantiere (prevalentemente aree di stoccaggio), che sono state individuate sempre esternamente ai



centri abitati, in zone agricole, e pertanto in aree scarsamente sensibili. Inoltre, evidenzia *“il notevole miglioramento conseguito con spostamento dell’area di Stoccaggio di Vanzago. Infatti, l’area, che nel PD2013 era stata inserita all’interno di una zona caratterizzata da edilizia residenziale, nell’attuale progetto è stata ricollocata lontano dalle abitazioni, in un’area incolta a ridosso a margine della zona industriale.”*



Individuazione di bersagli sensibili, aree di cantiere, viabilità e mitigazioni (elaborato MDL132D69P6CA000002B-3B)

A fronte di quanto esposto occorre rilevare, ribadendo quanto il Comune di Vanzago aveva già espresso nelle proprie Osservazioni al SIA2013 (di cui alla DGC n. 170 del 14.11.2013), che negli elaborati del SIA2021 (così come nel precedente SIA2013), sebbene venga esposta in dettaglio la metodologia per la stima delle emissioni prodotte nelle aree di lavorazione e dai mezzi di cantiere, mancano i valori di inquinamento prevedibili quale risultanza dell’applicazione di tale metodologia, né giornalieri e neppure riferiti all’intera durata del cantiere, così come non è riportato il numero dei transiti stimati dei mezzi pesanti, dai quali sono state tratte le valutazioni finali.

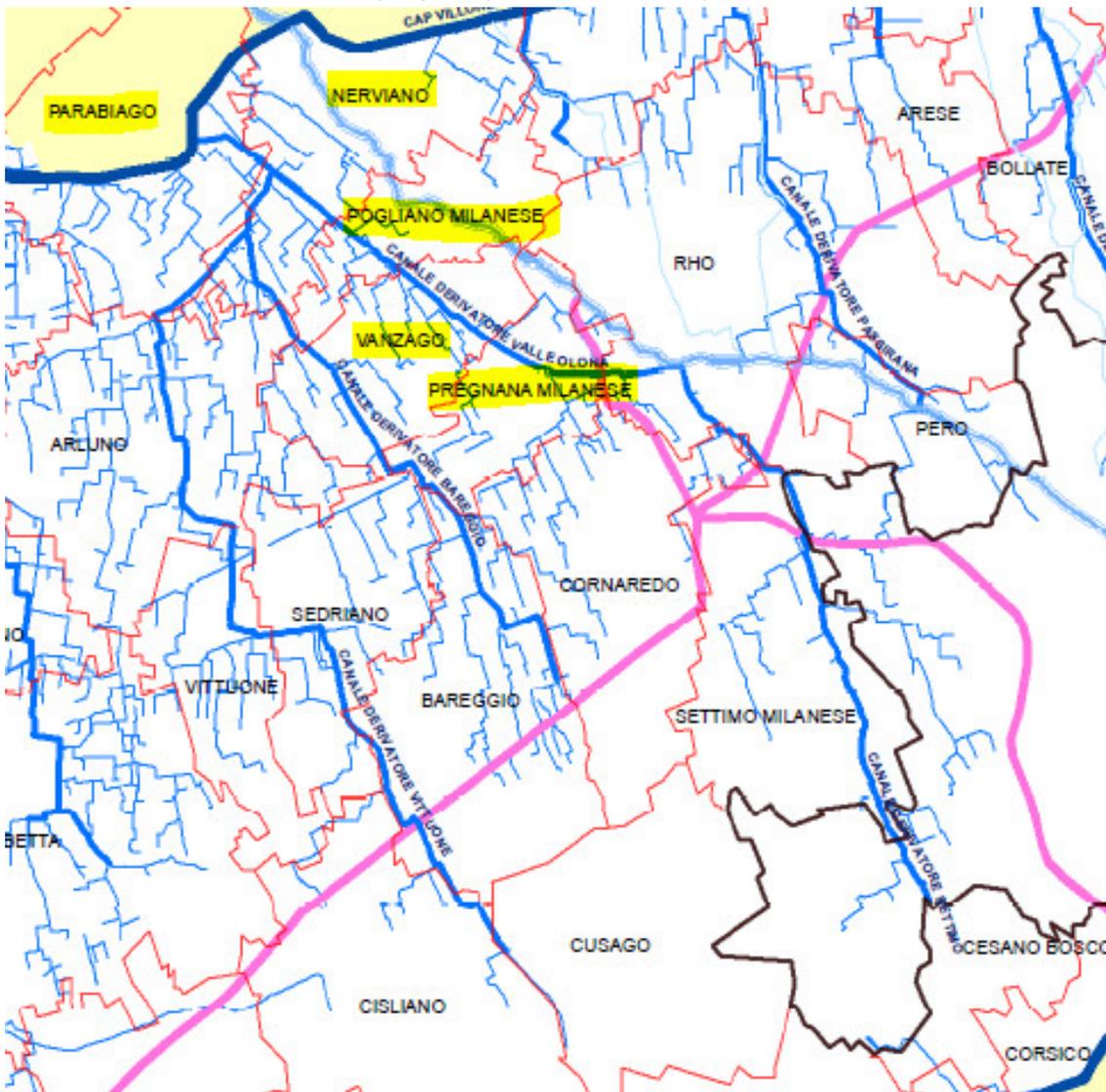
Inoltre, come ampiamente espresso in più parti del presente documento, si segnala che la nuova collocazione dell’area di cantiere AS01, che il Proponente ritiene *“notevolmente migliorativa”* rispetto a quella del PD2013 (in quanto *“ricollocata lontano dalle abitazioni, in un’area incolta a ridosso a margine della zona industriale”*), è da ritenersi, comunque, inadeguata. Infatti, se da un lato l’area risulta più esterna all’abitato, sono decisamente non trascurabili i maggior impatti che ne derivano sul sistema della naturalità. Da questa considerazione discende la richiesta di spostamento dell’area AS01 in altra zona, non di pregio naturalistico e non urbanizzata, che non rechi impatti a persone, animali o elementi ecologici.



5.6 Quadro di riferimento ambientale: ambiente idrico

IL CANALE VILLORESI: PREMESSA

Si premette che il tema dell'interferenza con il Canale Villoresi è particolarmente importante per la nostra zona, per le ricadute ambientali, sia sugli ecosistemi, sia sull'agricoltura, come è facilmente immaginabile. Dalla mappa seguente è visibile come il Derivatore Valle Olona serva, con la rete dei terziari, fino alla zona di Cornaredo e Settimo Milanese e, pertanto, risulta indispensabile una valutazione decisamente attenta e dettagliata delle soluzioni indicate nel progetto presentato dal Proponente nel dicembre 2020.



Mappa del sistema idrico del Villoresi che parte da Parabiago e proseguono sul Deviatore Valle Olona fino a Settimo M.se

È necessario che si comprenda che tale progetto ha delle caratteristiche di novità rispetto a quello presentato nel 2013, in quanto Italferr ha riprogettato l'intervento a fronte delle prescrizioni ricevute.

Inoltre, si stigmatizza il fatto che tale intervento sul Villoresi NON è stato concertato con l'Ente Gestore, il Consorzio Est-Ticino Villoresi, nonostante la precisa prescrizione di Regione Lombardia data nel 2014:

"Il progetto definitivo dovrà essere integrato con un dossier progettuale... Tale dossier dovrà essere preventivamente condiviso con il Consorzio Est Ticino Villoresi e Regione Lombardia".

Il non aver condiviso tale progetto nel corso del periodo tra il 2014 e il 2020 (ben 7 anni) comporta, oggi, all'interno della procedura di VIA, un vulnus difficilmente sanabile, poiché compromette la possibilità della Commissione di Valutazione Ambientale di poter valutare serenamente gli impatti ambientali di questa opera. In particolare, come descritto in seguito, il Consorzio Villoresi e il Comune di Vanzago hanno espresso parecchie criticità in merito a tale progettualità nel mese di febbraio 2021, che andrebbero sviscerate in un tavolo tecnico dedicato, PRIMA dell'emissione del parere di CTVA.

La descrizione sintetica degli interventi previsti nel Progetto presentato nel dicembre 2020 è la seguente [tratto dalla Relazione Tecnica Generale, documento MDL130D05RGMD0000001A].

“Un’ulteriore interferenza è rappresentata dal canale irriguo Villoresi, che costituisce uno dei principali canali artificiali interferenti con il reticolo idrografico naturale, oltre ai navigli della Martesana, Grande e di Pavia, tutt'oggi utilizzati anche come vie navigabili. Da tale canale irriguo, si dirama un canale secondario che corre per un lungo tratto parallelamente al tracciato ferroviario in oggetto e in stretto affiancamento con esso. Per i tratti in cui tale canale interferisce con l'allargamento della sede ferroviaria in progetto, sono previste delle deviazioni del corso d'acqua, per la cui descrizione, si rimanda allo specifico paragrafo della presente relazione. In particolare, l'obiettivo dello studio idraulico oggetto della presente versione progettuale è stato quello di garantire la non riduzione della capacità di portata dell'attuale configurazione. Sono state pertanto realizzate alcune simulazioni con differenti valori di portata e scabrezza, utilizzando il modello nella conformazione ante-operam, fino a stabilire le portate compatibili con l'attuale conformazione geometrica. All'interno dello studio idraulico sono state condotte le verifiche per assicurare nei tratti di nuova realizzazione (deviazioni), un portata massima reale transitante con franco di 0,2 m pari a 5 m³/sec (portata richiesta dal Consorzio Est Ticino Villoresi).”

“Stante questo parere [NdR: il parere di Regione Lombardia sull'impossibilità di recapitare le acque di piattaforma all'interno del Villoresi ripreso identicamente nel parere CTVA 1509/2014], si è deciso in questa revisione del progetto di adottare un sistema di drenaggio di piattaforma indipendente dal derivatore di Parabiago, svincolando così i due progetti. Il recapito delle acque provenienti dal sistema di drenaggio di piattaforma, pertanto, è costituito principalmente da una serie di fossi disperdenti non rivestiti, dimensionati per laminare il volume di acque meteoriche (tempo di ritorno 100 anni), prima che esso venga infiltrato nel terreno naturale, tramite l'utilizzo di trincee drenanti posizionate al di sotto dei fossi stessi.”

“Ultima interferenza idraulica di progetto è il canale irriguo principale Villoresi in comune di Parabiago. Allo stato attuale, la linea ferroviaria supera il canale Villoresi mediante una struttura a tre campate, ad arco, che produce il restringimento della vena liquida ...il nuovo manufatto non comporta un ulteriore restringimento della vena liquida ed è pertanto possibile escludere fin d'ora che l'intervento in progetto possa produrre la perdita di efficienza nella capacità di deflusso del canale irriguo.”

“Le porzioni di canale secondario oggetto di deviazione procedendo in direzione del verso di scorrimento dell'acqua da monte verso valle sono pertanto le seguenti:

- IN19: deviazione canale secondario Villoresi1 da prog. 4+800 a prog. 5+500.00;
- IN18: deviazione canale secondario Villoresi da prog. 3+959 a prog. 4+108;
- IN17: deviazione canale secondario Villoresi da prog. 3+184 a prog. 3+902;



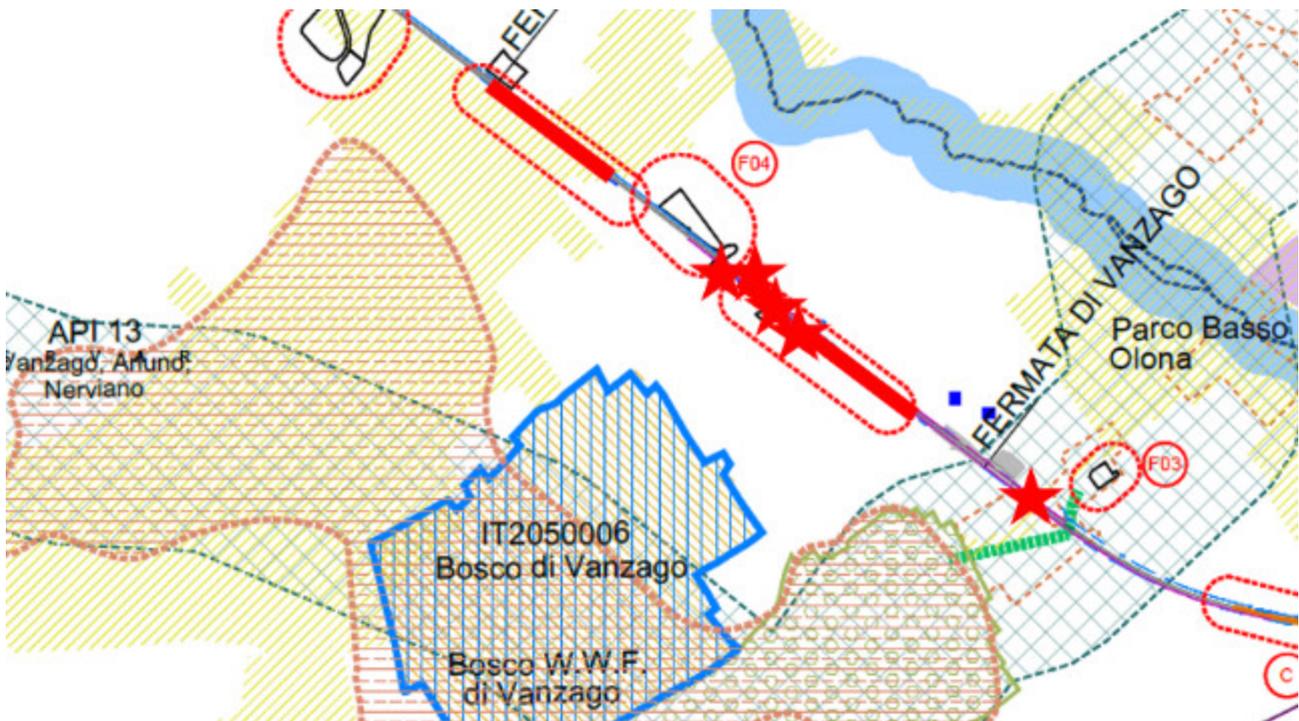
- IN04: deviazione canale secondario Villoresi da prog. 0+420 a prog. 1+100;
- IN07: deviazione canale terziario da progr. 2+591 a progr. 2+745”

“Oltre le deviazioni di canale si prevede la realizzazione di diversi manufatti in pressione al fine di risolvere le diverse interferenze legate alle nuove opere a carattere viario e/o pedonale. I manufatti in questione sono i seguenti:

- Sifone SL25 Prog. 6+308
- Sifone SLX1 (ITX1B) Prog. 4+251
- Sifone SL05 ((INK4) Prog. 3+959
- Sifone SL01 Prog. 1+033
- Sifone IN04b Progr. 0+806”

Si tratta di oltre 2,5 km di interventi solamente sul secondario con un impatto decisamente significativo. A questo, poi, bisogna sommare gli interventi – non riportati nell’elenco di qui sopra – sui cavalcavia e i sottopassi dove attualmente il Villoresi transita; in particolare:

- SL05 – Prolungamento sottovia SP229 – km 3+918
- SL04 – Prolungamento sottovia via Madre Teresa di Calcutta – km 3+727
- SL02 – Prolungamento sottovia Viale Europa Unità – km 2+433.



Mapa delle criticità ambientali con evidenziate con tratti rossi e con stelle rosse gli interventi principali sul Villoresi

Nella figura precedente sono riportati, in rosso e con stelle rosse, i principali tratti di intervento: si può valutare che, nonostante tali interventi siano consistenti, non sono stati indicati esplicitamente come modifiche dal Proponente nel corso degli anni. Nei prossimi paragrafi si analizzeranno tali interventi a carico del Villoresi.

Nonostante le varie richieste del CIPE, di Regione Lombardia e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, purtroppo non c’è stato nessun confronto tecnico tra Italferr e il Consorzio Villoresi dal 2014 ad oggi, per



cui il progetto ferroviario presentato presenta gravi interferenze non risolte, in particolare con il Canale Secondario "Derivatore Valle Olona".

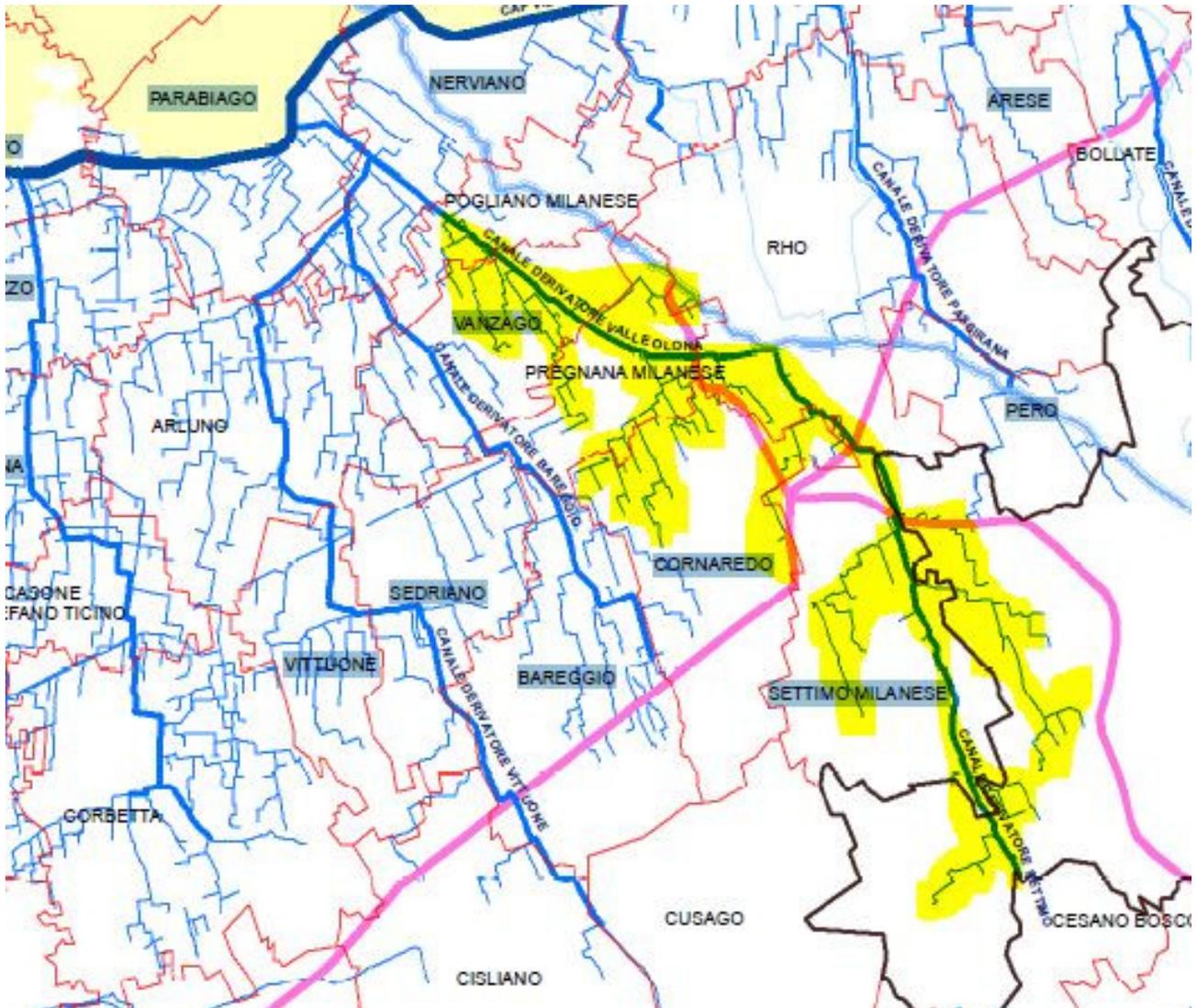
In primo luogo, per le modifiche sostanziali introdotte al Secondario **non è stata fornita alcuna evidenza circa la compatibilità degli impatti con il funzionamento del canale post-operam e con la reale possibilità di garantire la manutenzione e la gestione del canale nel corso degli anni a venire.** Non si può solo utilizzare un modello numerico, seppur pregiato, delle prestazioni idrauliche per garantire il rispetto di tutta la normativa e dell'efficacia dell'opera in fase di esercizio e per la sua manutenzione. Ad esempio, in diversi punti, sono previste opere di fondazioni a ridosso delle fasce di rispetto del canale che, non solo non è ammissibile, ma rischia anche di comprometterne la funzionalità, oppure le fasce di rispetto necessarie per la manutenzione non sempre sono indicate sulle tavole (e non sono comprese ovviamente nel modello numerico usato per le simulazioni). **Gli altri interventi**, specialmente quelli in Vanzago, comprendono tombature, muri di sostegno, palancole, e passaggi a ridosso delle pareti o box interrati, **devono essere oggetto di analisi dettagliata da parte del Consorzio Villoresi e dei vari portatori di interessi per poterne analizzare la fattibilità PRIMA DEL TERMINE DELLA PROCEDURA DI PROGETTAZIONE DEFINITIVA.** Si ricorda che la normativa vigente prevede che proprio all'interno della Progettazione Definitiva siano risolte le interferenze.

Inoltre, nella documentazione di progetto **non è presente un cronoprogramma della cantierizzazione dell'opera ferroviaria, delle opere civili correlate e della risoluzione delle interferenze e, men che meno, è descritto un modus operandi che, dal punto di vista tecnico-programmatico, ne consenta la realizzazione salvaguardando la funzionalità del Canale Villoresi.** Il programma dei lavori (documento MDL130D53PHCA0000001A), ad esempio, è un GANTT composto da sole 61 voci, mentre nella Relazione Generale della Cantierizzazione (documento MDL132D53RGCA0000001B) si riporta quanto segue:

"Il presente progetto di cantierizzazione definisce i criteri generali del sistema di cantierizzazione individuando la possibile organizzazione e le eventuali criticità di questo; va comunque evidenziato che l'ipotesi di cantierizzazione rappresentata non è vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore potrà attuare nelle successive fasi di sviluppo progettuale nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, dei tempi e costi previsti per l'esecuzione delle opere.

Le quantità e dimensioni riportate nel progetto di cantierizzazione sono indicative".

Con tali criticità e incertezze, **c'è l'elevato rischio che le lavorazioni che coinvolgono il Villoresi non si possano realizzare tutte contemporaneamente nei periodi delle asciutte, di fatto andando a minare la capacità del canale di distribuire le dispense irrigue ai consorziati** in tutto il territorio che parte da Pogliano Milanese, passa per Vanzago e Pregnana, lambisce i terreni di Rho e Cornaredo e termina a Settimo Milanese fino al confine con Milano. Tale eventualità, oltre creare danni economici per le aziende agricole locali, di fatto potrebbe arrecare irreparabili danni a tutto il sistema agricolo e ambientale della campagna evidenziata nella mappa qui sotto riportata che comprende la presenza di vari ambiti di pregio della Rete Ecologica Regionale, alcuni Parchi e un Sito Natura 2000.



Rete del Villoresi con evidenza dell'area impattata in caso di chiusura o di limitazione dell'efficienza del canale secondario Valle Olona per permettere le lavorazioni di spostamento legate al progetto ferroviario Rho-Parabiago.

Il Comune di Vanzago e il Consorzio Villoresi hanno chiesto, sin dal febbraio 2021, un tavolo tecnico di confronto su tale tema con RFI e tutti gli enti territoriali, al fine di verificare con attenzione l'interferenza del progetto di potenziamento ferroviario con il Canale Villoresi, in particolare il Derivatore Valle Olona, ma questo tavolo ancora non si è potuto tenere.

Per maggior chiarezza, e per agevolare la comprensione del problema con approfondimenti tecnici di dettaglio, si rimanda alle osservazioni prodotte dal Comune di Vanzago nel mese di febbraio 2021 sull'opera in oggetto, riportate qui di seguito per maggior praticità.

INTERFERENZE CON IL CANALE VILLORESI E CON I CONDOMINI DI VIA MADRE TERESA DI CALCUTTA N.1/3 E DI VIA VALLE TICINO N.36 [IN17]

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



Nella Relazione Generale sulle Opere Civili²⁵ si indica esplicitamente quanto segue:

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

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



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

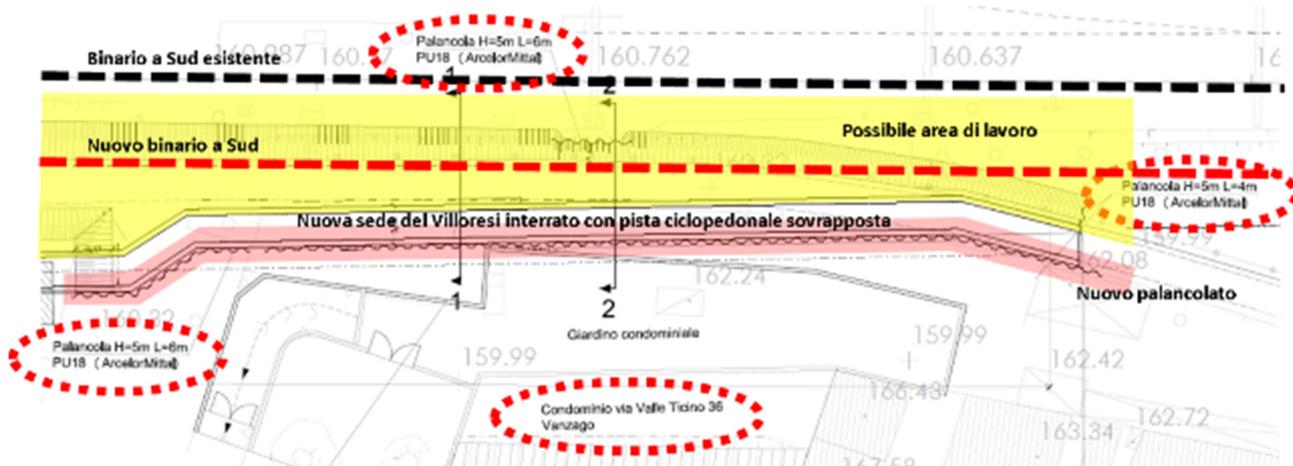
1 – La prima evidente criticità è l'assenza della descrizione puntuale e precisa, a livello di Progetto Definitivo, di come quest'opera verrà realizzata. Si fa presente che tale opera richiede:

- di effettuare i lavori durante il periodo delle asciutte del Canale Villorosi, ovvero nel periodo invernale, per un periodo di circa 4 mesi;
- di effettuare i lavori con i treni in esercizio in regime di soggiacenza ferroviaria;
- di eliminare il manufatto dell'attuale canale Villorosi (largo circa 3 m) e posizionare il nuovo scatolare (di 2,5 m di larghezza e 2 m di altezza, quando in sezione chiusa, e di 2,5 m di larghezza e differente altezza, laddove in superficie), per un tratto lungo oltre 700 m;
- di prevedere di eseguire tali opere a ridosso delle abitazioni, coinvolgendo, non solo i condomini indicati, ma tutte quelle che si trovano sul lato sud della ferrovia, a ridosso della Piazza della Filanda (dove si svolge il mercato cittadino e dove vi sono diversi esercizi commerciali) e di fianco al Parco della Filanda e della Gareta;
- di collocare nei due punti indicati dell'intervento IN17 due palancolati di dimensioni estremamente significative, del tipo PU18 della Arcelor Mittal di altezza 5 m e lunghezza di 6 m (4 m in alcuni punti) per una estensione di oltre 90 m lineari in via Valle Ticino 36 e del tipo PU18 della Arcelor Mittal che parrebbero essere di altezza almeno 4,5 m per una estensione di circa 150 m dietro al condominio "Filanda 7";
- di posizionare, in seguito, in alcune parti proprio sullo scatolare del Villorosi, le barriere antirumore di altezza fino al tipologico H10 (7,50 m dal piano del ferro);

²⁵ Elaborato MDL132D26RHOC000001A (§ 1.1.1) del DVD 3 – 35.2 ELABORATI GENERALI (rev. ottobre 2017)



- di demolire, in seguito, il binario sud e posizionare i 3 nuovi binari della nuova linea ferroviaria. Tutte queste lavorazioni devono essere eseguite in uno **spazio estremamente limitato** e con **accesso all'area** di messa in opera estremamente infelice e **poco agevole**. Si stima, infatti, che l'area utile per eseguire tali operazioni, con distanze di sicurezza dall'attuale binario sud e dalla area di posa del palancoleto, sia ampia al massimo 10 m nel caso di Via Valle Ticino 36 (area gialla in figura).



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

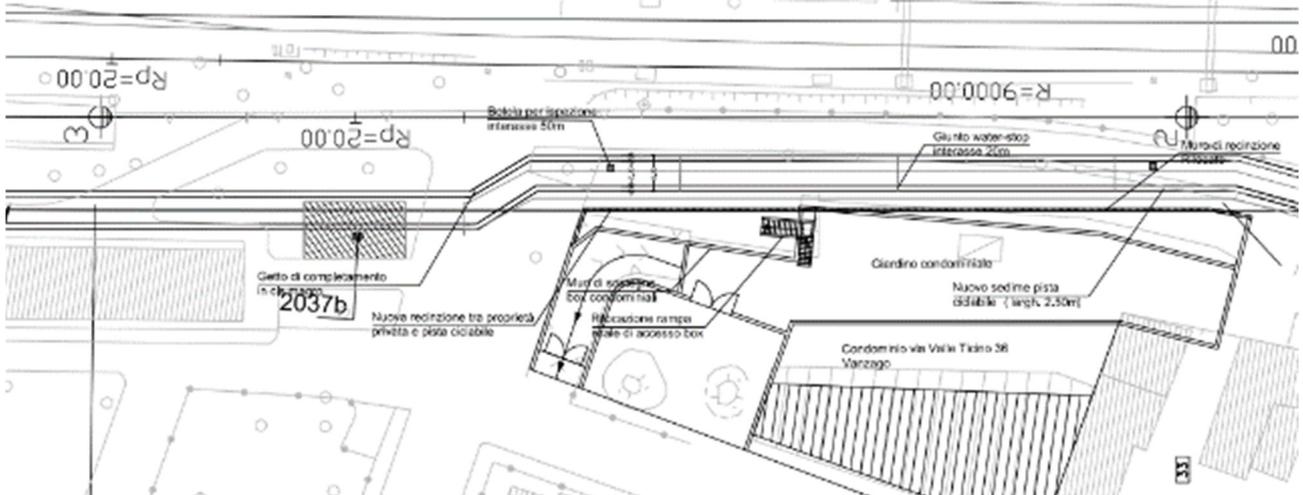
La posa in opera di tali manufatti, infatti, avviene solitamente per infissione nel terreno della prima palancole (solitamente agevolata con uno scavo preliminare laddove possibile), partendo da un estremo del palancoleto, inserendo poi il gargame della seconda palancole in quello già posto in opera,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



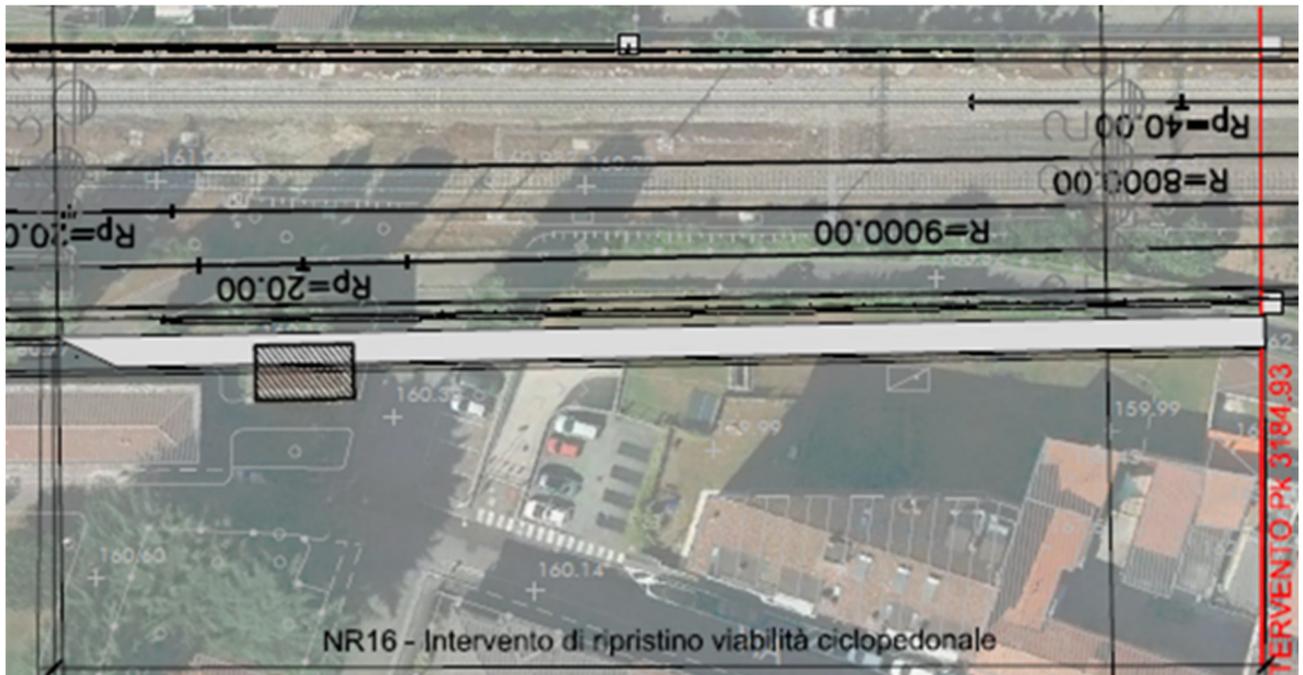
A proposito di tali **rischi**, **nulla è stato indicato** nella documentazione di progetto e si chiede di dimostrare la possibilità di tale messa in opera che, se non fosse possibile eseguire, invaliderebbe tutto il progetto



dell'intervento IN17, a meno di espropriare gli interi condomini con grave nocumento per circa 200 famiglie.



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



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

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

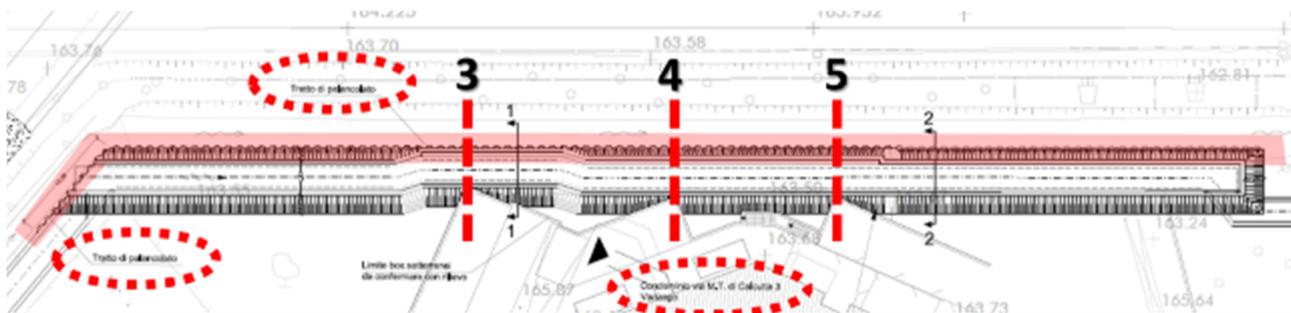
L'Amministrazione comunale ritiene che tali manufatti e tali mezzi, di massa elevata e ingombri oltremodo significativi, non possano essere recapitati in loco sfruttando la viabilità carrabile attualmente esistente e quindi debbano obbligatoriamente essere posizionati in sede di cantiere temporaneo dal lato della ferrovia.



Su tutto, però è necessario che Italferr faccia chiarezza sulla **localizzazione di tali palancolati**, poiché parrebbero esserci gravi **incongruenze nella documentazione di progetto**. In particolare, nelle tavole di progetto della risoluzione delle interferenze sull'intervento IN17²⁶, è prevista una soluzione tecnica che è differente da quella riportata nell'elaborato relativo al posizionamento dei binari con gli interventi di progetto su ortofoto²⁷. Grave sarebbe se, all'interno della documentazione di gara, finisse il **tracciato indicato nel rilievo cartografico dell'ortofoto**, perché parrebbe essere **ancora più invasivo** di quello previsto nei documenti specifici relativi all'intervento IN17.

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

- in primo luogo, non sono ancora stati fatti rilievi puntuali sulla localizzazione del muro esterno dei box di tali condomini, né di dove sono collocate le infrastrutture di sostegno del condominio stesso;
- nella tavola di progetto²⁸ vengono proposte le sezioni 1-1 e 2-2 per mostrare la distanza tra i box interrati e il nuovo scatolare del Villoresi, ma si osserva che è necessario effettuare le stesse sezioni nei tratti 3, 4, e 5 indicati nella figura sottostante, dove parrebbe che i box interrati finiscano a contatto con lo scatolare stesso.



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

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

²⁶ Elaborati MDL132D26P9IN1700001A o MDL132D26BZIN1700003A del DVD3, cartella 35.10.05 – Interferenze idrauliche IN17 (rev. ottobre 2017)

²⁷ Elaborato MDL132D26P7CS0001008A – Planimetria di progetto su ortofoto del DVD3 – 35.6 CORPO STRADALE FERROVIARIO - CONFIGURAZIONE FINALE – Planimetria di progetto su ortofoto (rev. novembre 2017)

²⁸ Elaborato MDL132D26P9IN1700002A del DVD3, cartella 35.10.05 – Interferenze idrauliche IN17 (rev. ottobre 2017)



INTERFERENZE IDRAULICHE CON IL CANALE VILLORESI E GESTIONE DELLE ACQUE [IN17]

In merito all'interferenza idraulica con il Derivatore del Canale Villoresi, il PD2020²⁹ specifica che: *“L'ampliamento della larghezza della sede ferroviaria implica la riduzione degli spazi esistenti lungo la sponda sinistra del derivatore, ponendo un problema di interferenza idraulica”.*

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

L'unico intervento previsto in Vanzago è indicato come **Deviazione canale secondario Villoresi [IN17] dal progressivo 3+184 km al progressivo 3+902 km**³⁰ e, in estrema sintesi, consiste nello spostamento del Canale Villoresi di pochi metri a sud-ovest, sempre in affiancamento alla ferrovia, con le seguenti caratteristiche:



- scatolare chiuso di 2,5 m x 2 m, su cui poggia la barriera antirumore, nel tratto tra il cavalcavia della SP229 (al confine con Pogliano) e via Madre Teresa di Calcutta 1/3, passando dietro al Condominio “Filandata 7”;
- una sezione ad “U”, nel tratto da prima del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta, fino a via Valle Ticino, con l'esclusione del passaggio in corrispondenza di via Cantoniera, in cui rimane scatolare;

²⁹ Elaborato MDL132D26RHOC000001A (§ 4.3 “Derivatore di Parabiago”) del DVD 3 – 35.2 ELABORATI GENERALI (rev. ottobre 2017)

³⁰ Elaborato MDL130D26RIID0002002A del DVD1 – 03. IDROLOGIA E IDRAULICA (rev. ottobre 2017) ed Elaborati del DVD3, cartella 35.10.05 – Interferenze idrauliche IN17 (rev. ottobre 2017)



- canale interrato con un salto di fondo in corrispondenza dell'intervento NR16 di ripristino della pista ciclopedonale che affianca attualmente il canale e la ferrovia (cfr. § 0), nel tratto dal termine di via Valle Ticino, fino ad innestarsi sul tratto di canale esistente già interrato.

Si premette che l'**interferenza idraulica con il Derivatore Parabiago del Canale Villoresi** è stata oggetto di valutazioni approfondite e discussioni durante tutta la fase della progettazione definitiva, dal 2009.

Giova ricordare che il derivatore di Parabiago ha **funzioni irrigue** con una portata iniziale di 14,5 mc/secondo ed interessa un'area di ben 18 Comuni (Parabiago, Nerviano, Pogliano Milanese, Vanzago, Pregnana Milanese, Arluno, Casorezzo, Corbetta, Vittuone, Sedriano, Bareggio, Cornaredo, Rho, Settimo Milanese, Milano, Cesano Boscone) ed è imprescindibile per la sussistenza dell'agricoltura in tutta quest'area vasta che abbraccia il Legnanese, il Rhodense e il Magentino.

Il Progetto Definitivo del 2009 prevedeva lo spostamento del derivatore Valle Olona, ma alterandolo per la scarsità di spazi e non garantendone più, né la portata, né la funzionalità. In sede di Conferenza di Servizi dell'08.10.2009, il Consorzio Villoresi espresse parere favorevole sull'opera solo a condizione che fosse realizzato un percorso alternativo ("by pass") a est dell'attuale derivatore. Tale prescrizione fu fatta propria dal CIPE con la propria deliberazione n. 33/2010 che, al fine di mantenere la capacità irrigua del Villoresi, prescrisse, come intervento correlato a quello ferroviario, la realizzazione di un nuovo canale derivatore da usare come variante potenziata dell'attuale derivatore di Parabiago. Tale era la prescrizione: *"La risoluzione dell'interferenza tra la nuova linea ferroviaria ed il Derivatore di Parabiago [...] dovrà essere garantita in conformità al progetto di risoluzione depositato dal Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi in sede di conferenza di servizi."* Secondo la **prescrizione del CIPE** è stato sviluppato il **progetto della soluzione in variante** da parte di RFI ed è stata avviata la procedura di VIA regionale e la relativa Conferenza di Servizi.

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

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

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

"Smaltimento acque meteoriche di piattaforma

*Relativamente alla soluzione prevista per il recapito delle acque meteoriche di piattaforma nel derivatore del canale Villoresi in affiancamento alla linea, **si prescrive di rivedere tale modalità di***



smaltimento adottando soluzioni che non comportino l'utilizzo del canale, che dovrà essere utilizzato prioritariamente per scopi irrigui.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- la ferrovia si allarga e invade la sede del canale Villoresi, ne riduce la portata impedendo di svolgere la sua funzione di sostentamento dell'agricoltura e in più vi scarica le acque di raccolta meteorica;
- per mantenere la portata del Villoresi si prescrive la necessità di realizzare un by-pass che passa nella campagna e consente di mantenere invariata la portata a beneficio dell'agricoltura;
- per Vanzago, tale spostamento all'esterno all'abitato consente di interrare l'attuale canale, migliorando l'impatto su abitazioni e cittadini;



- Regione Lombardia ribalta l'approccio, impedendo l'uso del Villorosi per il recapito delle acque meteoriche, imponendo la realizzazione di un sistema di vasche drenanti per tale scopo ed eliminando la realizzazione del by-pass

Oltre a constatare che, al contrario di quanto prescritto da Regione Lombardia con la DGR n. X/1264 del 21.01.2014, il **dossier progettuale preparato da RFI/Italferr per lo spostamento del Derivatore Parabiago non pare essere stato né discusso né condiviso con il Consorzio Villorosi** (che ha saputo della ripresa dell'iter progettuale della ferrovia dal Comune di Vanzago stesso, a valle del recapito del progetto da parte di RFI il 16.12.2020), il Comune ritiene la scelta progettuale elaborata nel PD2020 estremamente sbagliata, inadeguata ed impattante per il proprio territorio. Infatti:

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

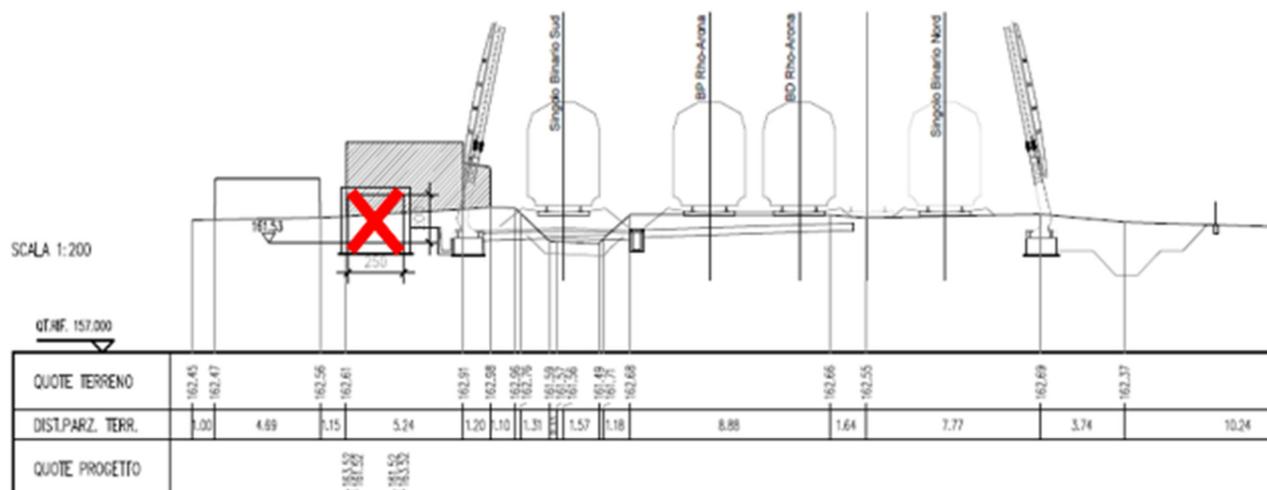
A fronte di queste considerazioni e di tutte le precedenti interazioni sul tema, il Comune di Vanzago ritiene fondamentale recuperare una soluzione che preveda di **spostare il Derivatore Parabiago all'esterno dell'abitato di Vanzago**, nelle zone di campagna, potenziando la rete già esistente dei terziari,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

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

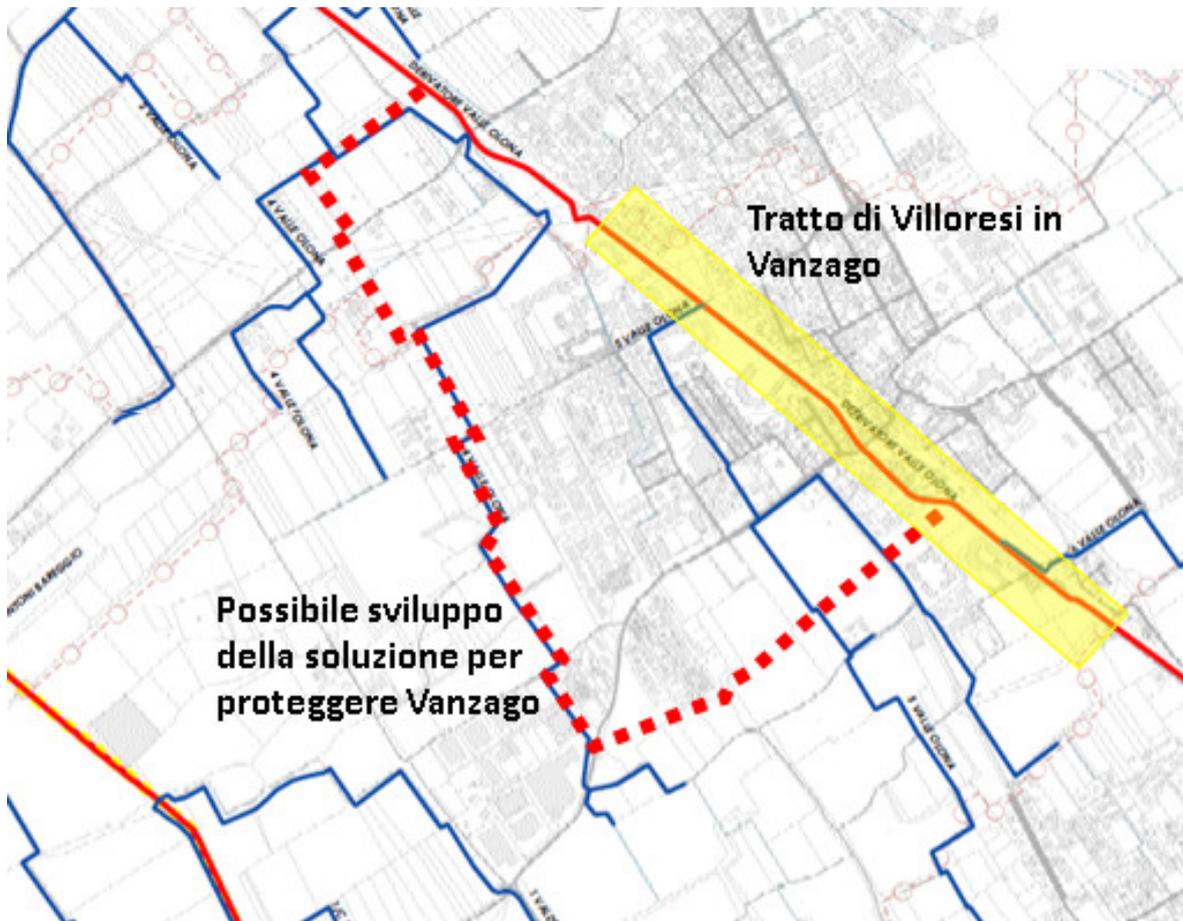
Al fine di sgomberare il campo da ogni equivoco e per essere il più chiari possibili, preme sottolineare che **la soluzione progettuale identificata in precedenza è di gran lunga più contenuta rispetto al progetto del by-pass del periodo 2009-2013** poiché è localizzata quasi integralmente solo sul Comune di Vanzago e, soprat-



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



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



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

È necessario osservare che il tragitto proposto:

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

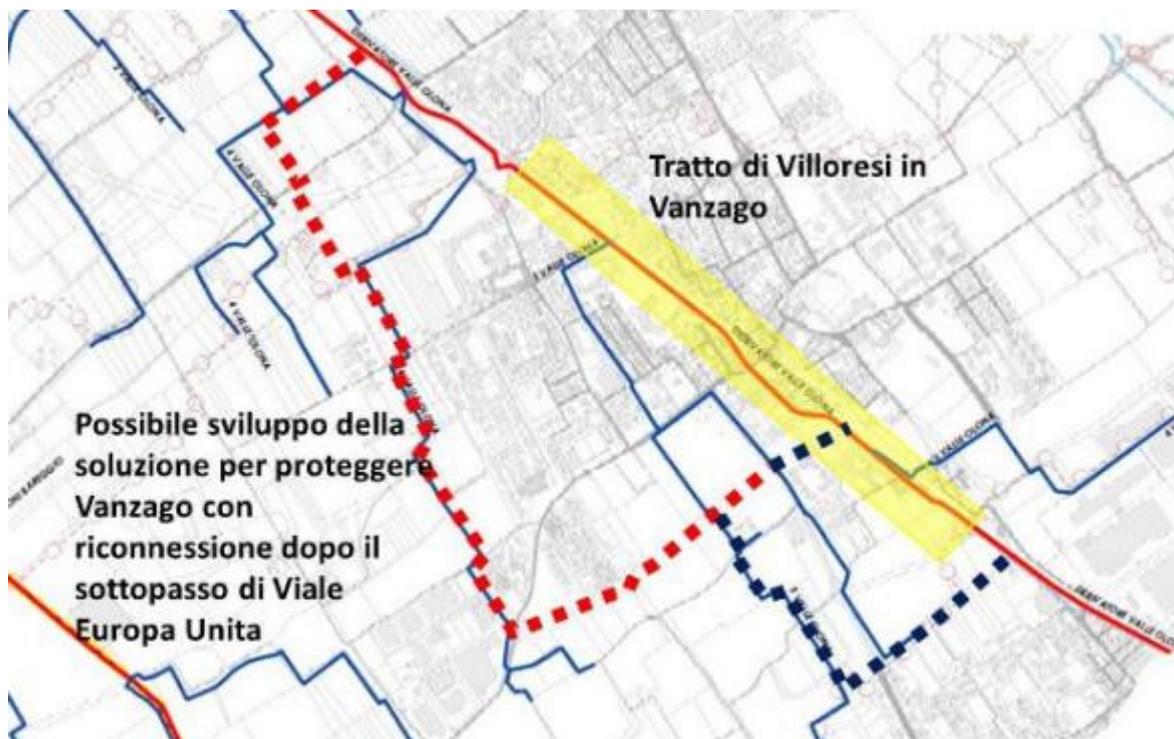
A tale proposito, si chiede che **l’intervento sia il meno invasivo e impattante possibile rispetto alla tutela della pregiata area agricola** e di pregio ambientale in cui si colloca, e che venga progettato con le migliori tecniche di ingegneria **naturalistica** in accordo con il WWF e il Parco Agricolo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

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

Nelle figure seguenti si può apprezzare la sovrapposizione delle due ipotesi preliminari di tracciati del Villorresi con la carta dei vincoli presenti sul territorio di Vanzago già citati in precedenza. In aggiunta a questi



vincoli si è voluto graficamente riportare anche gli interventi previsti nell'attuale progetto PD2020 che sarebbero stralciati o diventerebbero meno invasivi così da poter permettere di effettuare una valutazione comparata delle varie ipotesi progettuali. A tal proposito giova ricordare che il PD2020 è ancora a livello di Progettazione Preliminare in quanto il Proponente ha scelto di procedere con la procedura dell'art. 167, comma 5 del DLgs. n.163/06, ovvero quella del Progetto Definitivo Integrato degli elementi del preliminare.



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

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

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



Proposte di tracciato per lo spostamento del Villorese nel Comune di Vanzago sovrapposte ai vincoli e con gli interventi previsti nel PD2020 che verrebbero meno o che sarebbero meno impattanti

In conclusione di questa sezione, si chiede quanto segue:

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

ULTERIORI POSSIBILITA' PER RISOLVERE LE INTERFERENZE IDRAULICHE CON IL CANALE VILLORESI [IN17]

Dopo le osservazioni rese nel mese di febbraio 2021 da parte del Consorzio Villorese e del Comune di Vanzago in merito alle problematiche sul Villorese, si sono tenuti degli approfondimenti tecnici a livello territoriale con una serie di interessati. Purtroppo, in tali occasioni non si è potuto beneficiare di supporto da parte del Proponente o di Regione Lombardia, che non hanno dato seguito alle richieste di organizzare tavoli tecnici su questo e altri aspetti critici.



Dalle interlocuzioni con gli enti territoriali interessati, con il Consorzio Villoresi, con CAP Holding, con il DAVO, con Coldiretti e con la Città Metropolitana di Milano, sono stati approfonditi i rischi per l'agricoltura e per l'ambiente derivanti dal progetto presentato e sono state identificate ulteriori proposte progettuali per ridurre tali rischi. Di seguito si riportano gli scenari alternativi proposti:

- **Scenario 1** – presentato a febbraio 2021 nelle osservazioni del Comune di Vanzago, suddiviso in:
 - a. Tragitto breve da Pogliano a Vanzago con limitato ingresso nel Parco Sud;
 - b. Tragitto lungo da Pogliano con ingresso nel Parco Sud su terziario attuale e termine a Pregnana.
- **Scenario 2** – ricalca lo scenario 1.a con minor interferenza in Pogliano, perché la deviazione del Villoresi a raso parte più al confine con Vanzago;
- **Scenario 3** – la deviazione parte all'altezza di Nerviano e poi ricalca lo scenario 1.a;
- **Scenario 4** – come lo scenario 3, ma con tracciato più a nord per un minor vincolo su aree in Pogliano.

Anche per gli scenari da 2 a 4 si possono applicare le varianti a. e b., a seconda di come si risolve il ricongiungimento in zona Pregnana Milanese.

Si ricorda che in tutti questi tracciati, il Consorzio Villoresi ha utilizzato la rete dei terziari già esistenti al fine di minimizzare il consumo di suolo e ridurre al minimo l'impatto sugli ecosistemi. Inoltre, l'utilizzo delle tecniche di ingegneria naturalistica consentirà di riqualificare tutta la attuale rete dei terziari e garantire una riduzione del loro impatto sugli ecosistemi nell'area di pregio ben descritta nella parte di analisi dei vincoli e delle tutele.

Prima di presentare i vari tragitti, si premette che il Comune di Pogliano Milanese ha espresso gradimento per lo Scenario 2, dal quale si chiede di partire nell'analisi di fattibilità dell'implementazione di tale opera, mentre il Consorzio Villoresi ha osservato che le soluzioni 3 e 4 sono quelle più efficaci dal punto di vista idraulico, perché vicine ad un salto di quota.



Scenario 2



Scenario 3



Scenario 4



5.7 Quadro di riferimento ambientale: suolo e sottosuolo, inclusa la cantierizzazione

POSIZIONAMENTO AREA DI STOCCAGGIO AS01

Nel PD2020, Italferr ha previsto un'importante **Area di Stoccaggio**, denominata **AS01**, sul territorio di Vanzago. Tale area verrà utilizzata per l'installazione delle seguenti infrastrutture:

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

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

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



In occasione della presentazione della documentazione per la procedura di VIA avviata nel maggio 2021, Italferr ha modificato il collocamento dell'AS01 e l'ha posizionata in un'area ancora più sottoposta a vincoli. Il Proponente ha infatti scelto di posizionare l'AS01 "Area di Stoccaggio Vanzago", proprio all'interno del varco perimetrato n. 8 della REP, al centro del Corridoio Primario e Ganglio della RER.



Vista aerea dell'area in cui si inserisce il cantiere, a nord della linea ferroviaria. In giallo l'area che occupava il cantiere nella soluzione del PD 2013.

Estratto dal SIA2021 di Italferr con evidenziata l'AS01 – Area di Stoccaggio Vanzago



Per altro, la consistenza della documentazione su questa area risulta discordante. In primo luogo, nel documento MDL132D53RGCA0000001B – Relazione Generale di Cantierizzazione si posiziona l'AS01 in Vanzago, in via I Maggio, con una superficie di 7.800 m². Come detto nella disamina sul sistema dei vincoli e sull'impatto sulla rete ecologica, questa area è stata collocata proprio al centro del corridoio primario della RER, in un varco perimetrato della REP e in un ganglio primario, quindi in contrasto ad ogni norma di tutela ambientale e anche in contrasto anche ad ogni principio di buonsenso.

Oltre a questo, ciò che risulta ancora più preoccupante, è che il Proponente, nel documento DL130D69RGTA0000001B – Piano di utilizzo dei materiali di scavo, riporti:

- una localizzazione precedente nel testo (Via della Liberazione e via Del Lazzaretto);
- una superficie di 8.500 mq, quindi più ampia di quanto riportato nell'altro documento.

La cosa ancor più sorprendente è che il Proponente, nella scheda dell'inquadramento urbanistico, colloca l'AS01 in piena sovrapposizione anche ad un'area per servizi sulla quale, addirittura, nel piano di campionamento, inserisce dei punti di misurazione e di campioni. Bisogna premettere che tale scelta è oltremodo sbagliata, perché nell'area indicata ci sono le Vasche Volano di proprietà di CAP Holding, che è il gestore del servizio idrico integrato. Tali vasche sono un elemento fondamentale per tutto il sistema fognario di Vanzago e, quindi, non possono essere interferite dal cantiere di Italferr.

Aree di cantiere per quadruplicamento Parabiago-Rho				
km 17+200 Novara	Cantiere Armamento e tecnologie Rho Ovest	CA03	Rho	4.200 m ²
km 0+600	Area Tecnica Scavalco	AT01	Rho	15.200 m ²
km 2+500	Area di Stoccaggio Vanzago	AS01	Vanzago	7.800 m ²

Denominazione:
AREA DI STOCCAGGIO VANZAGO - AS01

Comune:
Vanzago

Superficie: 7.800 mq

Utilizzo dell'area

L'area funge da supporto per lo stoccaggio dei materiali necessari per la realizzazione dei rilevati di linea, delle opere d'arte connesse nell'area circostante e delle terre di scavo.

Posizione e stato attuale dell'area

L'area di cantiere è costituita da un terreno posto a nord della sede ferroviaria e prospiciente a via I Maggio.

Attualmente l'area è incolta ed in condizioni di abbandono e si trova in prossimità di una zona industriale.



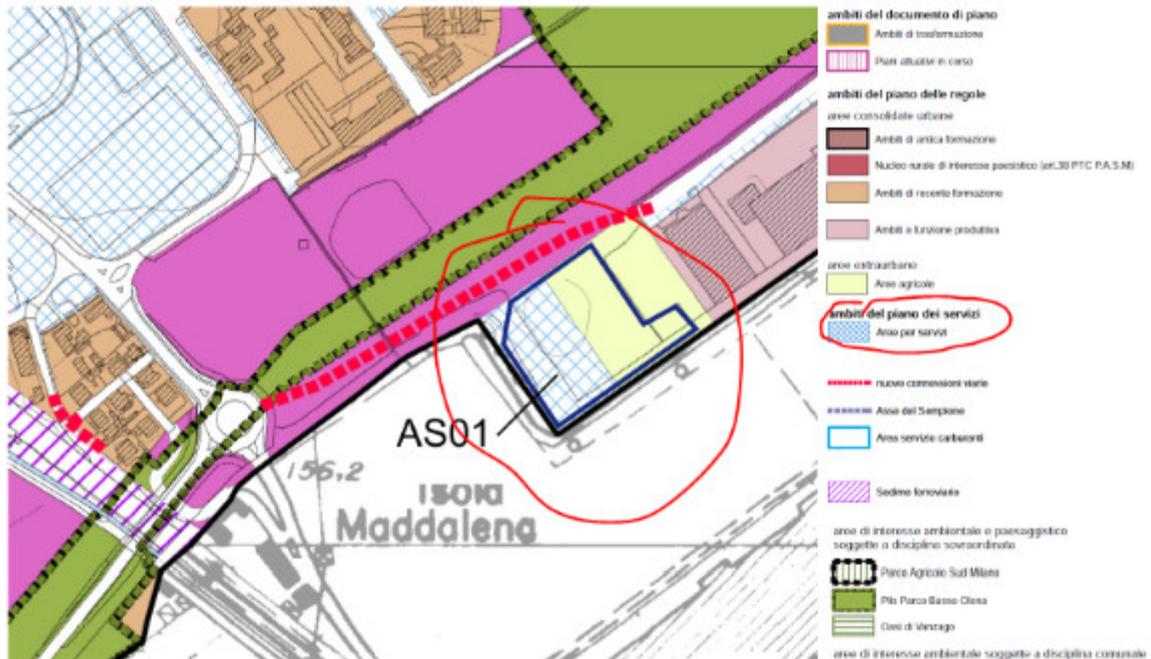
Estratto da MDL132D53RGCA0000001B – Relazione Generale di Cantierizzazione per l'area di cantiere AS01 in Vanzago



Denominazione: Lotto 32 AS_01	Comune: Vanzago	Superficie: 8.500 mq	N° C.T.R. 1:5000 B6A1	Toponimo dell'area: Via della Liberazione
Utilizzo dell'area L'area funge da supporto per lo stoccaggio dei materiali necessari per la realizzazione dei rilevati di linea, delle opere d'arte connesse nell'area circostante e delle terre di scavo.		Viabilità di accesso L'accesso all'area avverrà attraverso: via del lazzaretto.		
Viola aerea 		Preparazione dell'area di cantiere Preventivamente all'installazione del cantiere si dovrà provvedere alle seguenti operazioni: <ul style="list-style-type: none"> - taglio della vegetazione spontanea; - scottico, livellamento e realizzazione di un sottofondo in misto stabilizzato; - installazione di una recinzione. 		
Foto 		Impianti ed installazioni di cantiere All'interno dell'area di stoccaggio si prevede indicativamente l'installazione delle seguenti strutture: <ul style="list-style-type: none"> • Area stoccaggio materiali da costruzione; • Area stoccaggio terre da scavo; • Parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro; • Servizi igienici di tipo chimico. 		
		Risistemazione dell'area Al termine dei lavori l'area verrà adibita a parcheggio a servizio dei viaggiatori, secondo quanto previsto dal progetto della linea ferroviaria.		

Estratto da DL130D69RGTAA000001B – Piano di utilizzo dei materiali di scavo per l'area di cantiere AS01 in Vanzago

Denominazione: Lotto 32 AS_01	Comune: Vanzago	Superficie: 8.500 mq	Scala: -
INQUADRAMENTO URBANISTICO			



Scheda di inquadramento urbanistico per l'area di cantiere AS01 in Vanzago

Desta ancora più sorpresa il fatto che, nella scheda relativa all'AS01 contenente il Piano di Campionamento, oltre all'incongruità circa la localizzazione (si parla di via della Liberazione) e la dimensione (8.500 mq) ma, soprattutto, si usano verbi al passato ("sono stati vagliati", "sono stati posti", ...), come se tale attività di campionamento fosse già stata eseguita.



Denominazione: Lotto 32 AS_01	Comune:	Superficie:	Scala:		
Piano campionamento e analisi: localizzazione punti	Vanzago	8.500 mq	-		
Denominazione: Lotto 32 AS_01	Comune:	Superficie:	Toponimo dell'area:		
Piano campionamento	Vanzago	8.500 mq	Via della Liberazione		
<p>Modalità di esecuzione: La campagna di campionamento ha visto la realizzazione di pozzetti esplorativi eseguiti mediante attrezzi manuali con prelievo manuale di campioni rappresentativi dei primi 50 cm di terreno.</p> <p>Relazione analisi: Tutti i campioni da sottoporre a caratterizzazione ambientale sono stati vagliati in campo mediante un setaccio a maglie in metallo di diametro pari a 2 cm, per eliminare il materiale più grossolano in campo, mentre per i campioni da sottoporre a caratterizzazione rifiuti è stato prelevato il materiale tal quale senza preventiva vagliatura in campo. I campioni prelevati sono stati posti in contenitori di vetro a chiusura ermetica, contraddistinti da opportuna etichetta indelebile riportante la localizzazione del sito, il numero del sondaggio, la profondità e la data del prelievo, e sono stati conservati alla temperatura di 4 °C in minifrigoriferi portatili fino all'inizio delle analisi, accompagnati dalla scheda di campionamento (catena di custodia).</p> <p>Su tutti i campioni di terreno sottoposti ad analisi di caratterizzazione ambientale sono stati ricercati i seguenti parametri:</p> <table border="0"> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • METALLI • Arsenico • Cadmio • Cobalto • Cromo • Cromo esavalente (VI) • Mercurio • Nichel • Piombo • Rame • Zinco • COMPOSTI ORGANICI AROMATICI • Benzene • Etilbenzene • Stirene • Toluene • Xileni • Sommatoria composti organici aromatici </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • IDROCARBURI POLICICLICI AROMATICI • Benzo(a)antracene • Benzo(a)pirene • Benzo(b)fluorantene • Benzo(k)fluorantene • Benzo(g,h,i)perilene • Crisene • Dibenzo(a,e)pirene • Dibenzo(a,i)pirene • Dibenzo(a,j)pirene • Dibenzo(a,h)pirene • Dibenzo(a,h)antracene • Indenopirene • Pirene • Sommatoria composti aromatici policiclici • IDROCARBURI • Idrocarburi pesanti C >12 (C12-C40) • ALTRE SOSTANZE • Amianto SEM (Analisi Quantitativa) • Amianto SEM (Analisi Qualitativa) </td> </tr> </table>				<ul style="list-style-type: none"> • METALLI • Arsenico • Cadmio • Cobalto • Cromo • Cromo esavalente (VI) • Mercurio • Nichel • Piombo • Rame • Zinco • COMPOSTI ORGANICI AROMATICI • Benzene • Etilbenzene • Stirene • Toluene • Xileni • Sommatoria composti organici aromatici 	<ul style="list-style-type: none"> • IDROCARBURI POLICICLICI AROMATICI • Benzo(a)antracene • Benzo(a)pirene • Benzo(b)fluorantene • Benzo(k)fluorantene • Benzo(g,h,i)perilene • Crisene • Dibenzo(a,e)pirene • Dibenzo(a,i)pirene • Dibenzo(a,j)pirene • Dibenzo(a,h)pirene • Dibenzo(a,h)antracene • Indenopirene • Pirene • Sommatoria composti aromatici policiclici • IDROCARBURI • Idrocarburi pesanti C >12 (C12-C40) • ALTRE SOSTANZE • Amianto SEM (Analisi Quantitativa) • Amianto SEM (Analisi Qualitativa)
<ul style="list-style-type: none"> • METALLI • Arsenico • Cadmio • Cobalto • Cromo • Cromo esavalente (VI) • Mercurio • Nichel • Piombo • Rame • Zinco • COMPOSTI ORGANICI AROMATICI • Benzene • Etilbenzene • Stirene • Toluene • Xileni • Sommatoria composti organici aromatici 	<ul style="list-style-type: none"> • IDROCARBURI POLICICLICI AROMATICI • Benzo(a)antracene • Benzo(a)pirene • Benzo(b)fluorantene • Benzo(k)fluorantene • Benzo(g,h,i)perilene • Crisene • Dibenzo(a,e)pirene • Dibenzo(a,i)pirene • Dibenzo(a,j)pirene • Dibenzo(a,h)pirene • Dibenzo(a,h)antracene • Indenopirene • Pirene • Sommatoria composti aromatici policiclici • IDROCARBURI • Idrocarburi pesanti C >12 (C12-C40) • ALTRE SOSTANZE • Amianto SEM (Analisi Quantitativa) • Amianto SEM (Analisi Qualitativa) 				

Scheda del Piano di Campionamento per l'area di cantiere AS01 in Vanzago

Il Comune di Vanzago conferma che NON sono stati fatti prelievi nell'area di via I Maggio nella zona delle Vasche Volano e che vi è stato il tentativo, il 25.01.2021, da parte di una azienda incaricata da Italferr di eseguire dei campionamenti nell'area di via della Liberazione, che, però, sono stati interrotti da una diffida



da parte del Comune di Vanzago poiché *“l’esecuzione di operazioni di “carotaggio”, sia nel caso in cui siano propedeutiche alla realizzazione dell’opera pubblica in oggetto, ma anche nella ipotesi in cui siano destinate a ricerca di ordigni bellici e/o reperti archeologici, è sempre subordinata all’esito del procedimento contemplato nel Testo Unico Espropri. Tra l’altro, le operazioni di “carotaggio” da Voi intraprese interessano addirittura una zona (Via Della Liberazione) definita in fascia protetta (stante la presenza del “corridoio” primario della Rete Ecologica Regionale), anche a tutela delle specie faunistica protetta ivi presente (tritoni).”*.

Da ultimo si fa notare che nel Piano Particellare degli Espropri l’area dell’AS01 non è riportata in maniera consistente rispetto al resto della documentazione succitata, da cui un pregiudizio per i privati proprietari dei terreni che sono interessati dalla documentazione prodotta dal Proponente per la procedura di VIA.

Risulta, pertanto, necessario che si faccia chiarezza circa la reale consistenza dell’area AS01 e si rendano conformi tutti i documenti.

A prescindere da questa disamina documentale, si rammenta che è sin dal 2003 che il CIPE ha indicato di spostare l’area di cantiere da Vanzago, ma il Proponente insiste nel localizzarla sul nostro territorio, quando ha degli spazi più consoni a poche centinaia di metri di distanza in una zona meno impattante.

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

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

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

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

1 – Utilizzo, come percorso per i mezzi di cantiere per la realizzazione dell’intervento in esame, dell’**anello viario esterno** costituito dalla **via I Maggio** e dalla **nuova SP172**.

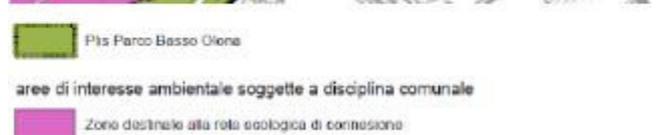
2 – Indennizzo, da parte del Proponente, al Comune per la realizzazione, già completata a proprie spese, del prolungamento della **via I Maggio**, o, in subordine, previsione di **riservare, nel quadro economico del proponente**, l’importo delle spese, a suo tempo sostenute dal Comune, **per effettuare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

3 – Spostamento dell’Area di Stoccaggio AS01, in una collocazione meno impattante, non essendo più la sua localizzazione condizionata dalla realizzazione della via I Maggio, di fatto già completata.



Al proposito, si osserva che:

- il cantiere AS01 è stato posizionato proprio all'interno del Corridoio Primario della Rete Ecologica Regionale, in netto contrasto con la prescrizione di Regione Lombardia 2.e contenuta nella DGR n. 1264/2014 qui riportata: *“si evidenzia la necessità di confrontarsi con quanto previsto dalla DGR n. 8/8515 del 26.11.2008 che prevede di “applicare la Valutazione di Incidenza al fine di garantire la coerenza globale di Rete Natura 2000, con obbligo di interventi di deframmentazione sulle aree investite e di interventi di rinaturazione compensativa al triplo delle aree trasformate”* e nelle prescrizioni 2.b, 2.c, 2.d che chiedono di migliorare la connettività ecologica delle zone interferite e in particolare nel prevedere interventi di deframmentazione;
- all'interno del Corridoio Primario della RER non è opportuno svolgere attività di cantierizzazione né di accumulo di materiale proveniente da scavi né rifiuti vari senza ottenere le opportune autorizzazioni da parte della Città Metropolitana di Milano a seguito di procedure di VAS/VINCA che tengano conto anche della presenza della ZSC/ZPS del Bosco di Vanzago;
- l'area sulla quale è stato previsto l'AS01 è riportata all'interno del PGT del Comune di Vanzago come area destinata alla Rete Ecologica di Connessione tra l'area della ZSC/ZPS del WWF, il Parco Agricolo Sud Milano e il PLIS del Basso Olona, quindi da preservare massimamente; gli stessi progettisti, nella Relazione Ambientale del 2020³¹, indicano che *“l'area è considerata di interesse ambientale in quanto Zona destinata alla rete ecologica di connessione”*;
- il cantiere AS01 era posizionato a fine 2020 al fondo di via del Lazzaretto dove risiedono al momento 96 famiglie in 3 condomini, che non debbono essere impattati da rumore, passaggio di mezzi pesanti, polveri, etc. derivanti dal cantiere;
- l'area di via della Liberazione individuata è un'area verde che vede la presenza del terziario del Villoresi che, per il particolare assetto ecologico, è diventato un luogo di presenza di tritoni, specie protetta dalla Regione Lombardia sin dalla LR n. 10 DEL 31.03.2008 e dalla DGR n. 8/7736 del 24.07.2008, oltre che dalla normativa seguente e dal Piano di interventi, prodotto dell'azione A14 *“Redazione del piano degli interventi prioritari per Rana latastei, Triturus carnifex, Pelobates fuscus insubricus, Salamandrina atra, Bombina variegata ed Emys orbicularis”* del Progetto LIFE Gestire 2020; il progetto integrato LIFE Gestire 2020 è un innovativo e ambizioso pro-



³¹ Elaborato MDL130D22RGIM0000001B (pag. 77) del DVD5 – Analisi Ambientale (rev. novembre 2020)



getto europeo mirato alla conservazione a lungo termine degli habitat e delle specie particolarmente minacciate o rare in Lombardia, che contribuisce alla strategia regionale sulla biodiversità attraverso il miglioramento della gestione della rete di aree protette Natura 2000 ed è cofinanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma LIFE+;

- utilizzare tale area come cantiere vorrebbe dire rimuovere lo strato di scotico superficiale e quindi deturpare un terreno di particolare pregio naturalistico di connessione ecologica, per quanto nell'analisi ambientale si indichi che gli scotichi verranno mantenuti in cumuli alti 3 m e poi ripristinati a fine intervento;
- da un punto di vista operativo, la scheda di cantiere mostra una ovvia impossibilità tecnica nella collocazione in fondo a Via del Lazzaretto, ovvero che i mezzi pesanti dovrebbero provenire da via Pregnana, imboccare via della Liberazione per poi entrare nel cantiere da via del Lazzaretto compiendo una rotazione di oltre 300°, cosa tecnicamente impossibile a meno di realizzare una rotatoria di accesso.
- Nel marzo 2021, il Proponente ha scelto di spostare nuovamente l'area AS01 dalla collocazione in Via del Lazzaretto/Viale della Liberazione in via I Maggio, come riportato in precedenza.

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

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

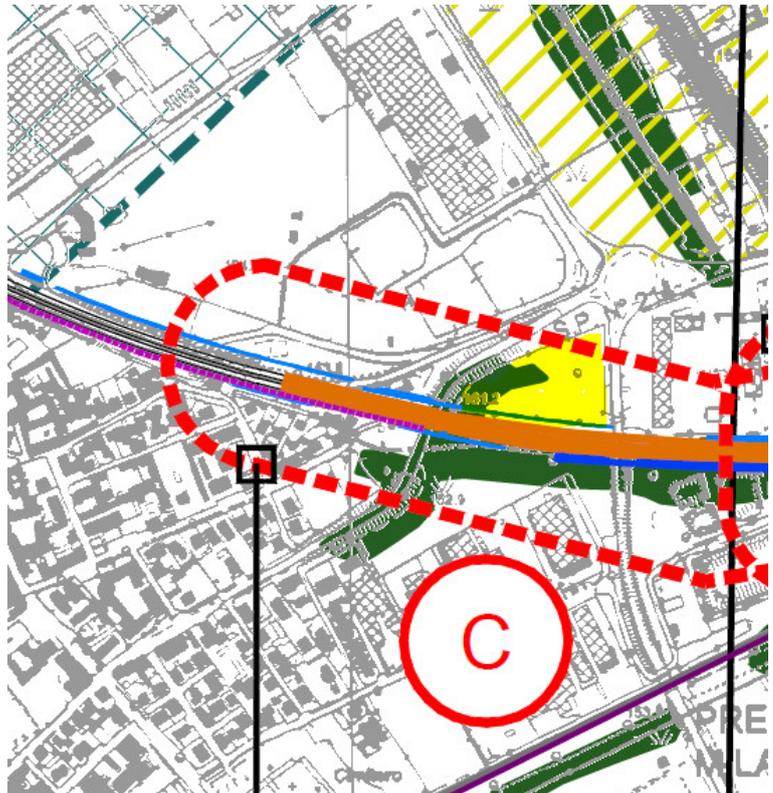


Come già noto al proponente l'area in Pregnana indicata nelle figure precedenti con il numero "1" era già stata indicata come Area Tecnica nel Progetto Definitivo de 2013. Si legga infatti la Relazione Paesaggistica MDL112D22RGIM0007001A nel paragrafo 4.3.5 che descrive tale area; al tempo si prevedeva di utilizzare tale area di consistenza pari a 2.800 mq ed era funzionale alla rimozione del cavalcaferrovia; nel frattempo tale infrastruttura è stata già rimossa e la viabilità alternativa in Pregnana realizzata pertanto l'area può essere utilizzata integralmente nell'eventuale esecuzione della Rho-Parabiago a 4 binari.



I vantaggi dello spostamento dell'AS01 in questa area sono evidenti:

- si trova ad una distanza prossima alle previsioni precedenti;
- è comodamente collegata tramite il sistema delle Strade Provinciali a Vanzago, ma anche agli altri Comuni oggetto dell'opera (es.: Pregnana, Pogliano, Rho e Nerviano);
- si trova in un'area lontana dalle abitazioni e adiacente un complesso industriale;
- si trova a ridosso della ferrovia;
- non è all'interno di alcuna area ambientalmente vincolata (tranne una fascia boscata che è però già interferita dagli interventi sul tracciato ferroviario tra cui l'inserimento delle barriere antirumore);
- l'area indicata è già compresa nella area di modifica del tracciato ferroviario implementata tra il 2014 e il 2020 e definitiva come "C – Variante tracciato R.I.R." come si vede dalla carta delle problematiche ambientali inserita nella procedura di VIA2021 (l'area candidata ad ospitare l'AS01 è evidenziata in giallo);
- era già prevista nel progetto PD2013 e quindi analizzata nella VIA del 2014;
- è già stata oggetto di cantiere per la demolizione del cavalcaferrovia di Viale Lombardia in Pregnana e ancora vi è un pezzetto di strada non più utilizzabile da poter così rimuovere.





POSIZIONAMENTO AREA TECNICA AT02

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

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

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



Vista dell'ingresso
previsto a
Pogliano su via
per Vanzago



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

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

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

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

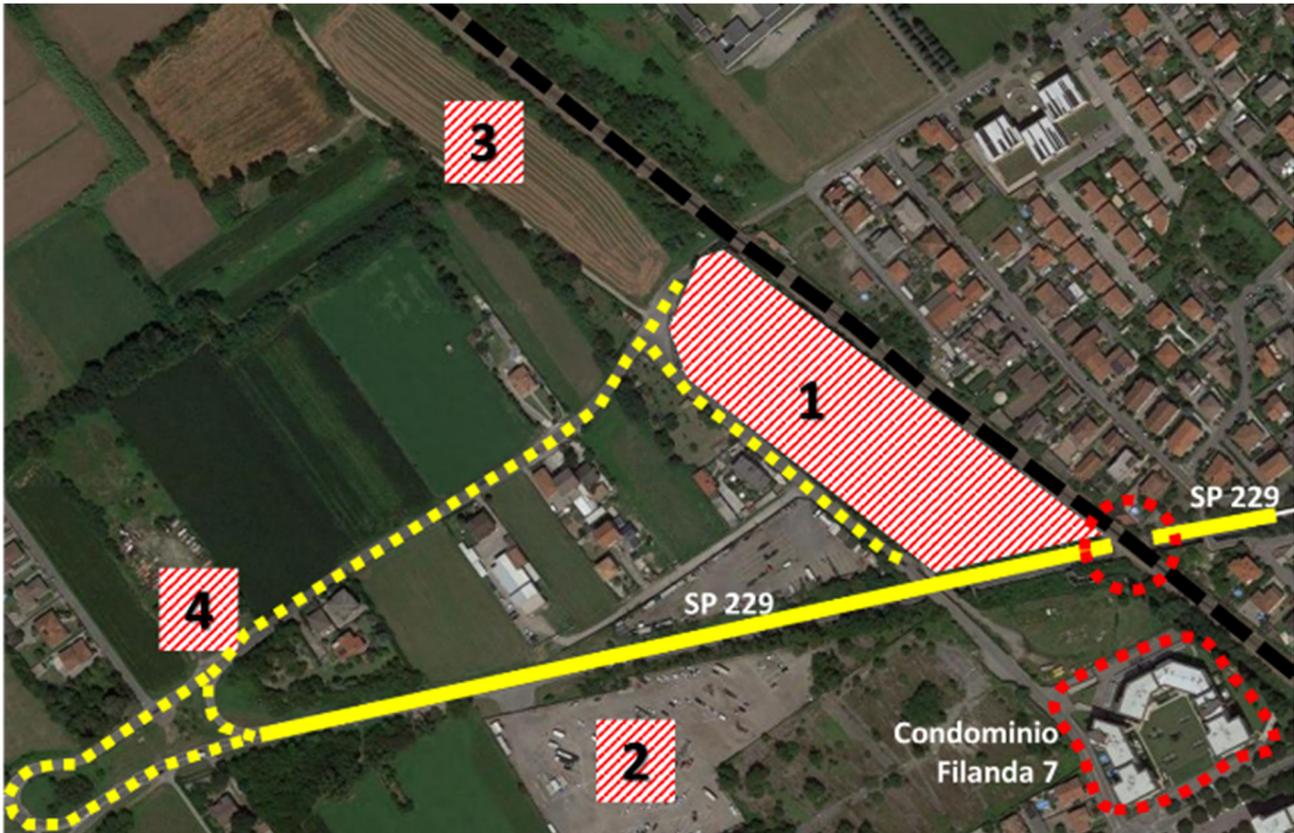
A fronte di queste considerazioni, il Comune di Vanzago formula le richieste di seguito elencate.

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

2 – Inserimento di una prescrizione, all'interno del **Piano di Cantierizzazione** della prossima emissione del Progetto Definitivo e, comunque, in sede di gara di appalto integrato, che **vieti categoricamente la presenza di cantieri (AS o AT) ad una distanza inferiore di almeno 150 m da condomini o da nuclei densamente**



abitati, con richiesta di verifica con ARPA, prima dell'avvio dei lavori, di tutte le **misure per impedire** che i cantieri producano **effetti nocivi** sulla salute umana, con particolare riguardo per rumore, polveri, polveri sottili e inquinanti.



CANTIERIZZAZIONE

Gli schemi previsti dal **progetto di cantierizzazione del PD2020**³² in territorio di Vanzago corrispondono ai **tipologici** dal numero 6 al numero 10, rispondenti agli **scenari costruttivi 3 e 4** come da figura seguente estratta dalla "Relazione di Cantierizzazione", dove si spiega che *"Nello scenario costruttivo 3 si opera dapprima all'allargamento lato nord; dopo avere spostato l'esercizio sul nuovo binario realizzato a nord si procede all'allargamento lato sud; dopo avere attivato anche il nuovo binario lato sud si procede alla dismissione dell'attuale armamento nella parte centrale della sede ed alla costruzione dei nuovi binari nella posizione di progetto con contestuale attrezzaggio tecnologico.*

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

Per quanto riguarda la **posa delle barriere antirumore**³³, sono previste due modalità di intervento:

³² Elaborati MDL132D53RGCA0000001A, MDL132D53P4CA0000001A, MDL132D53P7CA0000004A e MDL132D53P7CA0000005A del DVD 4 – 44. CANTIERIZZAZIONE (rev. novembre 2017)

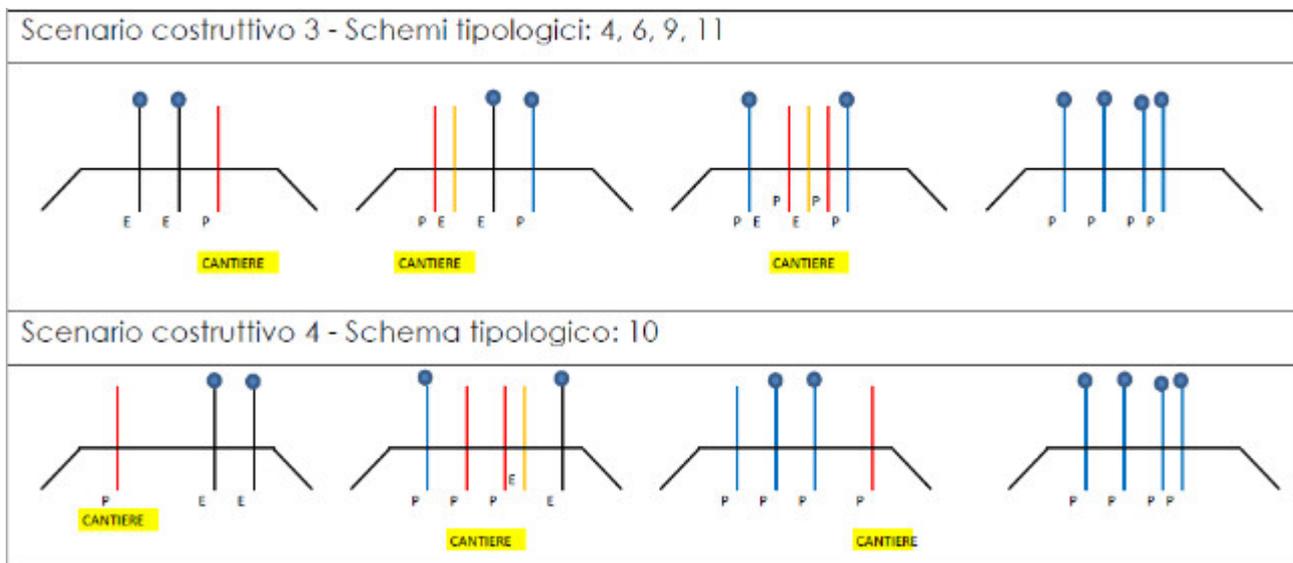
³³ Elaborato MDL130D22RGIM0006001A del DVD 1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. novembre 2017) ed Elaborati MDL112D22RHSA000A001A, MDL112D22N6SA000A025A e MDL112D22N6SA000A026A del DVD 1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. settembre 2012)



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

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

- in corrispondenza delle aree di lavoro per l'ampliamento della sede;
- in corrispondenza delle piste di servizio alle stesse aree di lavoro;
- su viabilità esterna (con occupazione temporanea della medesima e conseguente interruzione del traffico o parzializzazione della sede stradale);
- su spazi esterni privati occupati in via provvisoria (questi possono essere ad esempio costituiti da piazzali di servizio a fabbricati esistenti o da spazi verdi).”



I volumi di terre da scavo sono valutati in 435.000 mc con ulteriori 36.000 mc di detriti da demolizioni. Inoltre, sono 70.000 mc gli inerti da approvvigionare da cave (poiché 216.000 mc sono il riutilizzo di terre da scavo) e 105.300 mc è il volume di calcestruzzo da impiegare. Nella “Relazione di Cantierizzazione” sono elencati gli impianti di smaltimento e di approvvigionamento di inerti. Tra questi ultimi, si segnala la presenza dell'impianto C3 in Pregnana Milanese “Cava Cascina Madonnina” dell'impresa Eredi di Bellasio Eugenio snc, con indicati volumi pari a 134.000 mc (rimandando al § 0 per le considerazioni di merito).

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

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

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

- per la **posa delle barriere antirumore** dalla sede interessata dai lavori di ampliamento;
- per le **lavorazioni sugli impianti ferroviari esistenti** da eseguire nell'ambito del periodo di interruzione notturna della circolazione;



- per le **lavorazioni di opere civili tali da determinare soggezioni all'esercizio ferroviario**, e per le quali risulti quindi necessario operare nel periodo di interruzione notturna della circolazione;
- per **lavorazioni critiche in termini temporali**, che potrebbero determinare ritardi nei lavori qualora non eseguite su più turni.”

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

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

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

Il Piano di cantierizzazione prevede, in territorio di Vanzago, la localizzazione di due cantieri (AS01 e AT02) per i quali sono state sviluppate considerazioni specifiche, rispettivamente al § **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** e al § **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

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

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

1 – A livello generale, emerge che **l'intero centro abitato di Vanzago** (con esclusione di via Paolo Ferrario – tratto tra via delle Tre Campane e via Milano – e via Milano stessa) è **soggetto al divieto di transito ai vei-**



coli di portata superiore a 3,5 tonnellate, divieto del quale occorre tenere conto nello sviluppo del progetto di cantierizzazione, imponendolo all'appaltatore in sede di procedura selettiva per l'appalto integrato.

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

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

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

La previsione di un flusso di 30 camion al giorno lungo le vie centrali del centro storico, con particolare riferimento alle vie Vittorio Emanuele e Umberto I, per garantire il collegamento dell'area di stoccaggio AS01 con il varco di accesso alla ferrovia in via Umberto I risulta in contrasto con la suddetta prescrizione. Si tenga presente che tale **flusso di camion attraverserà il centro storico del paese** (esattamente di fronte alla Chiesa Parrocchiale SS. Ippolito e Cassiano), con problemi legati alla salute dei cittadini e alla sicurezza dei pedoni. Per rafforzare il parere fortemente negativo circa il previsto utilizzo di via Pregnana (e di conseguenza di via Gattinoni, via Vittorio Emanuele II, via Umberto I°, via Castelli e piazza XXV Aprile) nella direzione del centro storico, si osserva che l'andamento sinuoso della strada dopo il Campo Sportivo e del relativo parcheggio a servizio del centro sportivo, del Municipio, della chiesa e delle attività del centro storico, a cui si aggiunge la presenza di un semaforo a 3 tempi, non consente di ritenere sicuro il transito di mezzi d'opera



Si aggiunge che lungo questo percorso si riscontra la presenza del Palazzo Comunale, dello Centro Sportivo "Raimondi", del Centro Prelievi, della Chiesa, della RSA "Fondazione Ferrario", dell'Asilo Nido "Spazio ai Piccoli", della farmacia e delle realtà commerciali del centro storico, tutte realtà che per loro natura accentrano molto la presenza di pedoni, specie delle fasce deboli che sono quindi massimamente da tutelare. Come indicato, dopo il semaforo posto al termine di via Pregnana si entra in una zona fortemente abitata e commercializzata, inidonea al previsto numero di transiti giornalieri di mezzi pesanti. Di seguito si riporta l'itinerario di cantiere previsto dal PD2020, con indicazione delle criticità per esso rilevate.

Al proposito si chiede di:

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



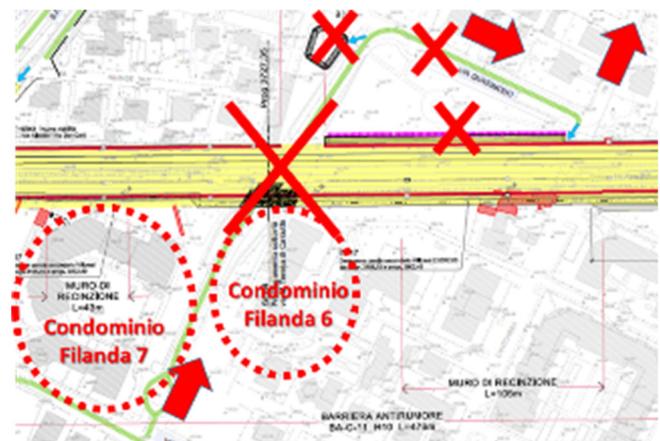
Percorso proposto per accedere al cantiere della stazione da via Vittorio Veneto



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

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

6 – Per gli interventi e le **lavorazioni da realizzarsi all'interno del parco pubblico in via Quasimodo**, era previsto un flusso di 25 camion al giorno provenienti dall'area tecnica AT02 nel Progetto Definitivo del 2013 e nel PD2020 tale flusso risulta ancora presente. Tale percorso prevede l'attraversamento del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta, una sottovia a un unico senso di marcia che presenta un limite massimo in altezza di 3,00 m, le cui dimensioni, quindi, non permettono il passaggio di camion e autocarri. Inoltre, anche in questo caso, vista l'alta densità abitativa della zona, il disagio in termini di inquinamento acustico e atmosferico non è affatto tollerabile. Infine, occorre capire come questi mezzi





potrebbero uscire da tale area di lavoro in quanto i mezzi non possono tornare indietro lungo il sottovia di Madre Teresa di Calcutta, perché andrebbero in senso opposto alla marcia, né non possono a percorrere il senso unico di tutta la via Sabotino, perché, oltre a generare problemi anche ai residenti di tale zona, si tratta di una strada stretta, affiancata da una pista ciclopedonale.

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

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

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

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

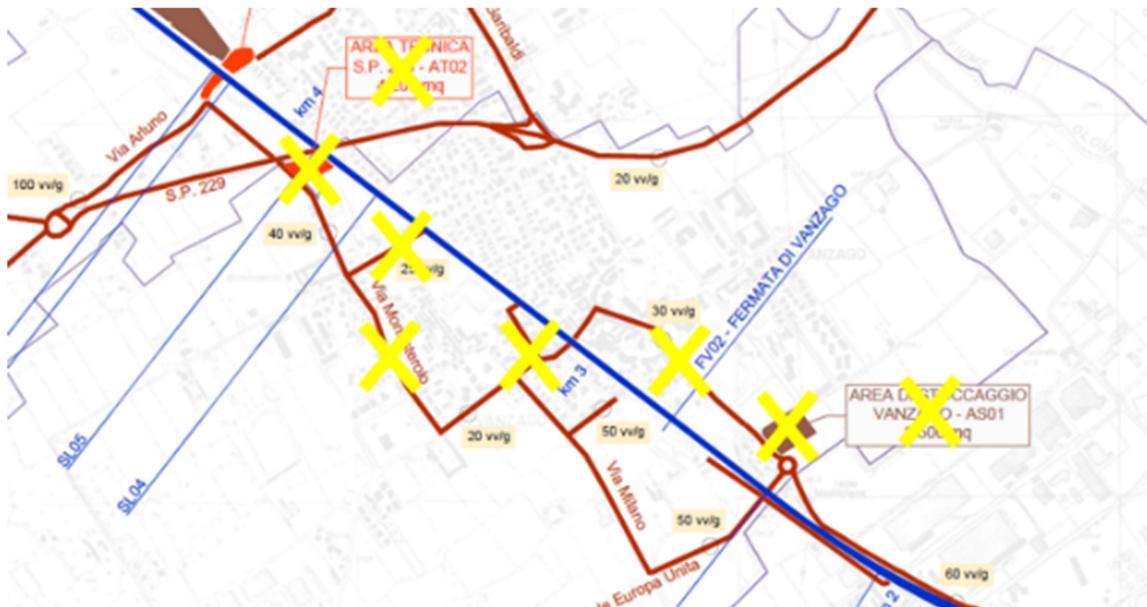


Accesso della pista ciclopedonale e innesto su via P. Ferrario verso il sottopasso di via Gattinoni

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

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

- i percorsi e i cantieri previsti nel progetto di cantierizzazione del PD2020 da vietare (segnate con delle croci gialle);



X Percorsi e cantieri del progetto di cantierizzazione del PD2020 da vietare

- i percorsi principali richiesti dal Comune di Vanzago con l'inserimento dell'anello SP172 Var e via I Maggio e l'eliminazione degli altri percorsi non sicuri; ovviamente, tale mappa tiene conto di tutte le richieste e osservazioni del Comune di Vanzago che, se accolte, annullerebbero l'opera in via prioritaria oppure, in subordine, ne limiterebbero di gran lunga il disagio per tutta la comunità e per l'ecosistema di Vanzago.



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

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

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

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

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

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



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

FASI DI CANTIERE PER GLI INTERVENTI IN CORRISPONDENZA DEI SOTTOVIA DI VANZAGO

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

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

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



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

cremento del traffico di transito lungo il resto della viabilità urbana e garantire i collegamenti ciclo-pedonali.

- Lo **scenario n°1** della cantierizzazione è relativo alla chiusura del sottopasso di Viale Europa Unita [SL02] che è a doppio senso di marcia. Tale situazione è particolarmente significativa perché:
 - il traffico proveniente dalla zona a sud-ovest della ferrovia può solo utilizzare il sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta oppure, specialmente i mezzi che qui non possono transitare per le limitazioni in altezza, imboccare la via Monte Rosa in uscita verso Pogliano (su via Vanzago) per poi utilizzare il sottopasso della SP229;
 - il traffico che proviene dalle zone a nord ed est della linea ferroviaria, invece, si riverserà quasi integralmente all'interno del centro urbano utilizzando il sottopasso di via Gattinoni/via P. Ferrario, oppure continuerà ad utilizzare il sottopasso della SP229;
 - chi risiede a Pregnana Milanese e utilizza abitualmente tale sottopasso probabilmente troverà più conveniente utilizzare la viabilità all'interno del proprio Comune.
- Lo **scenario n°2** è relativo alla chiusura del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta [SL04] che è a senso unico in direzione nord-est e, in questo caso:
 - la gran parte del traffico che abitualmente transita qui in direzione sud-ovest/nord-est probabilmente si riverserà sulla viabilità che porta al sottopasso della SP229;
 - una parte del traffico, principalmente quello locale che deve raggiungere i servizi nella parte a nord-ovest di Vanzago, probabilmente preferirà utilizzare viale Europa Unita per evitare di finire sulla SP229, specialmente nelle ore di punta.

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

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

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

- è vietata la chiusura contemporanea dei sottopassi di via Madre Teresa di Calcutta e di Viale Europa Unita;
- è vietata la chiusura contemporanea del sottopasso della SP229 (intervento SL05) e del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta (intervento SL04) oppure del sottopasso della SP229 (intervento SL05) e del sottopasso di Viale Europa Unita (SL02) poiché tali eventi arrecherebbero grave pregiudizio al sistema del traffico locale e al traffico passante con ricadute pesantissime sull'abitato di Vanzago, ma non solo;
- nell'eseguire gli interventi SL02 e SL05 si deve evitare la chiusura completa della sottovia garantendo comunque il traffico in una sola direzione o il senso unico alternato con opportuni sistemi di segnalazione e movieri o, in subordine, di minimizzare il più possibile la durata di completa inibizione del traffico;



- l'intervento SL02 deve svolgersi preferibilmente nel periodo dal 15 Giugno al 7 Settembre, in concomitanza della riduzione del traffico per la chiusura delle scuole e il periodo di ferie che riduce il traffico passante da questa importante arteria (che - si ricorda - è una strada provinciale);
- i tempi e i momenti di esecuzione degli interventi SL02, SL04 e SL05 devono essere quelli indicati con precisione nel Progetto Definitivo poiché terranno conto delle problematiche relative al traffico automobilistico, alle lavorazioni sulla ferrovia ed alla presenza del Villoresi che passa sopra questi tre manufatti; Siccome i tre flussi suindicati (auto, treni, acqua) hanno precisi vincoli fisici e alle volte anche anti-tetici, è necessario che nell'ambito della Conferenza di Servizi relativa al PD2020 si costituisca un **tavolo di lavoro dedicato** alla presenza di Regione Lombardia, RFI/Italferr, Consorzio Villoresi, Città Metropolitana di Milano, Comune di Vanzago, e Comune di Pogliano Milanese che porti alla **redazione di un protocollo di intesa per l'esecuzione degli interventi SL02, SL04 e SL05** e per la risoluzione delle relative interferenze.

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

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

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

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

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



5.8 Quadro di riferimento ambientale: flora, fauna ed ecosistemi

Il SIA2021 valuta la perdita di Biodiversità potenzialmente associata alle opere e attività modificate rispetto al PD2013 considerandone le implicazioni in termini di sottrazione della risorsa vegetale, interferenza con la fauna, interferenza e alterazione degli ecosistemi, interferenza diretta o indiretta sugli habitat di prioritaria importanza. La ricostruzione dello scenario di base è stata effettuata, in questo caso:

- per l'uso del suolo, la vegetazione, la flora e gli ecosistemi, analizzando il livello informativo "Uso e Copertura del Suolo 2018 (Dusaf 6.0)" del Sistema Informativo Territoriale (SIT) dalla Regione Lombardia (ulteriormente verificato grazie a mirati sopralluoghi in campo) ed effettuando diverse aggregazioni delle classi d'uso;
- per la fauna, riferendosi allo studio faunistico effettuato nell'ambito delle indagini del PD2013, che, in considerazione dell'elevata antropizzazione dell'area di progetto, si era incentrato sulle aree di interesse naturalistico di rilievo, costituite dalla Riserva Naturale Regionale del Bosco di Vanzago, il Parco Agricolo Milano Sud e le aree verdi protette appartenenti ai PLIS Parco del Roccolo e Parco del Basso Olona (sebbene, dalla lettura della relazione del Quadro di riferimento ambientale del SIA2013, il Parco del Basso Olona non fosse a suo tempo citato);
- per la connettività ecologica, analizzando gli strumenti di pianificazione territoriale ed ambientale nei quali sono individuati gli elementi aventi funzionalità ecologica (RER, REP e Siti Rete Natura 2000).

Le valutazioni effettuate in merito all'evoluzione del contesto rispetto alla situazione esposta nel SIA2013 evidenziano che le componenti in oggetto, nell'intorno dell'opera, non hanno subito modificazioni, al netto di puntuali variazioni dell'uso del suolo da agricolo a produttivo. Vi è stata, però, una variazione significativa dal punto di vista normativo e gestionale, con la creazione delle Aree Prioritarie di Interventi (API), riconosciute dalla Regione Lombardia con DGR n. 2423 del 11.11.2019, come, ad esempio, l'API 13 Vanzago-Arluno-Nerviano.

Considerando le opere oggetto di ottimizzazione o adeguamento progettuale, il Proponente ritiene che risultino potenzialmente incidenti con il tema della biodiversità tutte le opere o attività che sono state oggetto di modifica rispetto al PD2013, con l'eccezione delle barriere acustiche, a cui non viene riconosciuta alcuna significatività rispetto a questa componente ambientale. Infatti, la nuova soluzione di drenaggio può incidere in termini di occupazione di suolo e, quindi, di potenziale interferenza con la vegetazione, così come il sistema della cantierizzazione, per le interferenze con superfici vegetate, con gli agro sistemi e, soprattutto con riferimento all'area di stoccaggio AS01 ricadente all'interno del Varco n. 8 della Rete Ecologica della Città metropolitana di Milano, con il sistema delle relazioni ecologiche.

Nella valutazione finale degli effetti su flora, fauna ed ecosistemi, il Proponente ritiene che le modifiche progettuali introdotte al PD2013 non producano impatti rilevanti non mitigabili e, in ogni caso, non accettabili, come di seguito esposto.

"La nuova soluzione di drenaggio, va ad interessare fasce di terreno in stretta aderenza con la sede ferroviaria. Laddove le opere di drenaggio interessano aree agricole o superfici con coperture vegetali si generano impatti comunque limitati, vuoi per la dimensione della sottrazione, vuoi per il fatto che tali fossi sono marginali all'infrastruttura ferroviaria. Vale la pena evidenziare, in ogni caso, che la nuova soluzione di drenaggio permette di evitare - diversamente da quanto accadeva nel PD2013 - il recapito delle acque di piattaforma nel derivatore di Parabiago, da cui parte il canale secondario del Villoresi che attraversa il territorio del SIC/ZPS "Bosco di Vanzago", consenten-



do di evitare l'interferenza indiretta sugli habitat prioritari che la soluzione di drenaggio del PD2013 produceva."

"Le modifiche al sistema di cantierizzazione, con l'introduzione di nuove aree di cantiere, producono inevitabilmente un incremento delle interferenze con ecosistemi naturali e agricoli. Interferenze queste che, tuttavia, troveranno soluzione al termine dei lavori, quando le aree, una volta dismesso il cantiere, saranno restituite alle condizioni ante opera. Per quanto riguarda in particolare l'interferenza con l'area di Stoccaggio ASO1 di Vanzago, collocata all'interno del Varco n. 8 della Rete Ecologica Provinciale, si sottolinea, come già detto, che l'area di cantiere non pregiudica in alcun modo la funzionalità del varco, giacché il posizionamento e la forma dell'area di stoccaggio, garantiscono comunque una sezione di passaggio libero per la fauna di 100 metri. Va inoltre evidenziato che a fine lavori potrà essere valutato e definito, in accordo con l'ente metropolitano, uno specifico intervento di riqualificazione e potenziamento vegetazionale dell'area, con la messa a dimora di essenze autoctone, al fine di migliorarne la funzionalità e ruolo ecologici."

A fronte di quanto esposto, il Comune di Vanzago rimanda a tutte le considerazioni già ampiamente espresse nel presente documento (essenzialmente ai capitoli 5.2 – Pianificazione territoriale, sistema dei vincoli e aree protette e 5.3 – Sistema delle tutele), relative alle interferenze dell'opera in generale, oltre che della specifica area di stoccaggio ASO1, con gli ecosistemi. Esse riprendono molti dei rilievi già sollevati nelle Osservazioni comunali al SIA2013 (di cui alla DGC n. 170 del 14.11.2013), che risultano altrettanto validi anche per il SIA2021. Infatti, per la vegetazione e flora:

- continua a non corrispondere al vero e non è accettabile la svalutazione che il Proponente effettua con l'affermazione *"si osserva che le aree boscate vincolate interessate dalle modifiche ... non assumono un particolare significato paesaggistico, in quanto caratterizzate dalla presenza dominante di specie estranee (alloctone), in particolare della robinia, e che in nessuna area vincolata interferita è stata rilevata la presenza di vegetazione di pregio o situazioni di elevata naturalità."*
- sono ugualmente da eccepire i giudizi adottati per effettuare la valutazione degli effetti delle opere e delle attività variate, che, nel SIA2021, si riferiscono al livello di sensibilità (da molto alta a trascurabile, a seconda della tipologia di habitat, specie floristiche, formazioni vegetate, ecc. presenti), alla magnitudo dei possibili fattori di impatto (da elevata a bassa, a seconda della tipologia di alterazioni e interferenze prodotte) e alla reversibilità (in funzione della durata dei fattori di pressione e delle conseguenti alterazioni); il Proponente attribuisce (in modo non ritenuto corretto dal Comune) alla nuova soluzione di drenaggio, un livello di sensibilità medio ed un effetto sulla componente molto limitato/parzialmente compensato e alla modifica al sistema della Cantierizzazione, con riferimento, nello specifico, all'area di cantiere ASO1, un livello di sensibilità medio, una magnitudo bassa, una reversibilità di medio termine e un effetto poco significativo;
- per le restanti parti del PD2013, non oggetto di modifica e, pertanto, valutate solo nel SIA2013, valgono le medesime osservazioni prodotte nella DGC n. 170 del 14.11.2013, ossia. *"La valutazione viene condotta tenendo presenti tre criteri differenti: la quantità, la severità e sensibilità. ... Il Proponente insiste sulla svalutazione territoriale della risorsa e conclude sbrigativamente con considerazioni decisamente opinabili. ... Circa la "severità" non ha senso concentrarsi unicamente su tipologia di essenza e dimensioni, escludendo dalla considerazione anche l'aggregazione numerica di più esemplari, che possono costituire un habitat sufficientemente esteso, per la specie o in comunione con altre specie. Da ultimo, in merito alla "sensibilità", il Proponente non tiene in considerazione il valore relativo di un habitat semi-naturale*

che, magari di poco conto rispetto a parametri regionali o nazionali di importanza conservazionistica, può assumere differenti valori per la sua posizione locale rispetto al contesto di area di influenza o di area vasta.”.

Per la fauna (per la quale il SIA2021 fa espresso riferimento allo studio effettuato nell’ambito delle indagini del PD2013), si riporta integralmente quanto alle citate Osservazioni comunali al SIA2013 (i numeri di pagina si riferiscono al testo della relazione “Quadro di Riferimento Ambientale” del marzo 2013).

“a) Avifauna

- È abbastanza particolare il modo di procedere del Proponente in questa tematica: per l’avifauna, infatti, ci si è concentrati unicamente sull’area del Bosco di Vanzago. Certamente quella è l’area più ricca di avifauna ma è anche la più studiata e conosciuta, ovvero non v’era alcun bisogno di osservare esclusivamente quell’area. Molto più importante sarebbe stato procedere con delle verifiche lungo il tracciato e a destra e a sinistra dello stesso, per i vari buffer prudenziali che il progetto dice di aver considerato e che, a questo punto, si deduce essere informazioni di routine e non di sostanza, di perfetta ricopiatura dal progetto “Nuova derivazione dal Canale Villoresi”.

- Si menzionano “prospezioni” (pag. 45), ovvero sopralluoghi ma non si fornisce alcun dato sul numero delle uscite, sul numero dei rilevatori e sul periodo utilizzato.

- Si elencano alcune specie genericamente presenti “tra i diversi centri abitati” (pag. 45), ma non si comprende se queste specie siano state rilevate in campo e dove oppure se siano solo frutto di deduzione bibliografica.

- Tra l’altro in bibliografia (§ 5) non è presente alcun testo consultato per l’avifauna.

- Per l’avifauna non è stata composta alcuna cartografia di presenza di specie.

- Non si comprende il valore della tabella riportata alle pagg. 46 e 47 elencante i migratori abituali presenti nell’area del SIC/ZPS IT2050006: anche se queste specie fossero tutte quelle effettivamente presenti, i dati non sono guarniti di alcuna analisi qualitativa e/o specie-specifica in generale.

- Non si comprende come mai la tabella riportata alle pagg. 46 e 47 elenchi solo le specie migratrici.

- Non si comprende il valore della tabella riportata alle pagg. 46 e 47 in questo QRA, considerando che ai dati riportati non seguirà poi nel QRA stesso alcuna osservazione specie-specifica di tutela rispetto alle tipologie di impatto del progetto, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

- Nella tabella riportata alle pagg. 46 e 47 non si comprende il valore del dato “Valore Totale Standard”. A parte che detto dato non viene supportato in bibliografia ma, come visto prima, mancano adeguate consultazioni al fine della definizione del valore [almeno] locale e regionale di una data presenza.

- Nella tabella riportata alle pagg. 46 e 47 il valore di appartenenza di una data specie alla “Lista Rossa” secondo testi del 1981 e 1982 è da considerarsi incredibilmente vecchio e non più attuale e/o riconfermabile. La definizione di un valore conservazionistico per l’avifauna andava semmai supportata dalla classificazione secondo la Direttiva 2009/147/CE, secondo le codifiche SPEC e AEWA.

b) “Piccoli mammiferi”

- Nel testo è affermato: “Le conoscenze sulla distribuzione dei piccoli Mammiferi sono ancora più scarse di quelle degli altri Vertebrati quali Anfibi, Rettili, Uccelli, in quanto queste specie, nella maggior parte dei casi, non sono quasi mai osservabili di giorno ed inoltre i sistemi di trappolaggio



per ottenere dati sulla loro presenza sono dispendiosi ed impegnativi” (pag. 49). La posizione assunta dal Proponente non è sostenibile, né metodologicamente né scientificamente. Il fatto che le conoscenze siano scarse, non può essere sufficiente all’interno di un progetto per evitare di approfondire la tematica, se ritenuta di interesse. Allo stesso modo non è giustificabile la poca disponibilità di dati con il fatto che i monitoraggi sarebbero “dispendiosi ed impegnativi” (che poi non è neppure veramente così).

- Nel testo è affermato: “Nella ricerca dei piccoli Mammiferi sono state adottate metodologie dirette di accertamento della presenza di queste specie, simili a quelle adottate per gli Anfibi e per i Rettili, oltre a servirsi delle loro tracce. Sono inoltre state cercate borre di Strigiformi (civetta, gufo comune ed allocco), nonché fatte di predatori quali volpe e faina, per poter risalire alle specie da essi predate attraverso l’analisi dei frammenti ossei delle prede presenti nei loro resti (rigurgiti o feci)” (pag. 49). A tal proposito non viene fornito alcun dato statistico o di altra natura sui rilievi effettuati.

- Nel testo non si comprende per i “piccoli mammiferi” ove ci si sia concentrati per l’indagine; tuttavia l’elenco di specie collegate alla “zona palustre” (pag. 49) fa supporre che si sia osservato solo l’area del Bosco di Vanzago. In questo caso la considerazione è la medesima di quella espressa al primo trattino della precedente lettera a).

- Nell’elenco di specie presenti, anche se questo fosse riferito al solo Bosco di Vanzago, non vengono riportate alcune specie che sono presenti sul Formulario Standard del SIC/ZPS IT2050006.

- Nell’elenco di specie presenti non vengono evidenziate quelle di interesse conservazionistico, per esempio i chiroterri. Alcuni chiroterri senz’altro presenti nell’area di interesse non sono stati considerati. Si ricorda che nella produzione di materiale informativo scientifico circa le peculiarità di interesse ambientale occorre tener presente che, ove alcune specificità risultino mancanti di dati quali-quantitativi di presenza storici e/o aggiornati - per esempio per i chiroterri e per la carabido-fauna, che conta diverse specie a vario livello di interesse comunitario - il Proponente o provvede in proprio alla produzione di dati sufficientemente esaustivi oppure applica il principio di precauzione e, in mancanza di certezza di assenza di rischio, si astiene dall’intervenire e/o predispone un intervento che comporti un grado di sicurezza sufficiente al raggiungimento della non incidenza sulla specie o, alla peggio, della incidenza non significativa.

- Per i “piccoli mammiferi” non è stata composta alcuna cartografia di presenza di specie.

c) “Mammiferi maggiori”

- Nel testo è affermato: “Per quanto riguarda i Mammiferi di grosse dimensioni, la letteratura è tradizionalmente ricca” (pag. 50). A tal proposito in bibliografia (§ 5) non è stato ritrovato nessun testo consultato che parlasse di mammalofauna.

- Nel testo è affermato: “La ricerca sui mammiferi di maggiori dimensioni si è svolta contemporaneamente a quella sul resto della fauna. Le uscite sono state dedicate all’esplorazione della zona ed alla ricerca generica delle specie presenti e al reperimento di tracce (es. impronte, fatte, giacigli). Per le singole specie si sono ricercati e valutati i segni caratteristici, più facilmente determinabili e di più facile rinvenimento” (pag. 50). A tal proposito non viene fornito alcun dato statistico o di altra natura sui rilievi effettuati.



- Nel testo, a pag. 50, è affermato: *“Per valutare l’abbondanza delle specie di ungulati presenti (...)”*. A tal proposito si fa notare che per le specie elencate a pag. 50 non viene fornito alcun dato di abbondanza ma solo la presenza.

- Nel testo non si comprende quale sia stata l’area indagata per la valutazione qualiquantitativa dei “mammiferi maggiori”.

- Per i “mammiferi maggiori” non è stata composta alcuna cartografia di presenza di specie.

d) “Anfibi”

- Com’è stato già visto per l’avifauna, anche per gli Anfibi le analisi si sono concentrate unicamente sull’area del Bosco di Vanzago. A tal proposito si veda la medesima nota al primo trattino della precedente lettera a). - Nel testo è affermato: *“La ricerca di Anfibi all’interno dell’area di studio è avvenuta durante i sopralluoghi effettuati in campo”* (pag. 51). E poco più avanti: *“Anche i canti che alcune specie emettono sono stati utilizzati per l’accertamento della presenza di queste specie nell’area in oggetto”*. Purtroppo non vengono forniti dati statistici o di altra natura sui rilievi effettuati e conseguentemente i risultati presentati sono da accettarsi con grande prudenza.

- L’espressione *“La ricerca di Anfibi è stata condotta analizzando tutti gli ambienti frequentati da questi animali ed è stata mirata soprattutto, ma non esclusivamente, alle specie che dai dati bibliografici sono risultate essere potenzialmente presenti nell’area”* (pag. 51) non ha in questo contesto, in pratica, alcun senso. Conducendo una generica ricerca sugli Anfibi è assolutamente logico che vengano annotate le presenze di tutte le specie contattate, anche quelle di minore interesse conservazionistico.

- Per quanto riguarda l’espressione *“Gli Anfibi adulti sono stati ricercati nei loro ambienti caratteristici e nelle ore della giornata a loro più favorevoli, così, ad esempio, i rospi (Bufo bufo) sono stati cercati di giorno sotto i sassi, il muschio, le foglie e gli alberi morti, tra le radici, sollevando le cortecce di vecchi tronchi e nei cavi dei grossi ceppi, mentre le rane sono state cercate in zone boscate, prati e campi, in acqua con l’utilizzo del retino e sotto i sassi, il muschio, le foglie e gli alberi morti, tra le radici, sollevando le cortecce di vecchi tronchi e nei cavi dei grossi ceppi”* (pag. 51), la Scrivente non sa bene cosa pensare. Forse è una frase copiata da qualche testo didattico o forse è veramente ciò che è stato attuato per l’analisi in campo degli Anfibi, tuttavia una tale metodologia random appare quanto meno ... dispersiva!

- Nel testo è riportato: *“Dalle ricerche eseguite e dai dati bibliografici risultano presenti nelle vicinanze dell’area in esame, le seguenti specie di Anfibi: Pelobate fosco (Pelobates fuscus) (...)”*. Pag. 51. Si fa presente che la presenza di Pelobates fuscus nell’Area Vasta e nel Bosco di Vanzago è tutt’altro che confermata da parte dell’Ente Gestore del sito Natura 2000. - La check-list degli Anfibi non corrisponde a quanto riportato sul Formulario Standard del sito IT2050006 e non è presente alcuna operazione di raffronto.

- Per gli Anfibi non è stata composta alcuna cartografia di presenza di specie.

e) “Rettili”

- I primi 4 punti trattati nella precedente lettera d) sono da ritenersi allo stesso modo validi anche per l’analisi dei Rettili.

- Nel testo è riportato: *“Le ricerche hanno portato all’individuazione certa delle seguenti specie di Rettili: (...) Testuggine d’acqua (Emys orbicularis)”*. Pag. 52. Si fa presente che la presenza di Emys



orbicularis nell'Area Vasta e nel Bosco di Vanzago è tutt'altro che confermata da parte dell'Ente Gestore del sito Natura 2000.

- La check-list dei Rettili non corrisponde a quanto riportato sul Formulario Standard del sito IT2050006 e non è presente alcuna operazione di raffronto.

- Per i Rettili non è stata composta alcuna cartografia di presenza di specie.

f) "Ittiofauna"

- Sul QRA è riportato: "I corsi d'acqua più prossimi all'area di studio sono rappresentati dal fiume Olona e da canali artificiali che possono essere considerati come privi di qualunque forma di vita" (pag. 52). L'affermazione di carattere assoluto è senza alcun dubbio troppo categorica e non rispondente alla realtà delle cose, almeno per quello che sono le indicazioni a disposizione dell'A.C. di Vanzago. Il Proponente in questo caso, oltre ad aggiornare adeguatamente i dati sui rilievi IBE (si veda precedente punto 15), avrebbe dovuto contattare le amministrazioni dei PLIS interessati per conoscere l'esatta consistenza delle popolazioni di fauna ittica e procedere, semmai, con delle analisi in campo.

g) "Invertebrati"

- Tutto quello che il QRA è stato capace di comporre sul vastissimo mondo degli Invertebrati è stato racchiuso in pochissime misere righe, e cioè: "Nella descrizione delle popolazioni di invertebrati caratterizzanti l'area di studio, si è ritenuto opportuno circoscrivere l'area al Bosco di Vanzago, zona in cui si individua una significativa varietà di popolazioni di Invertebrati. Nell'ambito della classe degli Insetti, si evidenzia la presenza di Coleotteri carabidi, mentre, nelle zone umide all'interno del Bosco di Vanzago sono presenti Invertebrati come Helix pomatia, Physa acuta, Unio elongatulus" (pag. 53). Questo atteggiamento, semplicemente, non è né scientificamente né normativamente accettabile. A partire dal fatto che, anche ammettendo che fosse possibile racchiudere nel solo Bosco di Vanzago l'importanza conservazionistica del Gruppo tassonomico - e ovviamente non è così -, nel Formulario Standard del sito IT2050006 sono presenti diverse altre specie di Invertebrati, oltre alle tre elencate dal Proponente. Specie che perciò andavano indagate sulla loro consistenza e distribuzione, per le quali andavano fatte delle considerazioni di conservazione.

- Per gli Invertebrati non è stata composta alcuna cartografia di presenza di specie."

3) Per tutte le analisi faunistiche che sarebbero state svolte all'interno del SIC/ZPS IT2050006 con i vari supposti sopralluoghi, codesta A.C. di Vanzago è stata informata dall'Ente Gestore che lo stesso non è mai stato coinvolto in alcuna attività di monitoraggio o di analisi in campo da parte del Proponente o di suoi incaricati.

4) Viste le numerosissime mancanze rilevate in fase di analisi faunistica, non possono essere accettate le affermazioni del QRA, come: "In linea generale si può pertanto sostenere che, dal punto di vista faunistico, gli impatti causati dalla realizzazione di quest'opera risultano essere piuttosto ridotti anche a causa dello scarso pregio naturalistico dell'area in esame. Anche nei punti in cui la ferrovia attraversa zone facenti parte di parchi di un consistente valore naturalistico (Parco Agricolo Sud di Milano, Parco del Roccolo e Bosco di Vanzago) l'impatto che ne consegue risulta essere sempre relativamente ridotto" (pag. 54). In primo luogo in questo punto del QRA non si può ancora parlare di impatti ridotti sulla componente in quanto gli stessi non sono stati ancora analizzati. Secondariamente l'area non è affatto di "scarso pregio naturalistico", l'affermazione è assolutamente falsa. Quel che è vero è che la componente non è stata minimamente indagata.



5) Risultano poi censurabili anche i successivi passaggi: *“Si può affermare che i maggiori impatti si verificheranno a carico dell'ornitofauna che popola il territorio in esame. Tale situazione si sta già comunque verificando a causa del notevole tasso di inquinamento acustico, atmosferico ed all'evidente processo di rimaneggiamento del territorio. Vi è comunque da evidenziare che l'infrastruttura ferroviaria è già presente all'attualità e che quindi il potenziamento di progetto non modifica la condizione esistente”* (pag. 54). Di nuovo, non si comprende sulla base di quali considerazioni di impatto si possa statuire in questo punto del QRA che *“che i maggiori impatti si verificheranno a carico dell'ornitofauna”*. E se anche così fosse, allora, ulteriori minori impatti qui non identificabili a carico di quali componenti sarebbero addebitabili? E questi impatti sarebbero sostenibili per le popolazioni faunistiche impattate? E ancora: i carichi antropici e le pressioni già presenti sul territorio non possono assolutamente essere considerati come un placet per una maggiore urbanizzazione ma devono essere tenuti in considerazione per la valutazione complessiva degli impatti, operazione questa per nulla tenuta e mente o tentata in questo SIA. Anche la presenza di una linea ferroviaria già esistente non può essere considerata sufficiente a evitare dove-rose considerazioni conservazionistiche nei confronti delle specie faunistiche, dei loro habitat di specie e delle connessioni esistenti, ovvero delle reti ecologiche. L'attuale linea ferroviaria è strutturalmente differente da quella che sarà resa disponibile una volta completata l'opera. La nuova opera ferroviaria, costituita da diversi binari, sarà più ampia da attraversare, ove sarà possibile, e la maggiore presenza di linee ferrate con il prevedibile aumento di traffico di convogli aumenterà la possibilità di investimenti e morti. Al contrario dove verranno posizionate barriere l'attraversamento risulterà completamente impedito e le barriere, se non correttamente installate, potrebbero rappresentare un problema anche per l'avifauna. In ogni caso il Proponente in queste sbrigative asserzioni dimentica completamente la lunga fase di cantiere, con i danni o anche solo i disturbi che ne discenderanno.

6) Per quanto fino ad ora motivato risulta evidente che la componente faunistica potrà senz'altro essere impattata, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio.

Anche per gli ecosistemi si ritiene di riportare integralmente quanto alle citate Osservazioni comunali al SIA2013 (i numeri di pagina si riferiscono al testo della relazione “Quadro di Riferimento Ambientale” del marzo 2013).

- La descrizione della componente è viziata da diverse errate considerazioni e mancanze provenienti dalla svalutativa analisi della parte vegetazionale e della parte faunistica che, per brevità, si evitano di ripetere.

- A ciò si aggiungono grossolani errori come: *“Il SIC/ZPS in oggetto è circondato da un muro in cemento armato alto circa 2 m, difficilmente permeabile”* (pag. 55), qui in chiaro senza privativo rispetto alla potenzialità delle connessioni ecologiche. Il SIC/ZPS IT2050006 non è affatto cintato, tanto meno con *“un muro di cemento armato alto circa 2 m”*. Il Proponente confonde la situazione e riporta un dato che è relativo solo ad una ristretta zona centrale dell'area, che presenta tuttavia diversi varchi.

- Come già riportato al precedente punto 5 non è stato considerato il PLIS “Parco del Basso Olona”.

- La rappresentazione degli ecosistemi nell'area vasta è da considerarsi per lo più scolastica in quanto non è presente una contestualizzazione territoriale per quali aree svolgono quale ruolo.



- Non sono riportate le valenze floro-faunistiche delle varie aree e non sono rappresentati i rapporti habitat-specie, né i flussi di spostamenti o le eventuali rotte migratorie locali: in poche parole non è stata minimamente considerata la Rete Ecologica Regionale.

- Ne deriva che l'affermazione "Per quanto detto l'impatto sulla componente è da considerarsi nullo o trascurabile" (pag. 59) (anche qui, assolutamente impropria come posizione all'interno della dinamica del QRA) è da considerarsi autoreferenziale e per nulla rispondente alla realtà dei fatti.

- Per quanto fino ad ora motivato risulta evidente che la componente ecosistemica verrà senz'altro impattata, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio.

In conclusione, rimandando, come detto, anche ad altre parti del presente documento, si rimarca, in particolare, la necessità che:

- le analisi ambientali su Vanzago siano effettuate con un grado di approfondimento superiore a quello condotto nel SIA2021, accompagnate da un'approfondita analisi di incidenza da sottoporre a VINCA.;
- il Proponente faccia un'analisi esplicita del parere del WWF espresso nel 2013 per comprenderne i significativi impatti, prevedendo, all'interno degli interventi di mitigazione, non solo quelli suggeriti nel 2013, ma anche quelli già presenti nel Piano di Gestione della Riserva;
- la Commissione VIA prescriva al Proponente di non collocare l'AS01 nell'area di tutela ambientale all'interno del corridoio primario della RER e, anzi, di posizionarla all'esterno dell'abitato di Vanzago, nella vicina zona industriale di Pregnana Milanese, nell'area già adiacente alla ferrovia.

5.9 Quadro di riferimento ambientale: clima acustico e vibrazionale

INQUADRAMENTO SUL TEMA DELLA TUTELA DAL RUMORE E DELLE BARRIERE ANTIRUMORE

Chiunque abbia a che fare con le procedure di VIA in ambito ferroviario si trova a dover affrontare la criticità dell'inserimento delle barriere antirumore come strumento di risanamento acustico per ridurre l'impatto sulla popolazione e, in particolare, sui recettori sensibili. Italferr, infatti, utilizza il tipologico standard di barriera antirumore che, come si vedrà in dettaglio, a fronte di una efficacia parziale nel ridurre il rumore – come qualunque barriera acustica – del resto ha un impatto visivo e fisico decisamente sgradevole.

Non è facile trovare un punto di equilibrio in questo versante, ma è necessario adoperarsi perché si cerchino le soluzioni migliori, specialmente come nel caso di Vanzago in cui, non solo la ferrovia taglia a metà il paese che ormai convive con il rumore da più di un secolo, ma che già attraversa un corridoio primario della Rete Ecologica Regionale.

Parere 49-CSVIA-PRR-VIA del 6/7/2004

In una lunga e attenta disamina, la conclusione della Commissione esprime questo concetto:

*“la difesa dal rumore ha aspetti di grande delicatezza perché **le barriere antirumore introducono un impatto visuale a volte più invasivo dell'impatto acustico abbattuto**. Pertanto le barriere antirumore richiedono **maggior approfondimento, con la ricerca di soluzioni tecniche, ad esempio studiando sistemi a forma curva, che intercettano più efficacemente le emissioni e sono percepite positivamente dall'interno e appaiono meno rigide e più sfuggenti dall'esterno.**”*

*“**7. Ottimizzare la progettazione delle barriere antirumore studiando soluzioni innovative, per perseguire la loro maggiore efficacia con la loro migliore qualità estetico architettonica e funzionale sia dal punto di vista esterno che interno, tenendo anche conto delle possibilità di riduzione alla sorgente nel medio lungo termine sia con interventi sul binario che sul materiale rotabile. Si richiamano pertanto le barriere acustiche integrate da verde di mascheramento, barriere dinamiche, e forme concave che consentono la riduzione dell'altezza e sono meglio percepite... l'impiego dove possibile anche ad integrazione di barriere costituite da essenze arbustive, da rilevati e dossi cespugliati.**”*

Delibera CIPE 33/2010

Anche se cancellata dalla magistratura, è interessante osservare che tale deliberazione CIPE prescriveva:

*“**Ferma restando la funzionalità delle barriere antirumore previste dal progetto definitivo in approvazione, al fine di consentire un migliore inserimento paesaggistico delle stesse, il soggetto aggiudicatore provvederà ad apportare non sostanziali modifiche al tipologico attualmente in uso in maniera tale da prevedere l'uso di barriere in cemento fino all'altezza di due metri e trasparenti per le porzioni di barriera eccedenti i due metri di altezza. Inoltre, dal lato della barriera non interessato dalla circolazione dei treni, laddove ritenute utili, dovranno essere previste apposite maglie atte a consentire la crescita di piante rampicanti al fine di ottenere una significativa schermatura della porzione di barriera in cemento. Sarà onere del soggetto aggiudicatore la messa a dimora delle piante di cui trattasi.**”*

Parere CTVA 1509/2014 del 23 maggio 2014

Purtroppo, nonostante la prescrizione richiamata sul parere sulla VIA del progetto preliminare, nessun approfondimento è stato realizzato da Italferr sul tema delle barriere, anche poiché il fitto contesto urbanisti-

co – specialmente in Vanzago – non consente di avere troppo spazio in cui intervenire con soluzioni creative.

Prescrizioni di Regione Lombardia - DGR n. X/1264 del 24.01.2014

Regione Lombardia stessa conferma la necessità di maggior approfondimento circa le barriere antirumore che sono altamente impattanti, con precise prescrizioni.

*“3.g - Dovrà essere **assicurata la presenza di regolamentare fattore di luce diurna (FLD) negli spazi di abitazione aventi aperture finestrate prospettanti verso le barriere antirumore, nel caso in cui tali barriere, data la loro altezza, vicinanza e/o scarse condizioni di pulizia dell’eventuale parte vetrata, possano costituire ostacolo all’illuminazione naturale diretta.**”*

*“4.b Dovranno essere utilizzare **barriere acustiche in grado di minimizzare la barriera determinata dall’effetto “muro continuo”**. In corrispondenza delle abitazioni dovrà privilegiarsi la scelta di **barriere trasparenti.**”*

*“4.f Ove necessario le barriere antirumore dovranno essere **integrate con interventi diretti sul recettore**”.*

Purtroppo, nel Progetto Definitivo presentato nel dicembre 2020 l’impatto delle barriere è ancora estremamente considerevole e crea l’effetto “muro continuo” che Regione Lombardia ha prescritto di evitare.

Il Comune di Vanzago chiede espressamente alla Commissione di Valutazione Ambientale di invertire l’approccio e imporre un vincolo sull’altezza delle barriere antirumore per privilegiare l’aspetto di minor impatto ambientale delle stesse, e prevedendo interventi più estesi sui recettori, come meglio descritto ed argomentato nelle osservazioni che seguono.

Bisogna essere creativi e non lasciare che Vanzago venga distrutta irrimediabilmente da una edizione moderna del “muro di Berlino” (il quale però era alto “solo” 3,9 m, mentre qui si arriva a 7,5 m dal piano del ferro). Il Comune di Vanzago è disponibile ad intervenire in qualunque modo per impedire questo scempio, anche per tutelare la tenuta di tutto il paesaggio.

BARRIERE ANTIRUMORE

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

Il tipologico standard va da H0, con altezza di 2 m dal piano del ferro (ovvero solo con la base in calcestruzzo), fino ad H10 con altezza di 7,5 m dal piano del ferro per quelle di tipo verticale e 7,38 m per quelle inclinate.

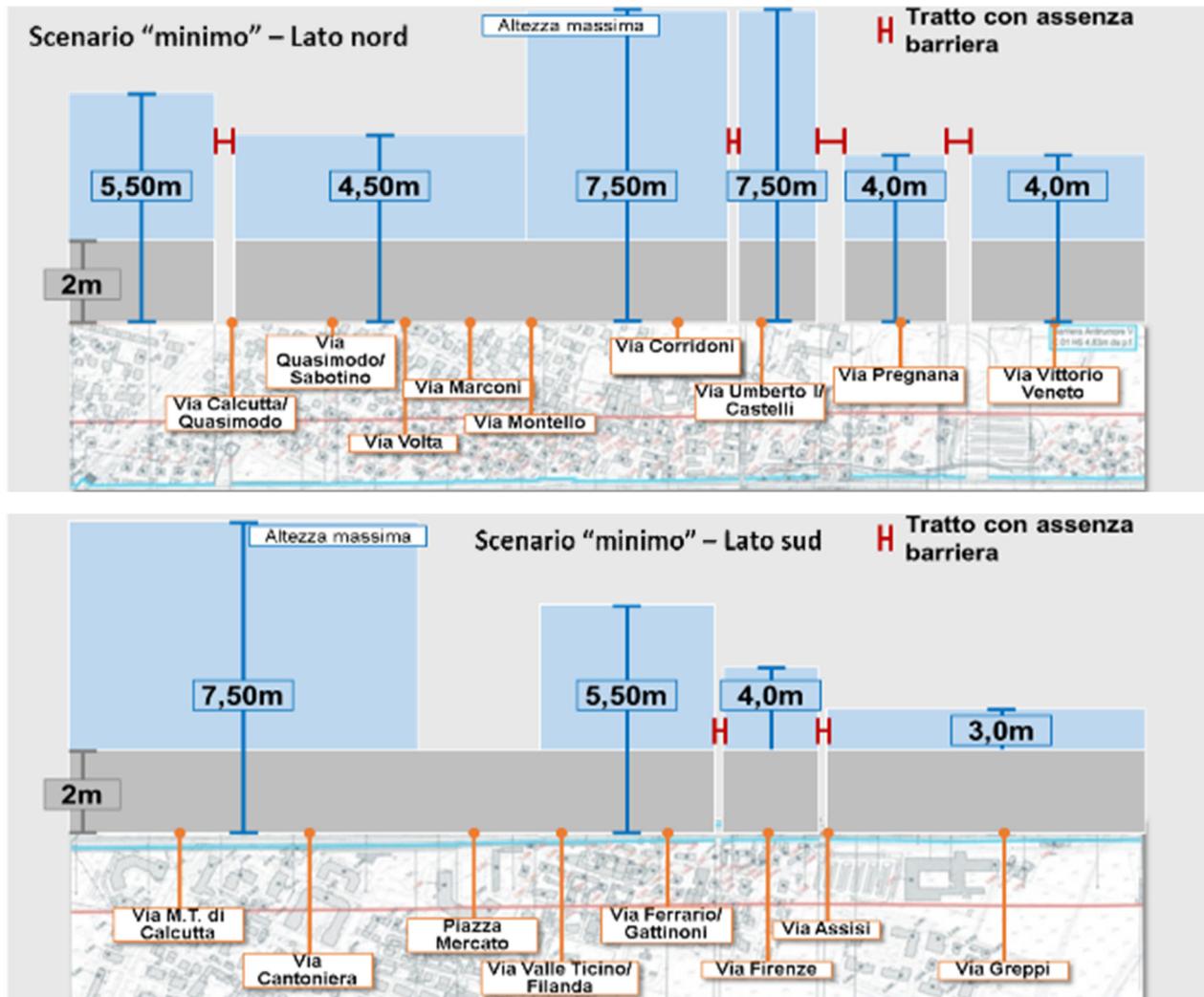
Nelle figure successive si vedono le barriere riportate lungo lo sviluppo del tracciato ferroviario per il lato nord e il lato sud, al fine di comprenderne meglio altezze e impatti.

Nella documentazione di progetto vi sono delle **indicazioni contraddittorie** rispetto alle barriere antirumore che verranno installate a Vanzago nel caso in cui l’opera venga ritenuta meritevole di proseguire l’iter amministrativo, sia in termini di altezze sia di tipologia. Esiste, nei fatti, un **dimensionamento** che de-



riva dallo studio acustico per il caso "a regime"³⁴, ovvero dopo la realizzazione anche del triplicamento Parabiago-Gallarate, e un dimensionamento nello scenario "minimo"³⁵, ovvero relativo al traffico ferroviario da implementarsi con il solo quadruplicamento della Rho-Parabiago e Raccordo Y.

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

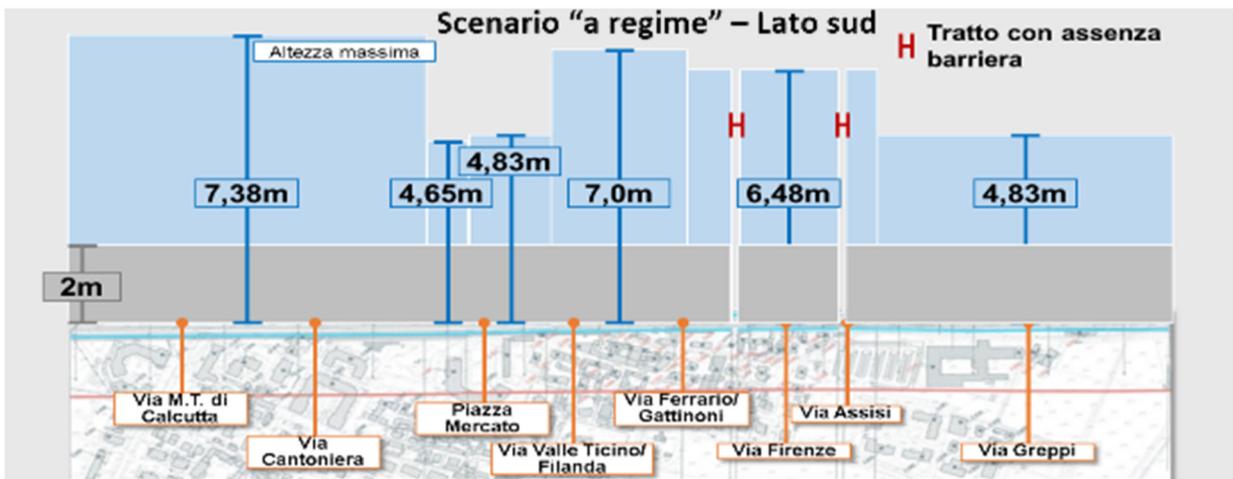
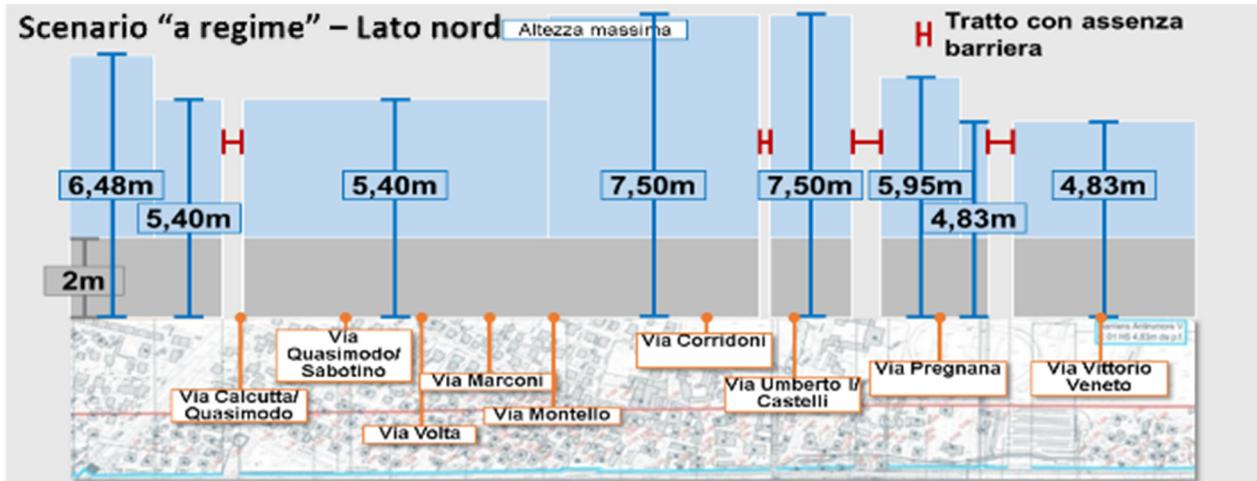


³⁴ Elaborati MDL112D22RHSAA000A001A, MDL112D22N6SA000A025A e MDL112D22N6SA000A026A del DVD1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. settembre 2012)

³⁵ Elaborati MDL130D22RGIM0006001A, MDL130D22P6IM0006008A e MDL130D22P6IM0006009A del DVD1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. novembre 2017)



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



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

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

1 – Come già osservato dal Comune nelle osservazioni precedenti, la Deliberazione del CIPE 33/2010 per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore prevedeva che "ferma restando la funzionalità delle barriere antirumore previste dal progetto definitivo in approvazione, al fine di consentire un migliore inserimento paesaggistico delle stesse, il soggetto aggiudicatore provvederà ad apportare non sostanziali modifiche al tipologico attualmente in uso in maniera tale da prevedere l'uso di barriere in cemento fino all'altezza di due metri e trasparenti per le porzioni di barriera eccedenti i due metri di altezza. Inoltre, dal lato della barriera non interessato dalla circolazione dei treni, laddove ritenute utili, dovranno essere previste apposite maglie atte a consentire la crescita di piante rampicanti al fine di ottenere una significativa



schermatura della porzione di barriera in cemento. Sarà onere del soggetto aggiudicatore la messa a dimora delle piante di cui trattasi”.

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

Attualmente tale previsione permane nella descrizione dello studio acustico in alcuni tratti, ed anche nella relazione di cantierizzazione³⁶, in particolare per la BA-C-07 tra pk 2+438 e pk 2+870 (H2 di altezza 2,98 m da p.f.) in zona via Assisi/Stazione e la BA-C-11 tra pk 3+342 e 3+909 (H10 di altezza 7,38 m da p.f.) dal parco della Filanda fino alla SP229 in Pogliano, in affaccio ai condomini “Filanda 1”, “Filanda 6” e “Filanda 7”.

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

Le tavole con la localizzazione degli interventi di mitigazione dello studio acustico³⁷, invece, riportano tratti grafici differenti, con barriere tutte trasparenti all’interno del Comune di Vanzago. Si chiede di **fare chiarezza** su questo punto e, ovviamente, si conferma la richiesta già espressa in passato di **non prevedere barriere opache** a Vanzago visto l’elevato grado di antropizzazione del territorio.

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

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

La presenza di un muro fisico, in alcuni casi alto ben 7 m, al centro del nucleo abitato rappresenta una soluzione inaccettabile, anche in presenza di mitigazioni a verde, poiché costituisce una vera e propria frattura territoriale con il conseguente deturpamento della qualità paesaggistica e visiva e l’eliminazione della con-

³⁶ Elaborato MDL132D53RGA0000001A del DVD 4 – 44. CANTIERIZZAZIONE (rev. novembre 2017)

³⁷ Elaborati MDL112D22N6SA000A025A e MDL112D22N6SA000A026A del DVD1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. settembre 2012)



tinuità urbanistica. Tale situazione rende quindi necessario un notevole **sforzo architettonico** e un'attenta **progettazione da un punto di vista tecnico ed estetico** che, discostandosi dal tipologico standard attualmente in uso, punti come prima soluzione alla realizzazione di barriere "**completamente trasparenti**".

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

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

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

- Nell'ambito della **revisione dello Studio di Impatto Ambientale** (SIA) per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e Verifica di Incidenza (VINCA), di **predisporre uno studio acustico dedicato a Vanzago con SoundPLAN da svolgersi in contraddittorio con l'Amministrazione Comunale di Vanzago ed ARPA Lombardia**, che contempli, in primo luogo, la verifica dello Studio acustico per la fase funzionale "minima" del PD2020³⁸. In particolare, **non è condivisibile** – se effettivamente così è stato modellizzato – l'inserimento nel modello acustico di una **velocità dei convogli pari a 160 km/h per treni diurni e notturni passeggeri di tipo ES e REG, e di 100 km/h per i treni merci** (ref. pag. 32 della Relazione Acustica⁴⁹). Anche la classificazione delle strade come sorgenti concorsuali di rumore sui recettori è inadeguata e non corretta, avendo stimato in Vanzago strade urbane (o addirittura strade chiuse come via Cantoniera) come strade ad alta intensità di traffico, addivenendo, così, ad una sovrastima dell'inquinamento acustico. Inoltre bisognerebbe tenere conto nel realizzare il nuovo studio della casistica dei treni merci che saranno impiegati nel periodo *post-operam* in particolare vista l'applicazione progressiva della specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Materiale rotabile - Rumore" del sistema ferroviario dell'UE ("STI NOI") di cui al regolamento (UE) n. 1304/2014 con le successive modifiche e aggiornamenti e, soprattutto, con il recepimento integrale di tale normativa da parte della Svizzera che dovrebbe ridurre il rumore dei treni merci provenienti da oltralpe.

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

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

³⁸ Elaborato MDL130D22RGIM0006001A del DVD 1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. novembre 2017)

(come richiesto da Regione Lombardia) ed imposizione della velocità di transito nel tratto in Vanzago ridotta, al fine di contenere l'origine del rumore.

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

C. Dopo l'inserimento della riduzione del rumore alla sorgente di cui in precedenza, **effettuare una simulazione acustica con SoundPLAN inserendo il tipologico H0 (senza barriere fonoassorbenti) su tutta la linea al fine di definire il numero di recettori su cui intervenire** e valutare così l'impatto sul quadro economico che dovrebbe non essere eccessivo, in quanto la previsione degli interventi diretti sui recettori si compensa con l'eliminazione della posa delle barriere fonoassorbenti e con la riduzione dell'impatto, anche economico, delle lavorazioni in soggezione ferroviaria.

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

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

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

Dai dati desunti dalle **"Schede di censimento dei ricettori"** dello Studio acustico³⁹ e dalle cartografie connesse, si stima che il numero di recettori a Vanzago interessati è pari a circa 223 (circa 130 recettori con i codici C1000-C1152, circa 80 con i codici C2001-2082 e 13 con i codici C3001-3009, 4001, 5001, 5002, 6001). Di questi, già 11 recettori pare che debbano ricevere comunque interventi di mitigazione in facciata, a quanto risulta, nel piano degli espropri, dalla "Relazione giustificativa per gli interventi diretti sui ricettori"⁴⁰.

³⁹ Elaborati MDL112D22SHSA000A005A e MDL112D22SHSA000A006A del DVD1 – 05. STUDIO ACUSTICO (rev. settembre 2012)

⁴⁰ Elaborato MDL130D43RGAQ0000003A del DVD1 – 04. ESPROPRIO (rev. dicembre 2017)



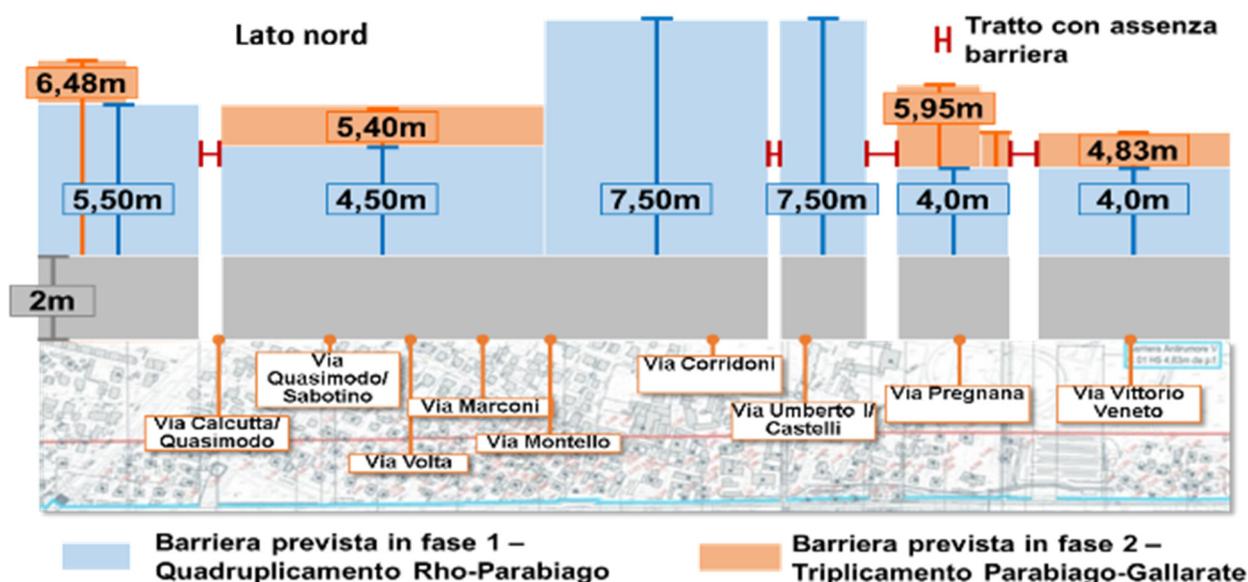
Comune	K	ricettori da mitigare	superfici da asservire	mq infissi da sostituire
Rho	0,80	65	18.960	3.792
Pregnana M.se	0,80	3	600	120
Vanzago	0,80	11	2.640	528
Nerviano	0,80	3	480	96
Parabiago	0,80	14	3.120	624
Canegrate	0,80	1	120	24
Totale		97	25.920	5.184

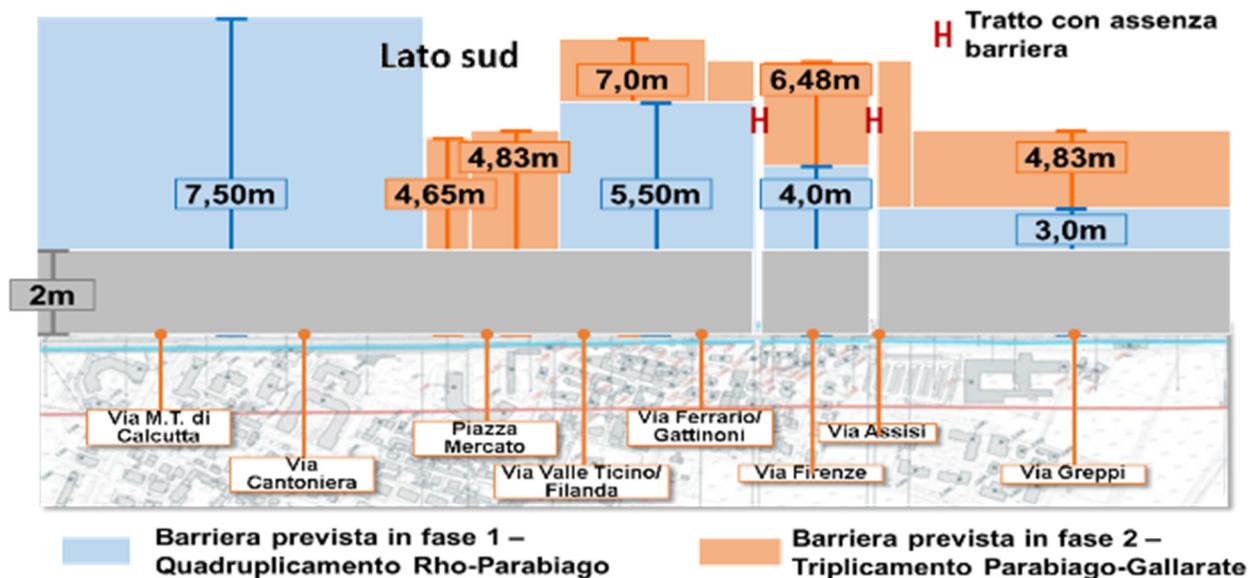
La relazione succitata e le formule indicate, consentono di valutare attentamente l'analisi costi-benefici relativa all'altezza delle barriere acustiche nei vari scenari di ottimizzazione acustica previsti e addivenire al caso ottimale che consente di non realizzare del tutto o realizzare le barriere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

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

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

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





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

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

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

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

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

MISURAZIONI ACUSTICHE DI PROGETTO

Lo **studio acustico** allegato al progetto definitivo è stato **effettuato considerando** un numero di **treni merci** pari all'attuale, ovvero 20 tracce.

Come già detto, si chiede che la tratta Rho-Gallarate sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere. In subordine risulta strettamente necessario **garantire che il numero di 20 treni merci giornalieri sia considerato il limite massimo per la linea**. Un eventuale aumento di tale numero invaliderebbe la simulazione acustica effettuata, con conseguente superamento dei limiti



acustici previsti dalla legge, producendo disagi inaccettabili alla cittadinanza con particolare riferimento ai recettori sensibili lungo la linea.

Nella documentazione di progetto è possibile leggere: *“gli interventi proposti consentono, infatti, di riportare la maggior parte dei ricettori entro i limiti di norma. I livelli sonori nel periodo diurno si attestano in corrispondenza di tutti i comuni della tratta mediamente tra i 50 dB(A) e i 55 dB(A). Ciò nondimeno permangono alcune situazioni di impatto residuo che, anche considerando in via cautelativa un coefficiente di fonoisolamento degli infissi esistenti pari a 20 dB, determinano situazioni di impatto interno. Per tali ricettori comunque, successivamente alla realizzazione delle opere di mitigazione, verrà opportunamente verificato il rispetto dei limiti interni, ricorrendo – ove necessario – a mitigazioni dirette sugli stessi”*.

Si ritiene indispensabile, per tali abitazioni, la previsione e realizzazione di **interventi di mitigazione diretta da attuarsi sin dalla fase di cantiere**, senza attendere le verifiche del rispetto dei limiti nella fase di esercizio, configurandosi quali interventi di prevenzione che permetteranno ai cittadini coinvolti di non trovarsi nella situazione di sopportare disagi in attesa di soluzioni senza alcuna garanzia sulle tempistiche di realizzazione e sulla conseguente copertura economica.

Si chiede, inoltre, la verifica, durante la fase di progettazione esecutiva, durante la cantierizzazione e la messa in esercizio della nuova linea ferroviaria, dell'**ottemperanza** a quanto previsto dalla **zonizzazione acustica** approvata dal Comune di Vanzago con DCC n. 31 del 17.06.2011, sia per quanto riguarda la situazione post operam e il futuro servizio ferroviario, sia per quanto concerne i lavori previsti durante la fase di cantierizzazione.

VIBRAZIONI

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

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

5.10 Quadro di riferimento ambientale: materie prime e rifiuti, terre e rocce da scavo

PIANO DI UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO

Il Piano di Utilizzo dei materiali da scavo, così come previsto dalla specifica legislazione per la gestione come sottoprodotti delle terre e rocce da scavo, il DPR n. 120 del 13.06.2017, è stato predisposto e presentato al Ministero nell'ambito della procedura di VIA per l'approvazione dell'OPERA, considerando come opera "OPERA" l'insieme dei lavori del tratto ferroviario "Rho – Gallarate", lotto 31 – PRG Rho, e lotto 32 – Quadruplicamento Rho – Parabiago e Raccordo Y.



Le modalità di presentazione del piano di utilizzo, ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017, sono dettagliate nell'allegato 5 dello stesso decreto. Pertanto, il DPR 120/2017, ed in particolare quanto riportato nell'allegato 5, è stato preso come riferimento per valutare il piano di utilizzo presentato da RFI nel documento CUP: J31J05000010001, allegato alla domanda per la procedura VIA.

Di seguito si elencano le criticità e le carenze del Piano di Utilizzo.

- Il Proponente RFI spa/Italfer spa dichiara che l'esecutore o gli esecutori del Piano di Utilizzo saranno soggetti incaricati dal Proponente oppure incaricati dai "Gestori" dei siti di destinazione dei materiali. Questa seconda possibilità non è prevista dall'art. 17 del DPR 120/2017, che indica, invece, che solo il "Proponente", quindi RFI /Italfer, può incaricare l'esecutore del Piano di Utilizzo.
- In relazione ai singoli siti di produzione, manca completamente l'indicazione dei relativi volumi in banco suddivisi nelle diverse litologie.
- La caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo svolta in fase di progetto non è conforme alle previsioni contenute nell'allegato 2 del DPR 120/2017. In particolare, è completamente insufficiente, sia il numero dei punti di indagine, sia il numero dei campionamenti e delle analisi effettuati rispetto a quelli ritenuti necessari dal DPR 120/2017. La carenza della caratterizzazione ambientale in fase di progetto verrebbe giustificata da RFI/Italfer come sostituibile dalla caratterizzazione ambientale da svolgere in fase successiva in corso d'opera, durante l'effettuazione dei lavori, ma questa seconda possibilità è ammessa dal DPR 120/2017 solo nel caso in cui sia comprovata l'impossibilità di eseguire un'indagine ambientale propedeutica alla realizzazione dell'opera da cui deriva la produzione delle terre e rocce da scavo. Nel caso specifico non esistono impedimenti a svolgere la caratterizzazione ambientale in fase di progetto.
- Il Piano di Utilizzo è completamente carente di un'indagine conoscitiva sulle singole aree di intervento (ad esempio, fonti bibliografiche, studi pregressi, fonti cartografiche) con particolare attenzione alle attività antropiche svolte nei siti di produzione delle terre e rocce da scavo o di caratteristiche geologiche-idrogeologiche naturali dei siti che possono comportare la presenza di materiali con sostanze specifiche. Mancano, infatti, informazioni precise sull'uso pregresso dei siti e sulla cronistoria delle attività antropiche svolte su di essi. Manca la definizione delle aree a maggior possibilità di inquinamento e dei possibili percorsi di migrazione.
- Mancano le informazioni sulla presenza di pozzi e di piezometri nelle zone di interesse.

Si ritiene, quindi, che il Piano di Utilizzo predisposto da RFI/Italfer sia incompleto e che debba essere ripresentato corredato con tutte le informazioni e le indagini complete come previsto dal DPR n. 120 del 13 giugno 2017.

CAVE E IMPIANTI DI SMALTIMENTO

L'aver modificato alcuni elaborati progettuali nel febbraio-marzo 2021, dopo la consegna della documentazione agli enti nel dicembre 2020, ha comportato qualche problema nella consistenza dei siti di approvvigionamento e smaltimento, tale da non far più comprendere quale sia lo scenario da considerare all'interno del Progetto Definitivo vigente e per l'analisi di impatto ambientale.

È sufficiente confrontare, infatti, i seguenti due documenti presenti nella documentazione per la VIA per evidenziare dei problemi seri:

- MDL130D69C2CA0000001C – Corografia siti di approvvigionamento e smaltimento, da cui sono estratte le tabelle a colori qui di seguito;



- MDL132D53RGCA000001B – Relazione Generale di Cantierizzazione, da cui sono estratte le tabelle in toni di grigio.

Per quanto riguarda le cave, si osserva che il numero dei recettori è, in un caso 5 e nell'altro 7; inoltre, in un caso sono ad una distanza massima di 10 km dalla zona dei lavori, mentre nell'altro si arriva fino a 25 km. Quello che interessa maggiormente al Comune di Vanzago è la presenza, in un elenco, della "Cava C.na Maddonnina" che, in realtà, è l'impianto della ditta Eredi di Bellasio E. snc, situato nel suolo di Pregnana all'interno del Parco Agricolo Sud Milano.

Si veda il paragrafo dedicato per questo aspetto, perché il Comune di Vanzago ha espressamente chiesto di NON utilizzare tale sito di approvvigionamento, poiché non è più un ambito estrattivo autorizzato (erroneamente si menziona ATEg7), ma con il nuovo piano cave è una Cava di Recupero (Rg13) e la programmazione regionale e provinciale ne prevede la dismissione a breve.

CAVE - AMBITO ESTRATTIVO							
ID	COMUNE	CAVA(ATE)	N° AUTORIZZ.	VOLUMI (m³/anno)	DISTANZA	DISTANZA	PROPRIETARI
C1	LOGNATE POZZOLO (VA)	Cave Rossetti Casone Calderara ATEg3	Al.A n. 15 del 16/07/2016 Prov. di Varese	395.700	c.a. 17 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 25 km dal cantiere base Rho	Cave Rossetti Spa - Via XIV Maggio 180 21015 Lonate Pozzolo (VA)
C2	UBOLDO (VA)	Cave Fusi Loc. Casone Regusella ATEg3	n. 196 del 31/01/2017 e ampliamento con n. 1877 del 29/08/2017 Prov. di Varese	200.000	c.a. 6 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 10 km dal cantiere base Rho	Cave Fusi s.r.l. - Via IV Novembre 104 21140 Ubolde (VA)
C3	CERRIO MAGGIORE (MI)	Loc. Cascina del Bosco ATEg30	n. 340/2008, RM, lettera provincia Milano prot. N. 185437 del 18/07/2006	115.000	c.a. 4 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 8 km dal cantiere base Rho	Cava del Sempione S.p.A
C4	NERVIANO (MI)	Via delle Cave ATEg3 - C1		70.000	c.a. 2,8 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 7,5 km dal cantiere base Rho	Cave Vioneri s.r.l. - via delle cave 4, 20114 Nervesa (MI)
C5	ARLUNO (MI)	Cave Cascina S. Giacomo ATEg3	D. l. n. 17 gennaio 2012 n. 189	90.000	c.a. 3,5 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 10 km dal cantiere base Rho	Crisognani & Figli s.r.l. - Via Cassina S. Giacomo 20010 Arluno (MI)
C6	BOJATE SENAGO (MI)	Fisc. Casone Nuova ATEg3	n. 10182 del Piovato di Milano	75.000	c.a. 12 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 8 km dal cantiere base Rho	Cava Balanoffi s.r.l. - Via Pace 36 20021 Cassina Nuova (MI)
C7	PERO (MI)	Cave Cascina del Bosco ATEg30	n. 96/2002, RM, lettera provincia Milano prot. N. 185437 del 18/07/2006	125.000	c.a. 6 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 25 km dal cantiere base Rho	Estrazioni Località Boschi s.r.l. - Via dei Boschi 3 20018 Pero (MI)

CAVE - Ambito Estrattivo						
ID	COMUNE	CAVA(ATE)	VOLUMI (m³)	DISTANZA	DISTANZA	PROPRIETARI
C1	CERRIO MAGGIORE, PARABIAGO, SAN VITTORE OLONA	Cave San Lorenzo ATEg3 - Roccolo	135.000	c.a. 4 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 8 km dal cantiere base Rho	Cava del Sempione S.p.A.
C2	PERO	Cave Cascina del Bosco ATEg30	357.000	c.a. 8 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 2,5 km dal cantiere base Rho	Estrazioni Località Boschi s.r.l. - Via dei Boschi 3 20018 PERO (MI)
C3	PREGNANA MILANESE	Cave Cava Maddonnina ATEg7	134.000	c.a. 3 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 6 km dal cantiere base Rho	Eredi di Bellasio Eugenio snc - Via Arluno 20010 Pregnana Milanese (MI)
C4	ARLUNO	Cave Cava S. Giuseppe ATEg3	223.400	c.a. 3,5 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 8 km dal cantiere base Rho	Inerti Ecofer SGA s.r.l. - Via per Pogliano, 110 20010 Arluno (MI)
C5	ARLUNO, S. STEFANO TICINO	Cave Cava Mago ATEg3	220.000	c.a. 6 km da un punto baricentrico del progetto	c.a. 10 km dal cantiere base Rho	Soltes Strade & Cave s.r.l. - STR. PROVINCIALE PER TURBICO, Arluno, MI 20010

Per quanto riguarda gli impianti di smaltimento, invece, si nota che nelle due tabelle ci sono discordanze su una delle due discariche.

IMPIANTI DI SMALTIMENTO											
DISCARICHE PER INERTI											
ID	TIPOLOGIA	SITO	SOC.	LOC.	COMUNE	PROV.	C.E.R. AUTORIZZ.	VOLUMI AUTORIZZ. (m³)	DISTANZA (Km)	N. AUTORIZZ.	SCADENZA AUTORIZZ.
D1	Discarica rifiuti inerti	Discarica Cascina Regusella	Cava Fusi S.r.l.	Località Regusella	Uboldo	VA	170504	75.000	10	VA/189	05/06/2023
D2	Discarica rifiuti inerti	Discarica di Desio	Farina Ezio S.r.l.	Via Gaetana Agnesi	Desio	MB	170504 170804	90.000	20	389/2011	In attesa di rinnovo

IMPIANTI DI SMALTIMENTO											
DISCARICHE PER INERTI											
TIPOLOGIA	SITO	SOCIETÀ	LOCALITÀ	COMUNE	PROV.	C.E.R. AUTORIZZATI	VOLUMI AUTORIZZATI (m³)	DISTANZA (Km)	N. AUTORIZZAZIONI	SCADENZA AUTORIZZAZIONI	
Discarica rifiuti inerti	Discarica di Cero Maggiore	Enel S.r.l.	Località Regusella	Cero Maggiore	MI	170504	84.300 mc	2	2041/2017	31/12/2017	
Discarica rifiuti inerti	Discarica di Dado	Farina Ezio S.r.l.	Via Gaetana Agnesi	Dado	MB	170504 170804	90.000 mc	20	389/2011	07/10/2018*	



È importante che la documentazione sia consistente e che si chiarisca a cosa si fa riferimento, in quanto da questo discendono le considerazioni e le valutazioni in merito ai percorsi dei mezzi pesanti e all'impatto complessivo sull'ambiente e sul territorio locale.

IMPIEGO DELLA CAVA DI EREDI BELLASIO E. SNC

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

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

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



to di non incrementare i volumi di cava, di gestione terre e rocce da scavo e/o di trattamento di rifiuti, poiché l'impianto si trova in un contesto di pregio agricolo nel Corridoio principale della Rete Ecologica Regionale all'interno del Parco Agricolo Sud Milano e in vicinanza della ZSC/ZPS del WWF.

Inoltre, il Comune di Vanzago spinge perché presto si arrivi alla conclusione dell'attività di tale impianto, tant'è che attualmente Città metropolitana di Milano non ha concesso alcun ampliamento di questa attività, anzi, l'area in cui è collocata è passata dall'essere una ATEg7 – Ambito Territoriale Estrattivo, ad un Rg13, ovvero una cava di recupero che in breve tempo (5 anni massimo) deve cessare ogni attività e riqualificare l'area dove si trova e ri-naturalizzarla dopo lunghi decenni di consumo di suolo pregiato in aperta campagna in zone altamente tutelate.

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

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



5.11 Quadro di riferimento ambientale: salute pubblica

La trattazione del tema delle ricadute dell'opera in progetto sulla salute pubblica è riportata nel SIA2013, con l'obiettivo di caratterizzare lo *stato di qualità dell'ambiente, in relazione al benessere ed alla salute umana*, per verificare *la compatibilità delle conseguenze dirette e indirette delle opere e del loro esercizio con gli standards e i criteri per la prevenzione dei rischi riguardante la salute umana a breve, medio e lungo periodo.* [...] *Per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto, l'indagine deve riguardare la definizione dei livelli di qualità e di sicurezza delle condizioni di esercizio* [...]. In merito a questo secondo aspetto, le condizioni di sicurezza e di esercizio di una linea ferroviaria sono definite a livello di normativa tecnica di settore. Trattandosi di interventi relativi al trasporto di persone e di merci su ferro, il Proponente sottolinea che la realizzazione delle opere di progetto fornisce, di fatto, un contributo positivo al contenimento dei rischi connessi all'incidentalità stradale ed alla riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Gli aspetti del progetto considerati per valutare le potenziali influenze sullo stato della salute pubblica sono stati le emissioni di aeroinquinanti, l'inquinamento del suolo e delle acque superficiali o sotterranee, l'alterazione del clima acustico e l'insorgere di vibrazioni. Questi temi sono trattati nel SIA2013 nelle specifiche sezioni relative all'analisi delle pressioni prodotte dal progetto sulle singole componenti, pertanto, l'analisi della compatibilità delle opere e del loro esercizio in relazione alle ricadute dirette e indirette sul benessere e sulla la salute della popolazione coinvolta è stata affrontata come sintesi delle risultanze di tali analisi.

L'impatto sull'atmosfera provocato dalla linea ferroviaria è stato ritenuto limitato alla sola fase di realizzazione dell'opera, provocato dalla presenza di polveri che, pur tenendo conto del carattere temporaneo delle attività di cantiere, la può avere ricadute sulla salute pubblica, sia dal punto di vista patologico (aggravamenti nei soggetti asmatici e allergici), sia dal punto di vista della vivibilità. Il Proponente, comunque, ritiene che tali ricadute siano limitate, in quanto gli interventi di progetto interessano per la massima parte aree extraurbane e saranno accompagnati da misure da adottare nelle aree di cantiere tali da evitare l'insorgere di effetti sulla salute pubblica.

La previsione progettuale delle barriere antirumore viene ritenuta sufficiente per soddisfare l'obiettivo mitigativo di assicurare il rispetto dei limiti di immissione previsti dalla vigente normativa, cosicché è da escludersi un rischio per la salute pubblica.

Infine, il sistema di trazione elettrica della linea ferroviaria è valutato come una fonte di inquinamento da campi elettromagnetici estremamente ridotta, al punto da non poter essere considerata significativa.

Il SIA2021 non approfondisce ulteriormente il tema della salute pubblica, nemmeno adeguando la valutazione alle "Linee guida per la componente salute pubblica negli studi di impatto ambientale e negli studi preliminari ambientali", approvate con DGR n. X/4792 del 08.02.2016, quale revisione delle precedenti Linee guida di cui alla DGR n. X/1266 del 20.01.2014.

Il Comune di Vanzago ritiene, pertanto, di ribadire quanto già espresso dal parere CTVA n. 1509/2014 sul SIA2013, ossia la necessità di:

- produrre una specifica relazione in merito alle ricadute sulla salute pubblica dell'opera in progetto, con particolare riferimento al potenziale impatto correlato all'inquinamento acustico ed alle vibrazioni, sia in riferimento alla fase di esercizio che a quella di cantiere, ed all'inquinamento atmosferico per la fase di cantiere, prendendo come riferimento le precedentemente citate Linee guida regionali;
- assicurare la presenza di un fattore di luce diurna (FLD) negli spazi di abitazione aventi aperture finestrate prospettanti verso le previste barriere antirumore, nel caso in cui tali barriere, data la loro altezza, vi-



cinanza e/o scarse condizioni di pulizia dell'eventuale parte vetrata, possano costituire ostacolo all'illuminazione naturale diretta.

5.12 Opere di mitigazione ambientale: alberature e aree verdi

Le modifiche progettuali introdotte nel PD2020 non hanno comportato una revisione del sistema mitigativo predisposto per il PD2013 per il contenimento degli impatti associati al quadruplicamento della linea o al suo inserimento ambientale e paesaggistico. Uniche eccezioni riguardano, oltre agli interventi di mitigazione acustica per la fase di esercizio (delle quali si è già trattato), modifiche puntuali e limitate, volte a conformare gli interventi mitigativi alle variazioni intervenute e soluzioni di ripristino a fine lavori delle aree di cantiere, che è stato necessario introdurre ai fini dell'adeguamento alla intervenuta normativa sulla gestione dei materiali di scavo come sottoprodotto.

In territorio di Vanzago, le opere a verde constano in **interventi di potenziamento arboreo in via Assisi, via Quasimodo, via Della Filanda, parcheggio di via Pregnana**. Per essi è necessario osservare quanto segue, con riferimento alle tavole indicate come *“Opere a verde: planimetria sezioni e griglie di impianto”*⁴¹.

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

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

6 ALTRI RILIEVI TECNICI E RICHIESTE DI MIGLIORIE PUNTUALI AL PD2020

6.1 Assetto generale dell'andamento planimetrico del tracciato ferroviario

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

In particolare, è stato prescritto che:

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

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

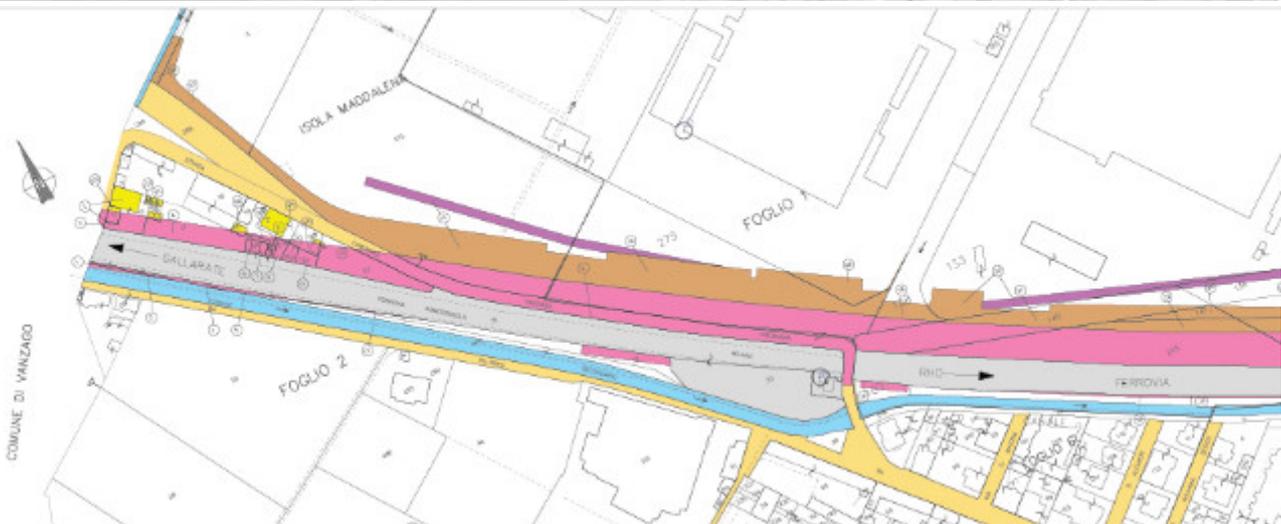
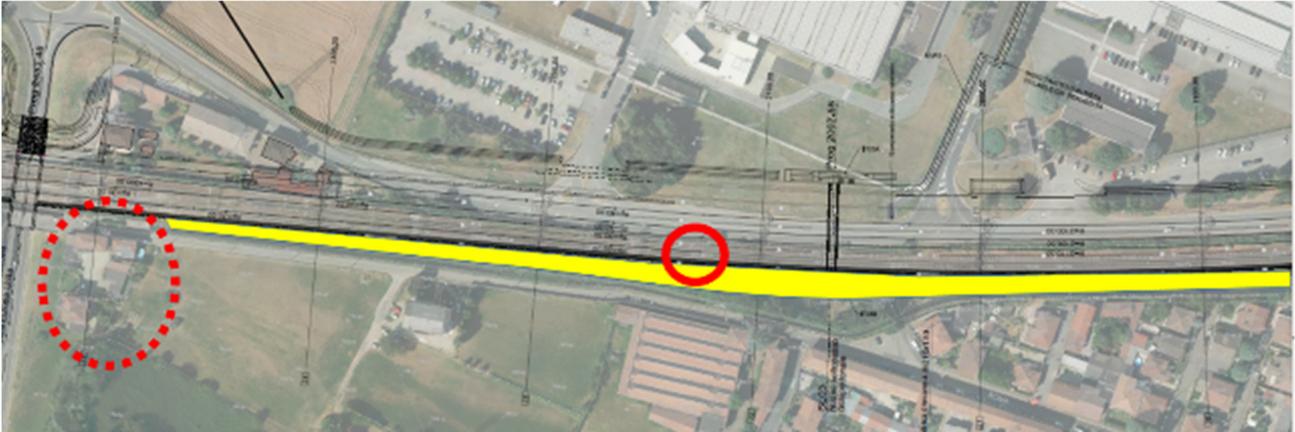
Poiché l'abitato in Pregnana di Isola Maddalena di fatto verrà abbattuto integralmente (come specificato al § 0) questa soluzione non risulta più problematica, ma altresì impedisce di salvaguardare la zona di Via Vittorio Veneto in Vanzago.

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

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

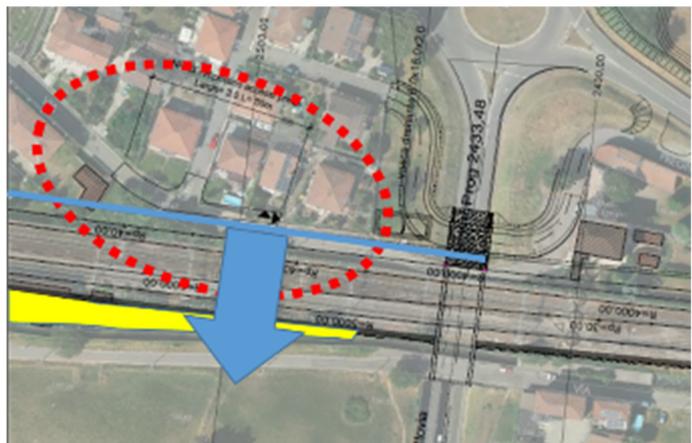
Si chiede pertanto ai progettisti di Italferr di valutare una nuova soluzione progettuale che mantenga il **binario sud della linea attuale come limite** almeno nel tratto tra km 1+300 e km 2+800, **e non già il limite nord**, come indicato nella prescrizione CIPE per Pregnana Milanese. In particolare,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

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



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

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



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



6.2 Adeguamento della stazione di Vanzago

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

Gli elaborati di riferimento analizzati sono quelli emessi nel 2017, in recepimento delle indicazioni derivanti dal parere del CSLPP del 26.09.2014. Per altro, viene affermato da RFI, che *"nelle fasi propedeutiche all'appalto dei lavori, il Progetto Definitivo sarà adeguato ai nuovi standard tecnici ed ai nuovi capitoli di RFI, nonché alle normative nazionali/comunitarie intervenute, allo scopo di evitare false spese derivanti da ripetuti step di aggiornamento progettuale"*⁴².

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

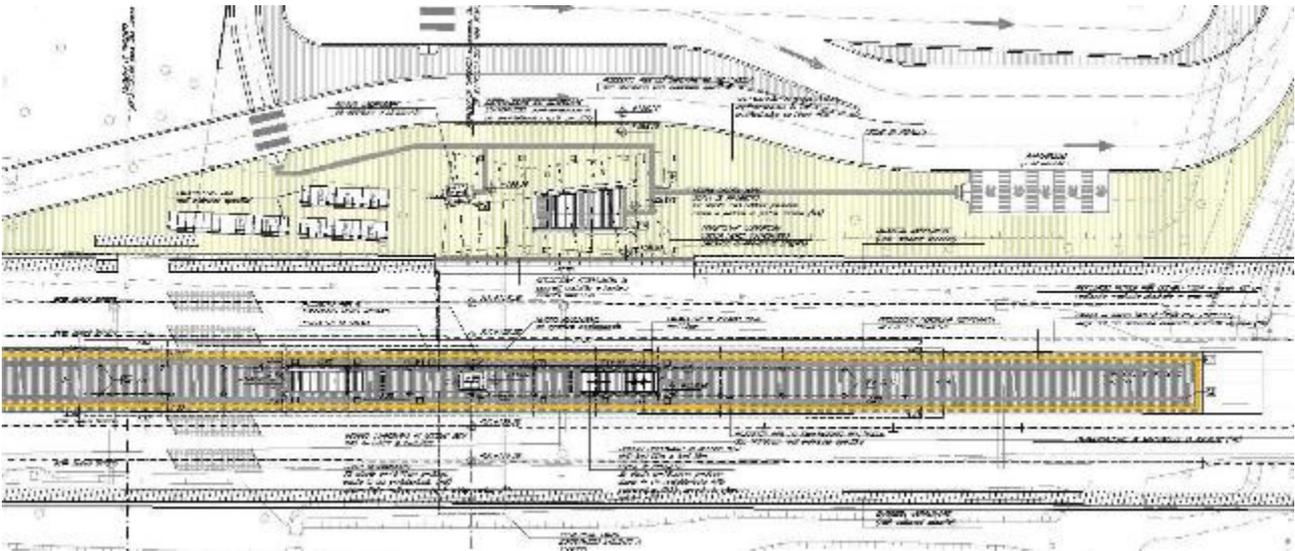
- le soluzioni progettuali proposte per le fermate/stazioni sono tese ad ottenere l'omogeneità del linguaggio architettonico, la riconoscibilità degli interventi sul territorio, il rispetto dei criteri di progettazione ecosostenibile, attraverso la riduzione degli scarti, la contrazione dei tempi di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

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

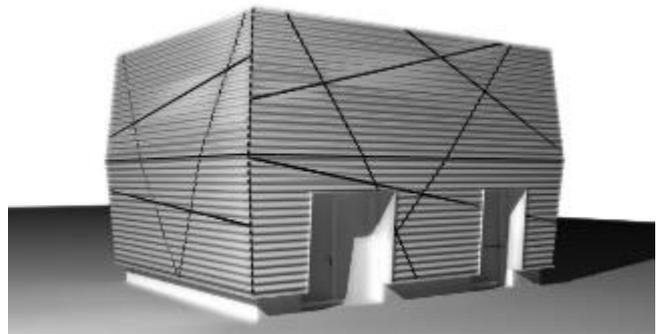
- **ricostruzione del demolito marciapiede ad isola**, di lunghezza paria circa 280m, con pavimentazione in mattonelle di asfalto, percorsi tattili in gres e ciglio di banchina prefabbricato;
- realizzazione di un **nuovo sottopasso di stazione** (alla progressiva pk 2+687.93, all'altezza del nuovo parcheggio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



⁴² Elaborato MDL132D26RGFV0000001A (pag. 4) del DVD3 – 35.11 FERMATE E STAZIONI (rev. ottobre 2017)

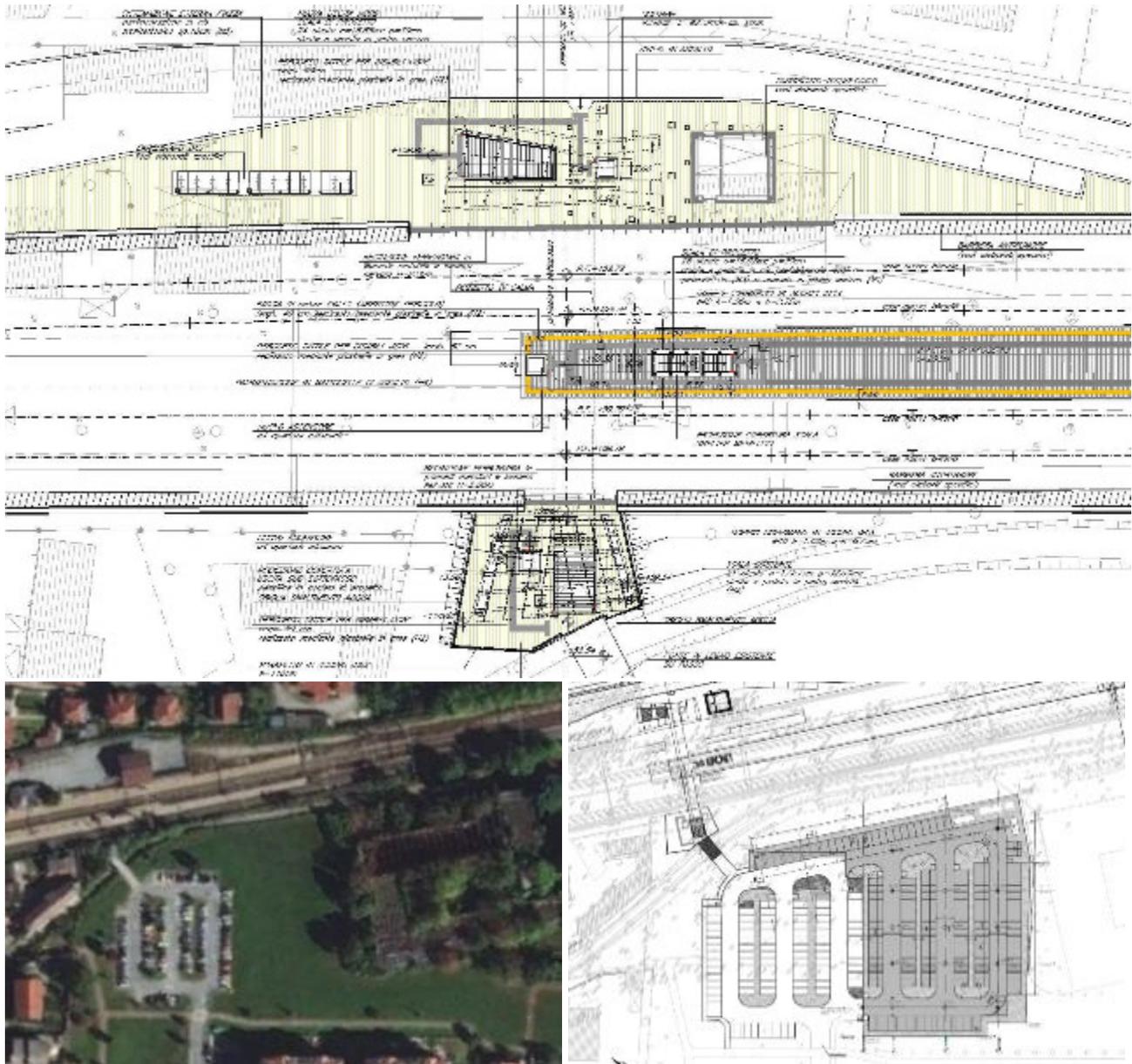


- realizzazione del solo **rustico del tratto di sottopasso** che, in una fase successiva, permetterà il **collegamento** al nuovo sottopasso di stazione **anche dal lato sud** (in questa prima fase separato dal tratto aperto ai viaggiatori tramite una parete, da demolire all'apertura dell'accesso completato da entrambi i lati);
- **adeguamento dell'esistente sottopasso ferroviario promiscuo**, in termini di finiture e di strutture, anche per consentire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta; per l'accesso da sud, è previsto il rifacimento delle finiture della scala esistente presso il parcheggio "Vanzago Sud", con realizzazione di un nuovo ascensore in affiancamento alla scala stessa e di una pensilina di copertura in acciaio; per l'accesso da nord è previsto il rifacimento della scala, con nuovo ascensore contrapposto e pensilina in acciaio, analoga a quella del nuovo sottopasso; la scala di accesso alla banchina ad isola (ma non l'ascensore) sarà, anch'essa coperta da una pensilina in c.a. prefabbricata;
- **ripavimentazione dei piazzali** antistanti agli accessi con un getto di calcestruzzo, rinforzato da fibre colorate in polipropilene, con collocazione di stalli per le biciclette;
- realizzazione, accanto alla riorganizzata uscita nord del sottopasso promiscuo esistente, di un **Fabbricato Tecnologico** (locale quadri e piccolo ripostiglio), con un limitrofo piccolo parcheggio di servizio.

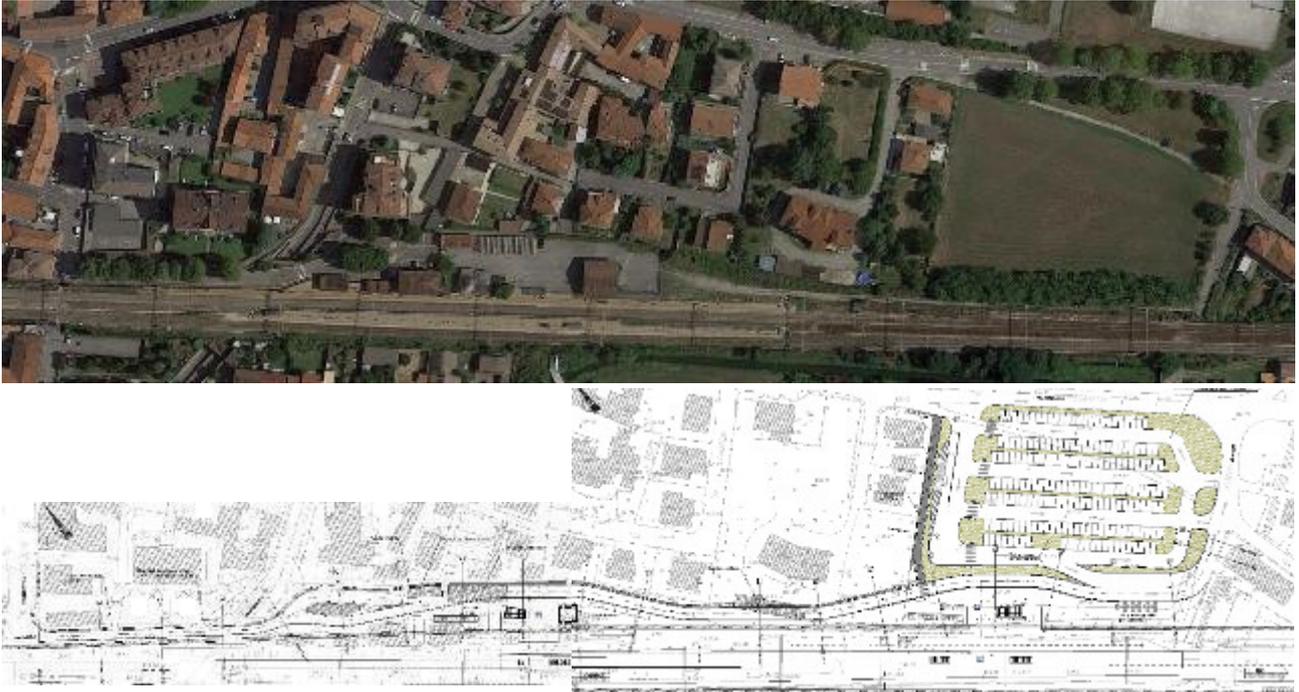


Nei pressi della fermata di Vanzago sono previste due estese aree a parcheggio, ossia:

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



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



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

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

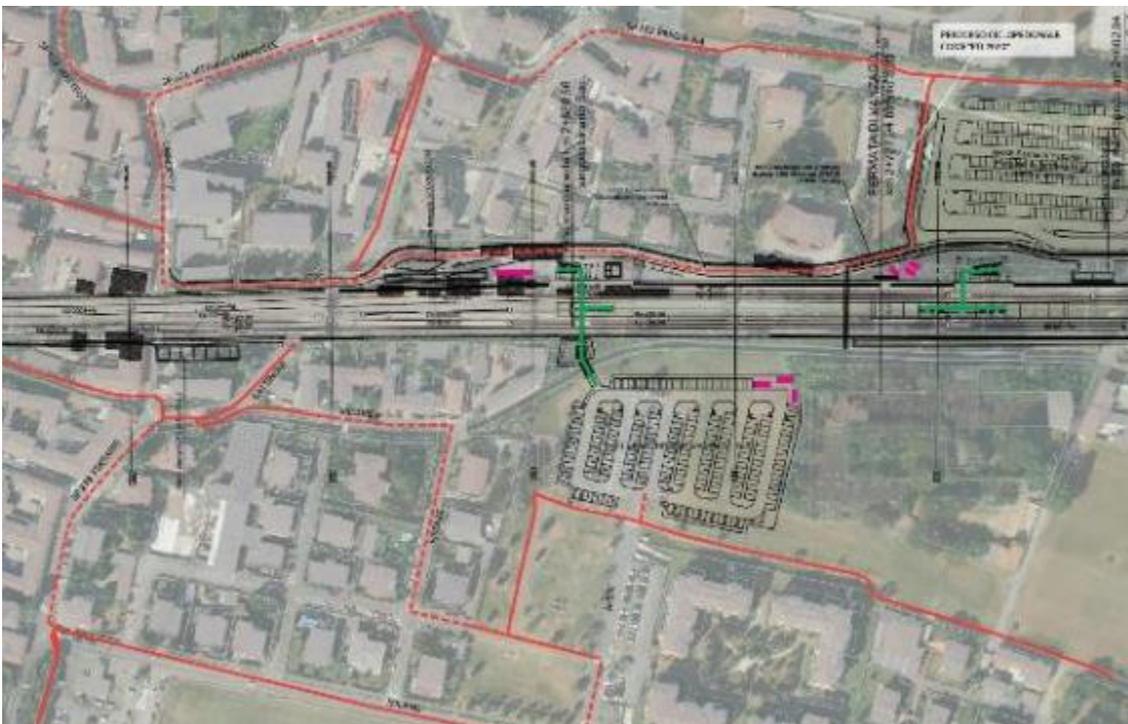
In particolare, il Comune ritiene indispensabile, in considerazione dell'elevato numero di passeggeri previsti dai modelli trasportistici elaborati da Regione Lombardia nel Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti PRMT, dotare la struttura di **servizi igienici**, di una **sala di aspetto** e di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

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

3 – Un più articolato elemento di criticità riguarda il **complessivo sistema di accessibilità alla fermata/stazione**, ritenuto non sufficientemente integrato con il sistema viabilistico e dei collegamenti ciclopedonali della città, risultando, di fatto, rafforzato dal progetto in esame essenzialmente solo dal fronte nord. Di seguito si riportano gli schemi di accessibilità veicolare e ciclo-pedonale derivanti dalla realizzazione delle previsioni del PD2020.



— Accessibilità veicolare come da "PD 2020"



— Accessibilità ciclabile come da "PD 2020" — Accessibilità pedonale come da "PD 2020"
- - - Itinerario ciclabile promiscuo al traffico veicolare come da "PD 2020" ■ Stalli per biciclette come da "PD 2020"

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

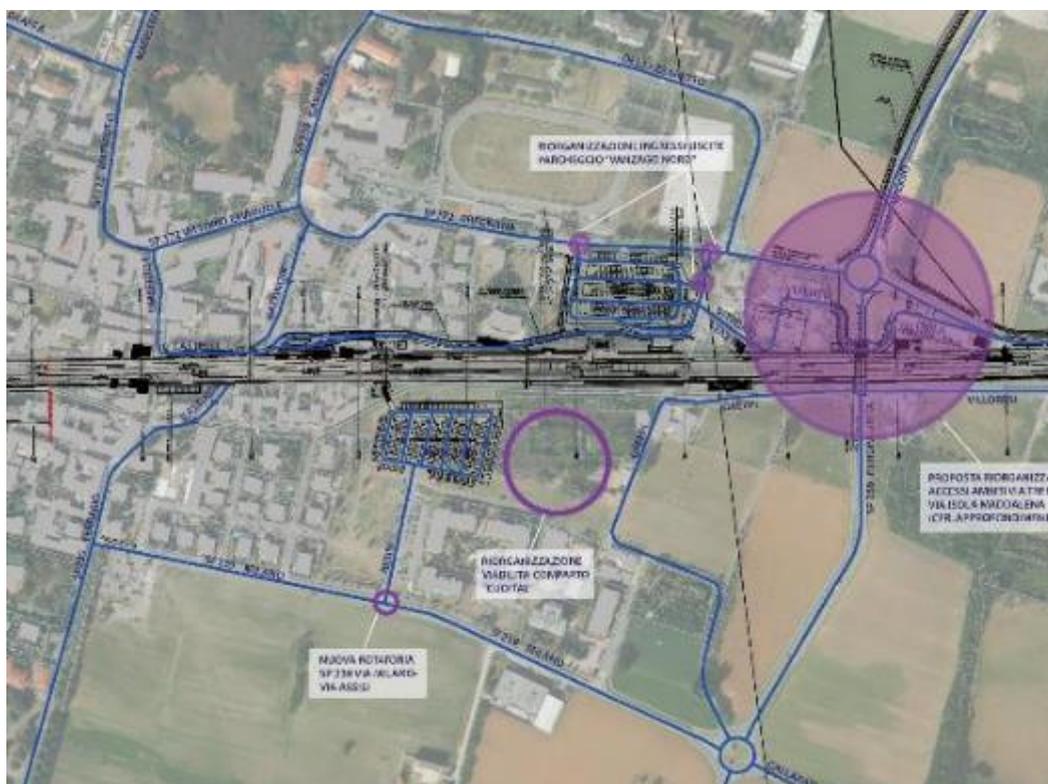
- Realizzazione del **nuovo sottopasso di stazione** all'altezza del parcheggio "Vanzago Nord" **nella sua interezza**, ossia con messa in esercizio, contestualmente alle altre opere, anche dell'accesso da sud, prevedendo un adeguato **collegamento ciclo-pedonale con la via Greppi**, con eventuale posa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



Stazione al Comando della Polizia Locale, attraverso un collegamento radio con antenna, esattamente come avviene al momento.

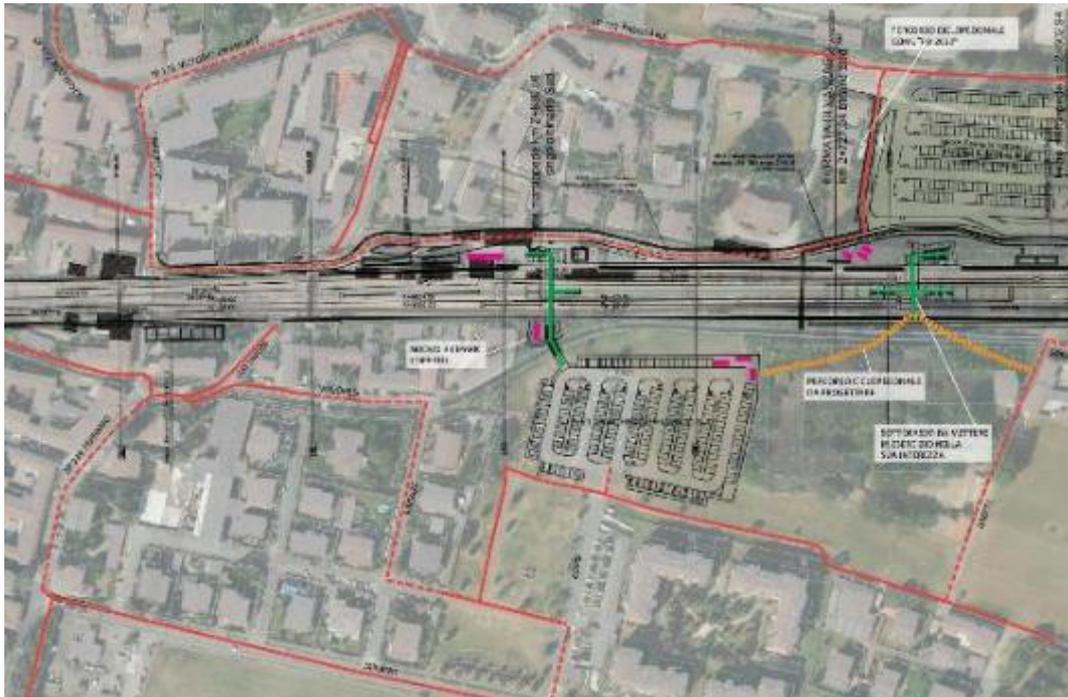
- Vista la particolare delicatezza ai fini della sicurezza pubblica della Stazione è necessario che la nuova stazione abbia una **adeguata illuminazione** non solo dei **binari** ma anche delle **zone esterne**, in particolar modo i collegamenti ciclopedonali e le aree di sosta. Si chiede di sottoporre al Comune di Vanzago uno **studio illuminotecnico** e una soluzione per l'illuminazione di tutta l'area che va da via Castelli a via Pregnana, comprensiva del nuovo Parcheggio Nord, e dell'area a sud, in particolare il parcheggio di via Assisi e la ciclopedonalità associata.
- Al fine di minimizzare il più possibile i disagi per gli abitanti di Vanzago si prescrive che **l'esecuzione dei lavori** previsti in corrispondenza della stazione avvenga nella **fascia diurna massima dalle ore 6 alle ore 22**, al contrario di quanto previsto nel PD2020. Si chiede che le **lavorazioni interferenti con l'esercizio ferroviario** saranno **svolte in soggezione all'esercizio ferroviario e non in interruzione notturna**, in particolar modo durante le giornate di sabato e domenica e nei giorni festivi quando il flusso passeggeri pendolari è assente.
- **Verifica puntuale e riorganizzazione del sistema di ingressi ed uscite alla nuova area di parcheggio "Vanzago Nord"** da via Pregnana e dalla nuova viabilità/via Vittorio Veneto, ritenendo non sufficientemente esaustive le considerazioni effettuate per il cosiddetto "AMBITO 6: PARCHEGGIO VANZAGO" di cui allo "Studio di Trasporto stradale" del PD2020⁴³.

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



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

⁴³ Elaborato LN0000D16RGTS0002001A del DVD1 – 01. ELABORATI GENERALI (rev. ottobre 2019)

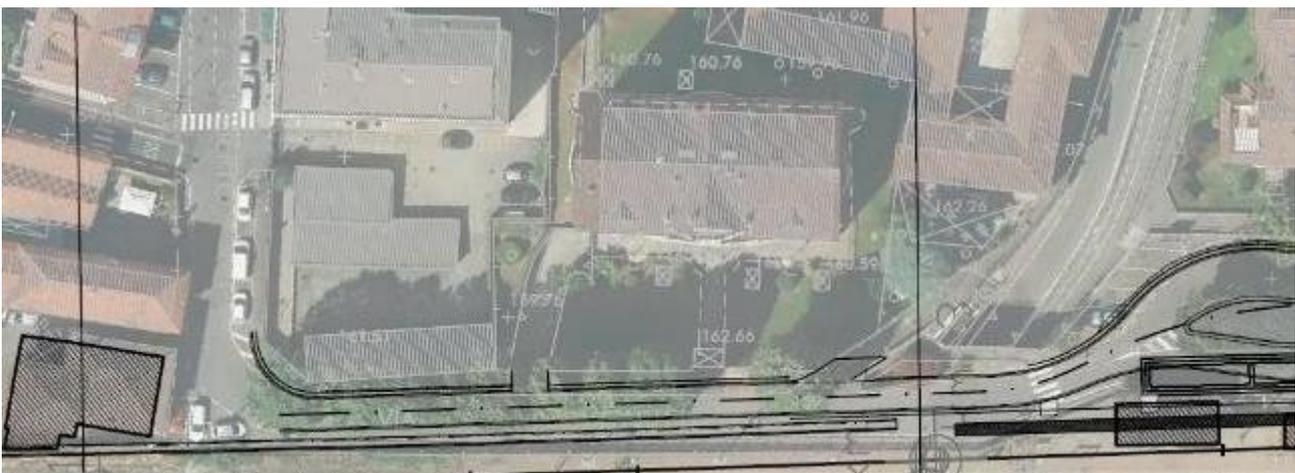


- Accessibilità ciclabile come da "PD 2020"
- Accessibilità pedonale come da "PD 2020" e integrazioni proposte
- - Itinerario ciclabile promiscuo al traffico veicolare
- Stalli per biciclette come da "PD 2020"
- - Percorso ciclo-pedonale da progettare (in funzione anche della riorganizzazione del comparto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

6.3 Adeguamenti viari e piste ciclabili

NUOVA DEFINIZIONE DELLA VIA CASTELLI

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



Il Comune di Vanzago ritiene opportuno proporre le seguenti modifiche/migliorie, in relazione alla criticità riscontrata, che concerne la necessità di abbattimento del filare di alberi posti in fregio alla ferrovia, unitamente alla necessità di garantire la continuità dei percorsi pedonali per la stazione e la viabilità di compar-



to. Si noti che, ad esempio, sul lato della ferrovia, nel PD2020 non si prevede più un marciapiede e questo interrompe i percorsi pedonali oggi esistenti.

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

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

Si chiede, inoltre:

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

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

PISTA CICLABILE TRA LA FERMATA DI VANZAGO ED IL BOSCO WWF DI VANZAGO [NVX6]

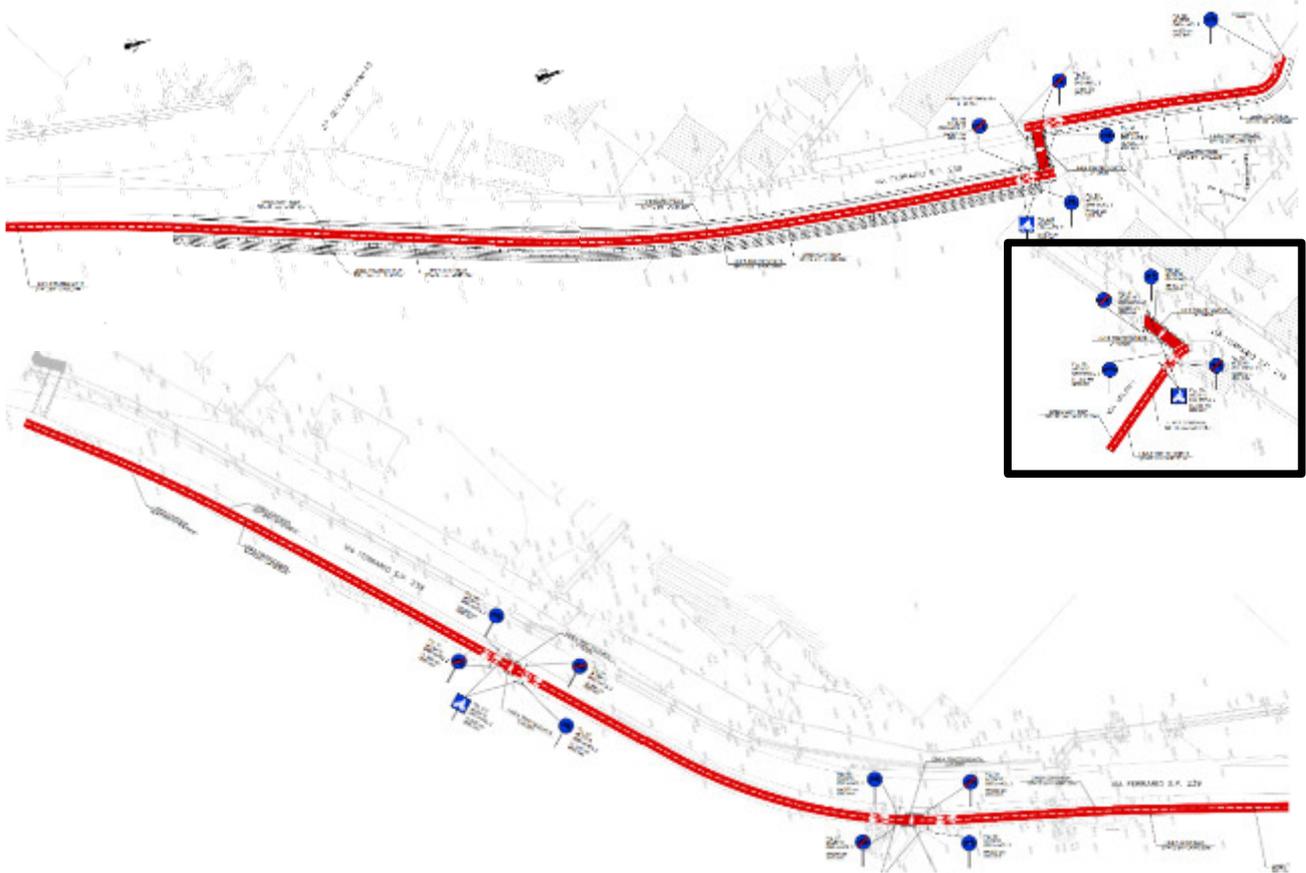
Il progetto in esame, rispondendo ad una specifica prescrizione del CIPE 2013, prevede la realizzazione dei tratti mancanti della pista ciclabile, ad oggi già in parte esistente, in affiancamento alla SP239 – via Ferrario, garantendo il completamento in sicurezza del collegamento ciclopedonale tra la fermata di Vanzago ed il Bosco WWF di Vanzago. L’opera, che inizia all’incrocio con via del Sasso e termina in prossimità dell’incrocio con via delle Tre Campane, consta di:

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





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



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

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





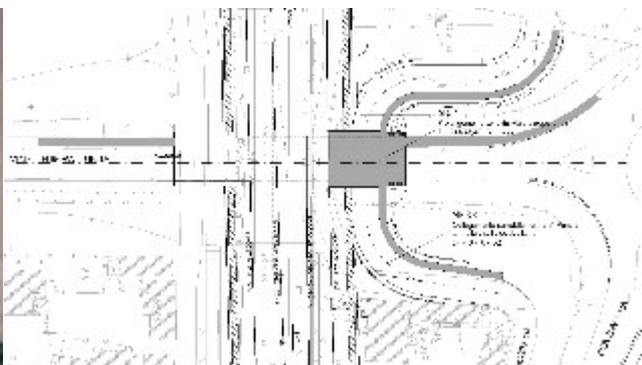
2 – Nell’ambito dell’adeguamento della sede viaria della SP239 – via Ferrario (funzionale all’inserimento della pista ciclabile), che vedrebbe il necessario coinvolgimento di Città metropolitana di Milano, gestore della strada stessa, il Comune di Vanzago ritiene opportuno riprendere le interlocuzioni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

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

PROLUNGAMENTO SOTTOVIA SP239 – VIALE EUROPA UNITA [SL02] E COLLEGAMENTO CARRABILE VIA VITTORIO VENETO-VIA ISOLA MADDALENA [NVK3]

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

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



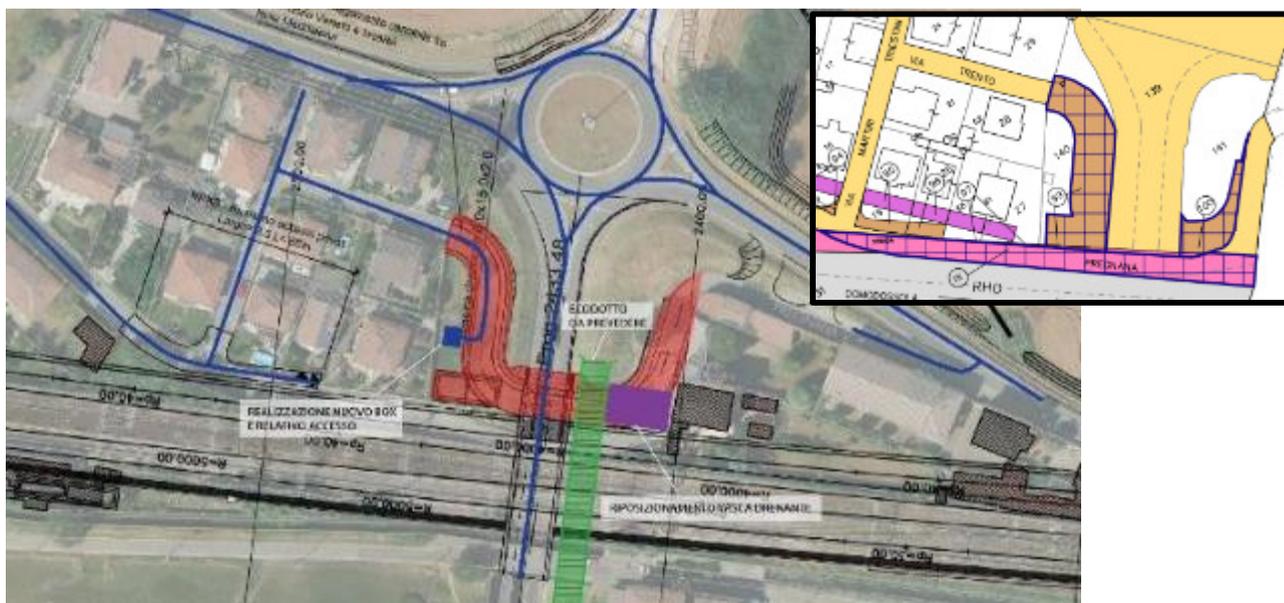
L’ampliamento verso nord del fascio dei binari previsto nel PD2020, andando ad occupare parte di **via Vittorio Veneto** che corre in fregio alla massicciata ferroviaria, comporta anche la necessità di **ripristinare gli accessi carrabili** alle proprietà private prospicienti la stessa via Vittorio Veneto.



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

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

1 – Stralcio del progetto del collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3], con conseguente contenimento dei costi generali di realizzazione delle opere. Tale stralcio risulterebbe, inoltre, funzionale a risolvere un'ulteriore criticità riscontrata nel progetto in esame, ossia l'interdizione dell'utilizzo del box della proprietà privata posta all'estremo sud del comparto di via Vittorio Veneto-via Trento (indicata al Foglio 6 – mappali 58, 61 e 27 del "Piano particellare di esproprio"⁴⁴), non risolta dal previsto ripristino degli accessi carrabili. Infatti, la mancata realizzazione del collegamento viario tra via Vittorio Veneto e via Isola Maddalena consentirebbe di disporre degli spazi sufficienti per **inserire un accesso a tale proprietà da via Trento** (ora a fondo cieco), con **riposizionamento del box privato** da realizzare a spese del Proponente dell'opera. In tale senso, il Comune di Vanzago chiede l'esproprio del terreno di proprietà al Foglio 6 – mappale 140 da parte del Proponente, al fine realizzare la viabilità di accesso per le auto alla proprietà e il box esterno suindicati. L'immagine seguente schematizza l'ipotesi proposta, oltre ad indicare l'ulteriore richiesta di **ricollocazione** (funzionale alla realizzazione del nuovo accesso alla proprietà da via Trento) della **vasca drenante** prevista immediatamente a nord del sottopasso della SP239 – viale Europa Unità (indicata al N° Piano 99 del "Piano particellare di esproprio"⁴⁵), posizionandola nell'area più a sud (al N° Piano 100 del "Piano particellare di esproprio"⁴⁶), sul confine con Pregnana Milanese, anch'essa resa disponibile con l'eliminazione del collegamento Vittorio Veneto-via Isola Maddalena.



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

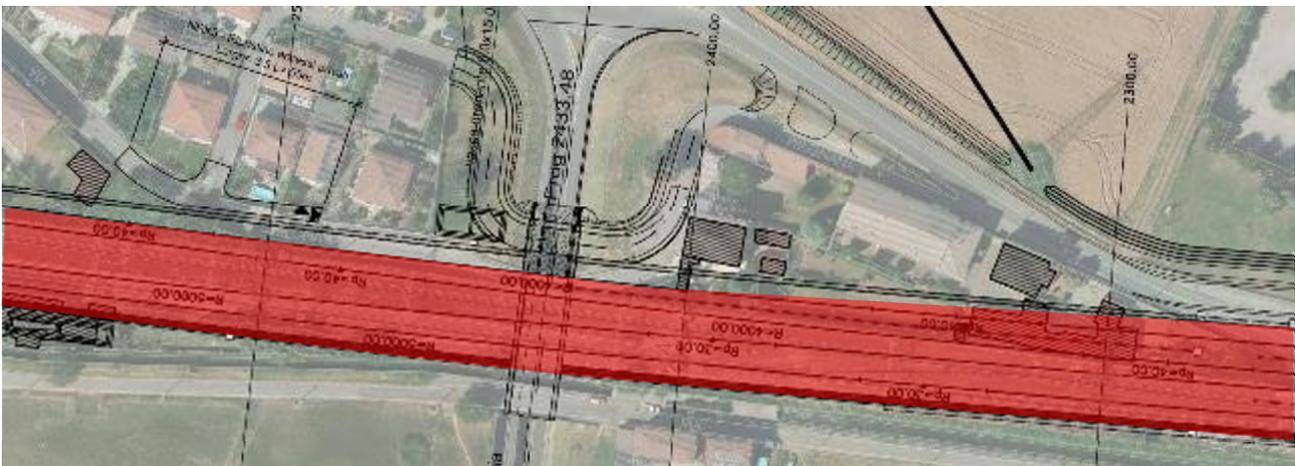
⁴⁴ Elaborati MDL130D43BDAQ0300001B e MDL130D43BDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

⁴⁵ Elaborati MDL130D43BDAQ0300001B e MDL130D43BDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

⁴⁶ Elaborati MDL130D43BDAQ0300001B e MDL130D43BDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

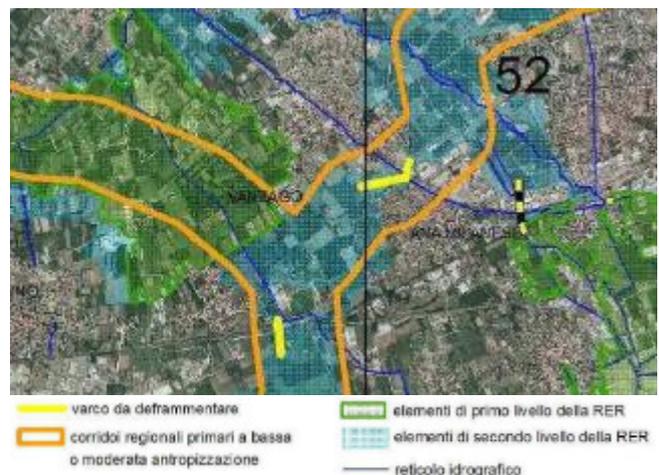


2 – Rimodulazione dell'estensione dell'impalcato del sottopasso della SP239 – viale Europa Unità, limitandolo alla **sola lunghezza necessaria all'inserimento dei nuovi binari** ferroviari e riducendo, pertanto, l'impatto complessivo dell'opera, sia per le abitazioni prospicienti la linea, sia per quanto riguarda l'interferenza (in termini di pendenza e altezza netta del manufatto) con la sottostante strada provinciale. Si chiede altresì di studiare una soluzione che consenta di **ridurre al minimo** in questa zona l'**estensione planimetrica dei binari**, non solo per minimizzare l'impatto sul viadotto, ma anche per evitare di fare terminare i binari e la barriera a nord sulla via Vittorio Veneto, come già osservato altrove. Si è ben consci del vincolo fisico dettato, da un lato, dal Villoresi e, dall'altro, dalla larghezza attuale del viadotto, ma si osserva che in questa area, già in passato, erano presenti 3 binari e che, per lo sviluppo planimetrico dei nuovi binari, può essere utilizzata la zona campita in rosso nella figura successiva, non essendo più necessario (come detto al p.to 1 del presente paragrafo) il collegamento carrabile tra via Vittorio Veneto e via Isola Maddalena.



Area utilizzabile per la collocazione della sede ferroviaria

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





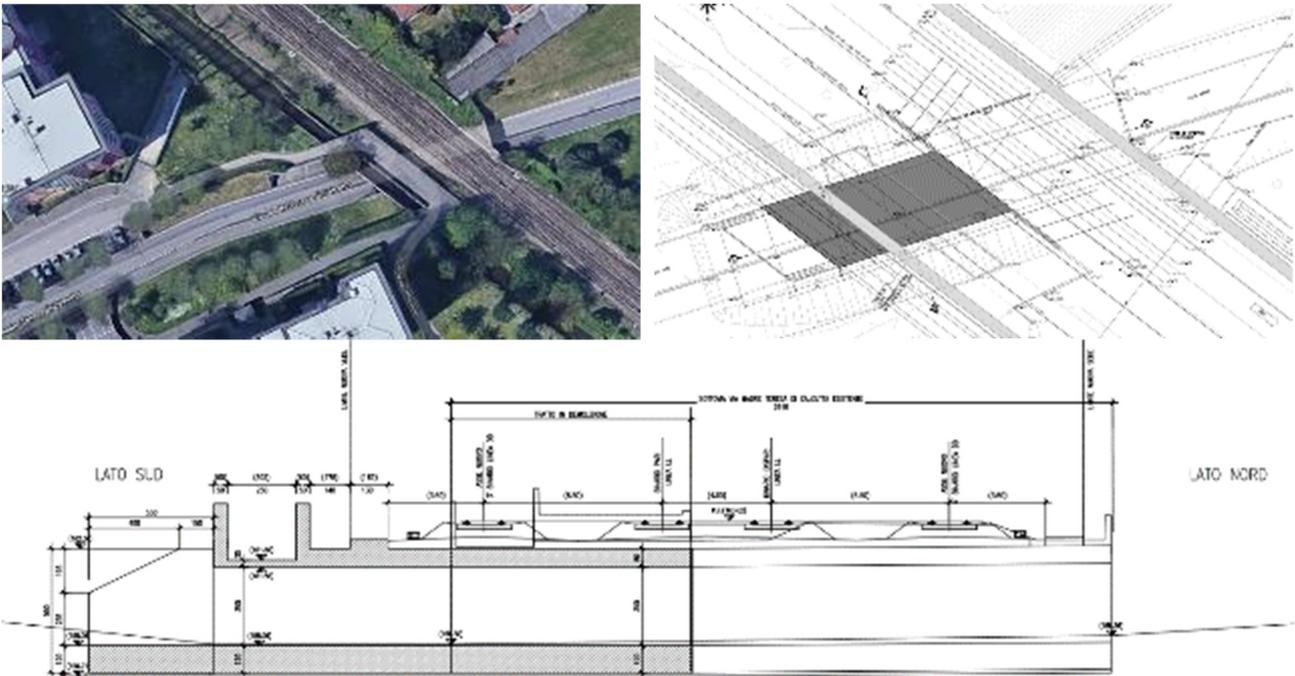
Nella realizzazione di tali opere, infine, si chiede di prevedere interventi di **piantumazione di cespugli o essenze arboree basse**, al fine di mitigare il rumore del traffico veicolare recepito dalle abitazioni sul confine tra Vanzago e Pregnana Milanese, in particolare tra via Mario Greppi e via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

PROLUNGAMENTO SOTTOVIA VIA MADRE TERESA DI CALCUTTA [SL04]

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

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

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



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

- le **pendenze di Via Madre Teresa di Calcutta** in corrispondenza del sottopasso sono già, nello stato attuale, particolarmente **significative** ed una sua riprofilatura comporta un **aggravio di tale situazione**;
- la necessità di spostamento del Derivatore del Canale Villoresi conseguente all'ampliamento della sede dei binari preclude, nella soluzione progettuale in esame, la **continuità del collegamento pedonale tra**



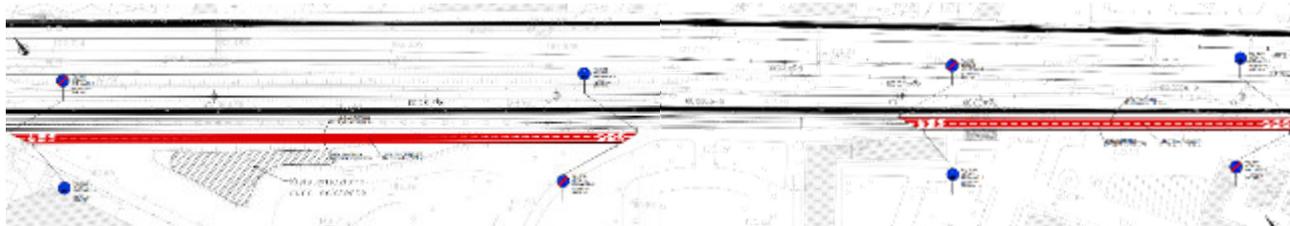
le aree a sud e a nord di Via Madre Teresa di Calcutta che, invece, il Comune ritiene fondamentale venga **ripristinato sopra al manufatto in prolungamento**.

INTERVENTO VIABILITÀ CICLOPEDONALE TRA VIA GATTINONI E VIA CANTONIERA [NV16]

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

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

- quello a sud della piazza, sopra al tratto tombato del **Derivatore di Parabiago (Canale Secondario Villorresi)**, a sua volta oggetto di un intervento di **deviazione/rifacimento** in sezione in calcestruzzo rettangolare [IN17]⁴⁷ necessario a consentire l'inserimento dei due nuovi binari ferroviari;
- quello a nord della piazza, in affiancamento alla sponda ovest del canale (così come deviato nell'intervento citato al punto precedente), con un parapetto metallico posto a protezione laterale rispetto al corso d'acqua a cielo aperto.



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

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

2 – La **parte terminale della nuova sede della pista ciclabile Filanda**, di innesto su via Cantoniera, sembra presentare, quantomeno in fase di cantiere, una **potenziale interferenza con il locale tecnico della proprietà privata** di cui al Foglio 1 – mappale 762 del "Piano particellare di esproprio"⁴⁸, che il Comune ritiene debba essere oggetto di verifica puntuale, al fine di scongiurare l'interferenza stessa.

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

⁴⁷ Elaborato MDL130D26C1ID0001002A del DVD 1 – 03. IDROLOGIA E IDRAULICA (rev. ottobre 2017)

⁴⁸ Elaborati MDL130D43BDAQ0300001B e MDL130D43BDAQ0300002B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)



NUOVA PISTA CICLABILE IN AFFIANCAMENTO A VIA GARIBALDI

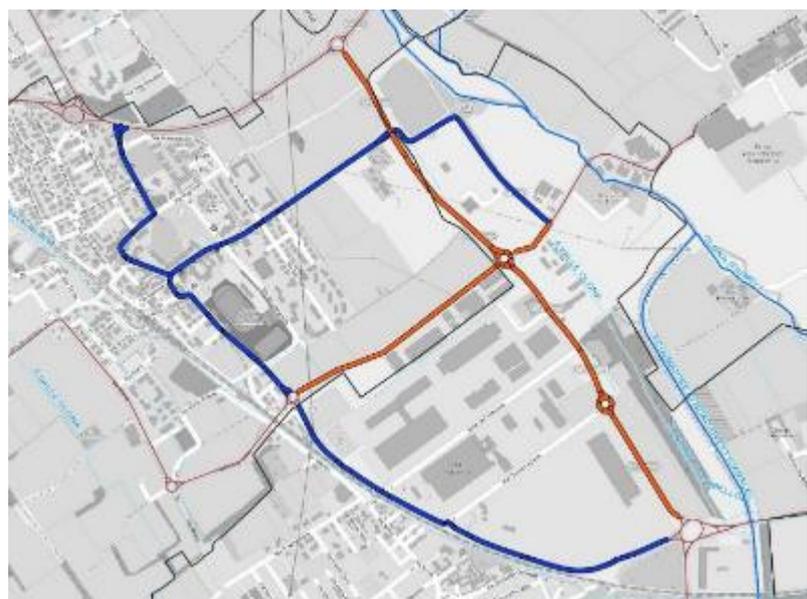
Nel progetto in esame **non sono riportate**, tra le opere di mitigazione ambientale, **previsioni in merito ad ulteriori percorsi ciclabili in territorio di Vanzago**, che risulterebbero, invece, funzionali a migliorare il sistema delle connessioni cittadine con l'area del Bosco WWF (di cui all'intervento "Pista ciclabile tra la fermata di Vanzago ed il Bosco WWF di Vanzago [NVX6]" descritto al precedente § 0), con il percorso lungo la ferrovia (di cui all'intervento "Viabilità ciclopedonale tra via Gattinoni e via Cantoniera [NV16]" descritto al precedente § 0) e con Molino Sant'Elena in Comune di Pregnana e, più in generale, il PLIS del Basso Olona.

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

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

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

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



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



6.4 Interferenze con i sottoservizi

Nei documenti del PD2020, sul tema della risoluzione delle interferenze che interessano il Comune di Vanzago⁴⁹ è riportata la seguente frase, che fa comprendere come il tema della risoluzione delle interferenze con i sottoservizi non sia stato verificato approfonditamente se non a seguito delle osservazioni del 2014: *“Tale revisione del progetto ne rappresenta pertanto la rielaborazione/integrazione conseguente al parere reso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell’adunanza del 26 settembre 2014”*.

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

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

⁴⁹ Elaborato MDL132D26RGS10000001A del DVD3 – 35.4 OPERE CIVILI - CENSIMENTO SOTTOSERVIZI INTERFERITI (rev. ottobre 2017) e Elaborato MDL130D26RGS10000001A del DVD1 – 09. OPERE CIVILI - RISOLUZIONE INTERFERENZE (rev. ottobre 2017)



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

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

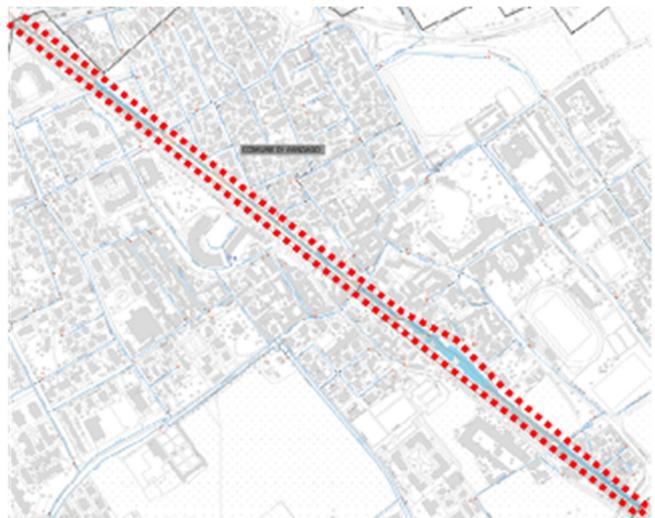
Purtroppo, tale attenzione non è stata attribuita nel corso di questa fase progettuale poiché, ad esempio:

- mancano diversi progetti di risoluzione delle interferenze;
- i progetti di risoluzione delle interferenze presentati sono delle analisi di fattibilità, non adeguate al livello di una progettazione definitiva come è, invece, quella che al momento dovrebbe andare in approvazione;
- non risulta, né nella relazione, né dallo scambio di interlocuzione con gli Enti esperito nelle prime settimane del 2021 nel preparare le presenti osservazioni, che siano stati svolti da Italferr/RFI dei tavoli di coordinamento con i gestori dei sottoservizi al fine di stabilire la progettazione finale della risoluzione delle interferenze;
- da interlocuzioni con RFI, e in linea con quanto riportato nella relazione succitata, pare sia intenzione di RFI di rimandare la risoluzione delle interferenze alla fase di Appalto Integrato, che però risulta estremamente pericolosa, sia per via dell’importanza dei sottoservizi interferiti, sia per l’elevato impatto sul quadro economico dell’intero progetto che potrà derivare dalla collezione delle proposte preliminari di risoluzione delle interferenze recapitate da alcuni soggetti gestori nel 2017 e da altri sul finire del 2020.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Comune di Vanzago osserva, dunque, quanto segue.

1 – Stante le osservazioni predette, allo stato della progettazione definitiva integrata, **il PD2020 non contiene nei fatti un “censimento e progetto di risoluzione delle interferenze”** ma si limita ad elencare, in maniera non esaustiva, solo alcune proposte e studi di fattibilità di alcune interferenze, in contrasto con le



procedure di progettazione delle opere pubbliche, come peraltro sottolineato anche dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; su questo punto, si è, difatti, di fronte ad elaborazioni a livello della Progettazione Preliminare di un'opera pubblica.

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

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

- **HERA Luce** – è necessario avviare l'interazione con questo soggetto che nell'ambito di un recente Project Financing, riquilificherà tutta la rete di illuminazione pubblica a Vanzago con lavori previsti a partire dal 2021;
- **Openfiber** – è necessario elaborare il progetto di risoluzione delle interferenze, non essendo presente agli atti;
- **CAP Holding** – bisogna approfondire TUTTE le interferenze sul territorio in quanto il lavoro non è completo e non è al livello di progettazione definitiva; in particolare, si chiede di confermare che l'intervento indicato alla Tavola 10 Numero 11 "*Parall Vanzago via Greppi fino a confine con Nerviano*" non sia necessario, PRIMA del termine della Conferenza di Servizi recuperando la somma di 1,56 M€ all'interno del QE per altri interventi di mitigazione sul territorio di Vanzago;
- **Itlagas** – è necessario risolvere le interferenze con gli impianti di gas su tutte le abitazioni in particolare il condominio Filanda 1 in via Deledda 1 per via della sicura interferenza con la pista ciclopedonale e predisporre i progetti su tutte le altre utenze di Vanzago.

SPOSTAMENTO ELETTRODOTTO CESANO-TAVAZZANO EST

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

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

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

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

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

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

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

Tali situazioni critiche sono, in particolare, le seguenti:

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

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

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

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

6.6 Opere di compensazione

Ritenendo che le opere di mitigazione e di compensazione previste dal progetto definitivo non siano esaustive e sufficienti, in via subordinata e in difetto rispetto alle richieste generali sull’opera, il Comune di Vanzago chiede di accogliere le seguenti osservazioni e proposte di miglioramento.



INTERRAMENTO DELLA SP229, DALLA ROTONDA DI ALLACCIO ALLA SP172

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

TEMPISTICHE DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE DI COMPENSAZIONE

Il Comune di Vanzago chiede di avere contezza in merito alle **tempistiche di realizzazione delle opere di compensazione ambientale** (relativamente alle quali si chiede la **produzione di un documento** che riporti dettagliatamente tali informazioni) e di altre già a suo tempo richieste e che si intendono qui **riconfermare**.

- **Collegamento via I° Maggio con rotatoria di via Europa Unita [ex NRX7]** – Tale opera era stata richiesta, sia in relazione all'attrazione di traffico esterno da parte della nuova fermata (che prevede un esercizio comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti), sia in relazione all'utilizzo dell'area destinata a parcheggio come area tecnica e in coerenza con la prescrizione C.I.P.E. 33/2010 "il soggetto aggiudicatore dovrà far garantire nella fase di cantiere l'efficienza della viabilità locale". Con riferimento a quanto sopra, il Comune di Vanzago aveva richiesto l'avvio dei lavori prima dell'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e concludersi comunque prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago. **Tale opera è già stata realizzata dal Comune di Vanzago e si rimanda al paragrafo dedicato per la trattazione delle richieste di dettaglio.**
- **Potenziamento del parcheggio di via Assisi [FVY1]** – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera è stata richiesta, sia in relazione all'attrazione di traffico esterno da parte della nuova fermata, che prevede un esercizio comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti, sia in relazione alla demolizione, prevista con il Progetto Definitivo proposto, del parcheggio di via Paolo Ferrario, posto al Km 3+050 lato sud. Con riferimento a quanto sopra si propone che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la **conclusione entro tre mesi dalla soppressione del parcheggio di via Paolo Ferrario, posto al Km 3+050 lato sud e comunque non oltre 6 mesi dall'avvio delle lavorazioni in Vanzago relative al quadruplicamento** della Rho-Parabiago.
- **Realizzazione Parcheggio di via Pregnana [NRX5]** – Trattasi di opera che risulta connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario in quanto destinata nella fase di cantierizzazione ad area tecnica. Si richiede di **anticipare la realizzazione del parcheggio alla macrofase n.1 in modo da facilitare l'accesso al servizio ferroviario da parte dei cittadini durante la cantierizzazione dell'opera.**
- **Realizzazione di pista ciclabile dalla Fermata di Vanzago alla Villa del Castellazzo (NRX4)** – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e le opere a questo direttamente connesse. Tale opera risulta, nella parte iniziale, in affiancamento al collegamento diretto tra il parcheggio di via Pregnana e via I Maggio. Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione

di tale opera, per la parte ricadente sul Comune di Vanzago, avvenga contestualmente all'avvio delle attività del Quadruplicamento della Rho-Parabiago.

- **Realizzazione dei tratti mancanti della pista ciclabile di collegamento della Fermata di Vanzago al pSIC-ZSC Bosco di Vanzago [NRX6]** – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera, che dovrà essere realizzata direttamente da RFI nell'ambito dell'appalto relativo al Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y, è stata richiesta con riferimento alla prescrizione CIPE "dovranno essere sviluppati gli interventi finalizzati al miglioramento complessivo del pSIC-ZSC Bosco di Vanzago proposti". Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la **conclusione entro mesi dodici dall'approvazione del progetto esecutivo**. Come proposto a Regione Lombardia (vedi DGR n. X/1264 del gennaio 2014) il Comune di Vanzago ha offerto la propria disponibilità a curare direttamente la progettazione e la realizzazione dell'opera, a patto che riceva dal soggetto Proponente le giuste risorse in entrata sia in termini di competenza sia di cassa.
- **Spostamento fuori dall'abitato del tracciato dell'elettrodotto Cesano-Tavazzano Est compreso tra i sostegni n° 12 e n° 15, sulla base del progetto di massima elaborato da Terna su incarico dell'Amministrazione di Vanzago** – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera è stata richiesta a compensazione dell'impatto ambientale, territoriale e sociale. L'iter di approvazione dello spostamento di tale impianto prevede una tempistica non breve. Con riferimento a quanto sopra si richiede che **per la realizzazione di tale opera entro mesi tre dall'approvazione del Progetto Definitivo sia incaricato il soggetto attuatore (Terna) che dia avvio all'iter autorizzativo, onde poter prevedere la conclusione dell'opera entro due anni dall'inizio dei lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria**.
- **Estensione degli interventi di potenziamento arboreo in via Assisi, via Quasimodo, via Della Filanda, parcheggio di via Pregnana** – Trattasi di opere di veloce e semplice esecuzione, che per caratteristiche e funzionalità devono però avere inizio successivamente ad altre lavorazioni, quali ad esempio la modifica del sedime del canale Villoresi, la realizzazione dei parcheggi e la posa delle barriere. Con riferimento a quanto sopra si richiede la realizzazione delle stesse con tempistiche di realizzazione non superiori a mesi tre, a partire dall'ultimazione delle relative lavorazioni propedeutiche.
- **Modifiche alla Fermata di Vanzago (scale di accesso, prolungamento pensilina, park bici, aree a verde, ecc.)** – Trattasi di opere che risultano direttamente connesse alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Tali opere comprendono accessi e servizi per l'utenza ferroviaria. Con riferimento a quanto sopra si richiede che **la realizzazione di tali opere avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione contestualmente alle opere inerenti al sedime ferroviario**.
- **Realizzazione secondo lotto della SP172** – Tale opera era stata richiesta dal Comune di Vanzago nel 2013 poiché ritenuta fondamentale per portare all'esterno il traffico pesante con particolare riferimento al traffico indotto dalle lavorazioni di realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria. La completa realizzazione della SP172 avrebbe permesso, infatti, ai mezzi pesanti e agli autocarri di raggiungere comodamente le aree tecniche di cantiere lungo la linea ferroviaria senza attraversare i centri abitati. In particolare, era stato richiesto che l'avvio dei lavori per tale opera avessero preceduto l'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e che tali lavori si fossero conclusi prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago. Come detto in precedenza, tali lavori sono già stati completati dalla Città Metropolitana di Milano con i contributi dei Comuni di Rho, Pregnana-



na Milanese e Vanzago, pertanto **si chiede che tale sistema viabilistico sia utilizzato per evitare il passaggio dei camion all'interno del paese.**

- **Realizzazione nuova viabilità via Castelli-Via Vittorio Venero** – Trattasi di un'opera che risulta direttamente connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Si chiede di studiare una diversa soluzione che possa minimizzare i disagi della popolazione attraverso l'**anticipazione dei lavori di demolizione dei vecchi fabbricati di stazione e la contestuale realizzazione del nuovo tratto di collegamento con via Vittorio Veneto**. Nella realizzazione di questo intervento dovrà essere sempre garantita la continuità agli accessi alla stazione, alle abitazioni e alle attività commerciali presenti. Si chiede inoltre di **valutare una soluzione che consenta di non demolire il fabbricato indicato con il numero di piano 119 nel Piano Particellare di Vanzago.**



7 ULTERIORI CIRITICITÀ PUNTUALI SUL PROGETTO

Dall'analisi dettagliata del piano particellare degli espropri e dalla documentazione associata sono state identificate dal Comune di Vanzago nel mese di febbraio 2021 una serie di criticità puntuali e di rilievi, esigenze di correzioni e/o richieste puntuali per ridurre l'impatto dell'opera sulla popolazione di Vanzago e sul proprio territorio. Si riportano qui solo quelle principali, valide ai fini della procedura di VIA.

In particolare, si osserva che molti di questi problemi sono collegati all'inserimento del sistema di raccolta acque meteoriche di piattaforma dovute al nuovo manufatto ferroviario e delle vasche drenanti, e dallo sposamento e interrimento del Canale Villoresi (IN17) sempre in affiancamento alla ferrovia.

Si chiede quindi nuovamente di accogliere le osservazioni del Comune di Vanzago su questi punti, ovvero sullo spostamento del Villoresi in campagna utilizzando la rete dei terziari e ridefinizione del sistema locale delle vasche di raccolta acque al fine di ridurre l'impatto sul territorio.

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

FOGLIO 6 – MAPPALE 140 – N° PIANO 99 – PROPRIETÀ COMUNALE

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

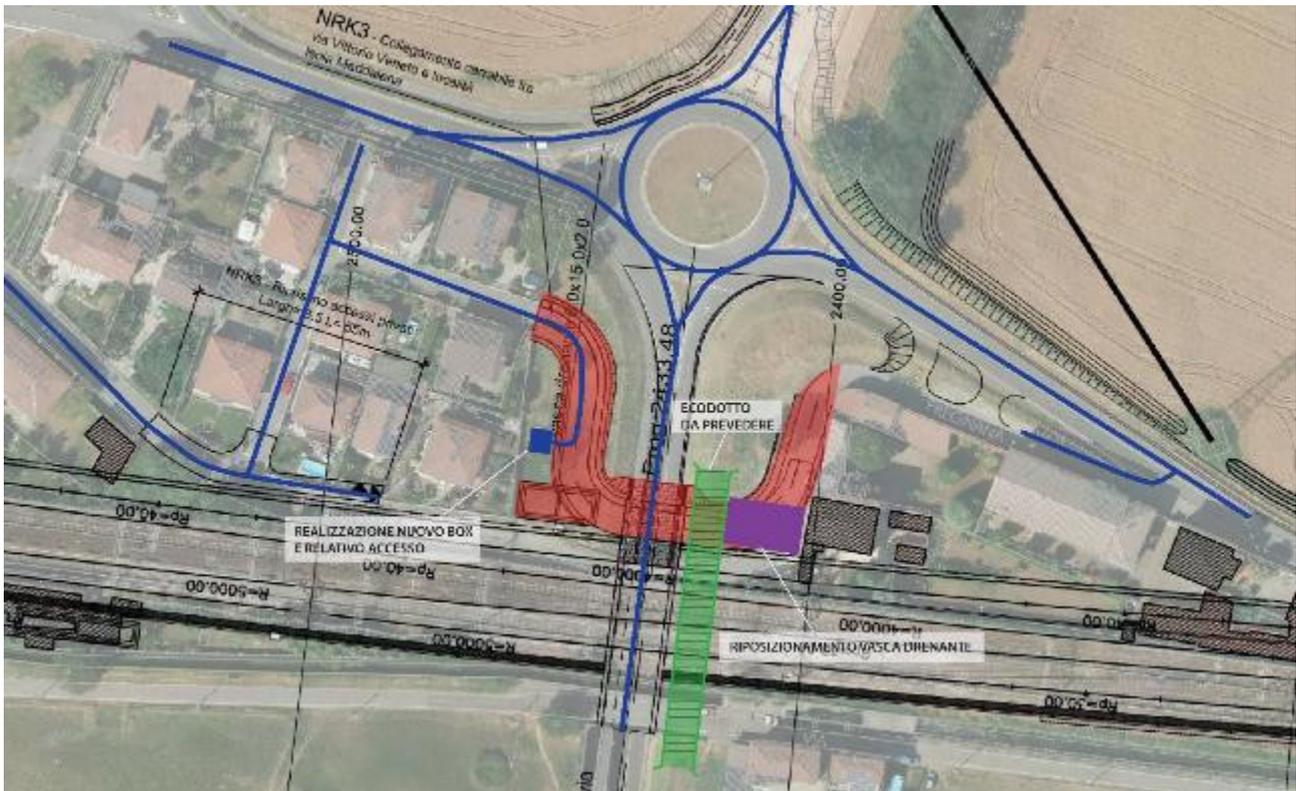
La **criticità** riscontrata concerne le più generali problematiche di accessibilità per la proprietà privata posta all'estremo sud del comparto di via Vittorio Veneto-via Trento (indicata al Foglio 6 – Mappali 58, 61 e 27), di cui anche all'osservazione "Foglio 6 – N° Piano IX".

Le **richieste** del Comune constano in:

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

Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di riorganizzazione dell'intero comparto interessato dal prolungamento del sottovia SP239 – viale Europa Unita [SL02] e dal collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3], in dettaglio esposta al § 0 e schematizzata nella figura seguente.





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

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

Esproprio per		Prolungamento via Trento verso Pregnana e realizzazione vasca drenante in fondo a via Vittorio Veneto					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riqualificazione ambientale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per deviazione pubblici servizi / per deviazione elettrodotta	
	890	15	570 nuova strada	–	305	–	–

FOGLIO 6 – MAPPALE 141 – N° PIANO 100 – PROPRIETÀ COMUNALE

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

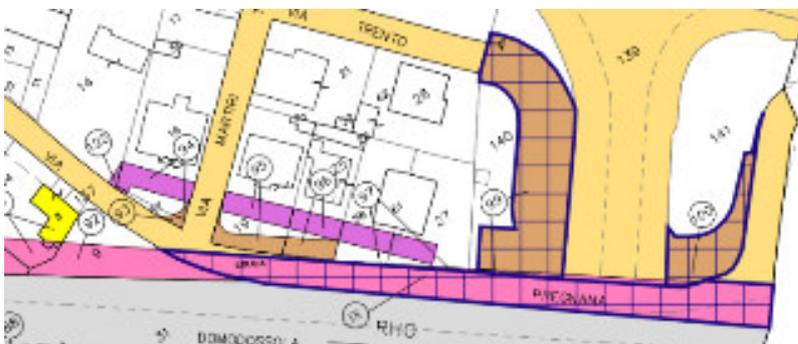
Le **richieste** del Comune constano in:

- eliminazione dell'apposizione del vincolo di esproprio su questa area, in quanto non più necessaria con lo stralcio della viabilità in progetto;



- valutazioni sulla possibilità di ricollocare in questa zona (con conseguente esproprio) la vasca drenante prevista dal PD2020 in fondo via Vittorio Veneto, che si richiede venga o eliminata in favore di una soluzione meno impattante o, in subordine, venga riprogettata/riposizionata (cfr. osservazione Foglio 6 – Mappale 140 – N° Piano 99).

Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di riorganizzazione dell'intero comparto interessato dal prolungamento del sottovia SP239 – viale Europa Unità [SL02] e dal collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3], in dettaglio esposta al § 0 e schematizzata nella figura alla pagina precedente.



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

Esproprio per Tipologia [Area/Fabbricato]	Prolungamento via Trento verso Pregnana		Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	deviazione strade e cor- si d'acqua	interventi riqua- lificazione am- bientale		per devia- zione pub- blici servizi	per deviazio- ne elettro- dotto
	850	6	174 nuova strada	-	-	-	-

FOGLIO 6 – N° PIANO IX – PROPRIETÀ COMUNALE

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

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

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

La **richiesta** del Comune consta nella valutazione di una nuova soluzione progettuale di localizzazione dei binari per salvaguardare via Vittorio Veneto, mantenendo il binario sud della linea attuale come limite (almeno nel tratto tra km 1+300 e km 2+800) e non già il limite nord, come attualmente previsto nel PD2020 (come meglio esplicitato al § 6.1), oltre alla eliminazione della infrastruttura che richiede la servitù sulle proprietà private.

Foglio 6 – N° Piano IX – Proprietà comunale

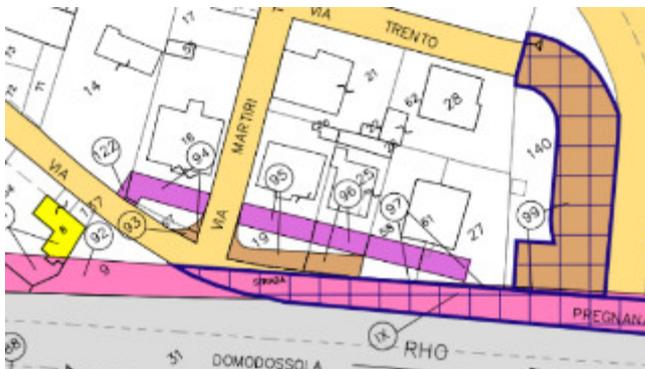
Esproprio per Tipologia [Area/Fabbricato]	Ampliamento fascio dei binari nel tratto finale di via Vittorio Veneto		Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	deviazione strade e cor- si d'acqua	interventi riqua- lificazione am- bientale		per devia- zione pub- blici servizi	per deviazio- ne elettro- dotto
	706	706	-	-	-	-	-



FOGLIO 6 – MAPPALE 16/19/25/58/27 – N° PIANO 94/95/96/97– PROPRIETÀ PRIVATA

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

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



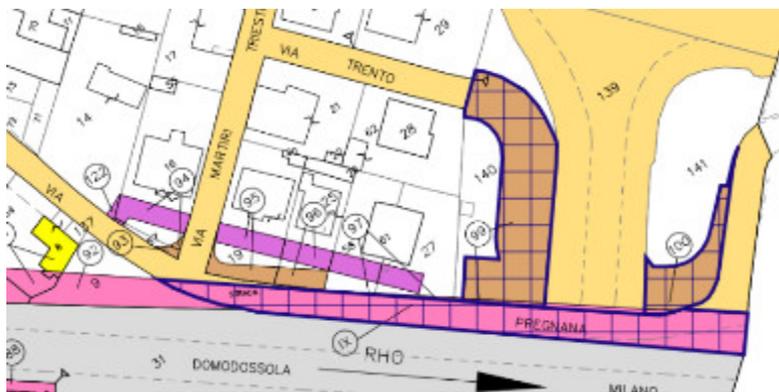
Le **criticità** riscontrate concernono:

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

Le **richieste** del Comune constano in:

- revisione della soluzione di accessibilità alla proprietà privata posta all’estremo sud del comparto di via Vittorio Veneto-via Trento, come da **proposta** di riorganizzazione dell’intero ambito interessato dal prolungamento del sottovia SP239 – viale Europa Unità [SL02] e dal collegamento carrabile via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena [NVK3], in dettaglio esposta al § 0;

- necessità di attivare un tavolo di coordinamento per la risoluzione delle interferenze, che risultano trattate in modo non sufficientemente approfondito a livello generale (come più dettagliatamente esposto al § 6.4) ed in particolare, in questo caso, anche in relazione alla richiesta di riposizionare il tracciato ferroviario per salvaguardare via Vittorio Veneto.



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

Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riqua- lificazione am- bientale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi	Servitù [mq] per deviazio- ne elettro- dotto
Fabbricato	1404	–	102	–	–	232	–



FOGLIO 5 – N° PIANO V – PROPRIETÀ COMUNALE

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

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

Le **richieste** del Comune sono le seguenti (più dettagliatamente esplicitate al § 6.3):

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



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

Esproprio per Tipologia [Area/Fabbricato]	Ampliamento sede ferroviaria lungo via Castelli		Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	deviazione strade e cor- si d'acqua	interventi riqua- lificazione am- bientale		per devia- zione pub- blici servizi	per deviazio- ne elettro- dotto
Fabbricato	41	6	-	-	-	-	-

FOGLIO 5 – MAPPALE 83 – N° PIANO 49 – PROPRIETÀ PRIVATA

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

Le **criticità** riscontrate concernono:

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

Le **richieste** del Comune constano in:

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





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

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



- Accessibilità veicolare esistente
- - Nuovo accesso veicolare proposto
- Area libera da attrezzare
- Nuova area a parcheggio ad uso pubblico proposta
- Edificio per il quale valutare la necessità di demolizione

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

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

Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
		ferrovia dipendenze	deviazione strade e cor- si d'acqua		per devia- zione pub- blici servizi	per deviazio- ne elettro- dotto

FOGLIO 5 – MAPPAL 79 SUB 16 – N° PIANO 40 – PROPRIETÀ COMUNALE

Il "Piano particellare di esproprio"⁵⁰ riporta solo l'indicazione di **esproprio** di una limitata striscia di terreno, in corrispondenza dell'abitato tra via Corridoni e via Umberto I, in fregio alla ferrovia per consentire la posa delle barriere antirumore, mentre non indica la **demolizione** di parte dell'edificio (la cosiddetta "Torretta"), riportata, invece negli elaborati del PD2020 relativi alle demolizioni⁵¹ (immobile n. 2036). È, quindi, necessario verificare da subito se serve la demolizione del fabbricato per consentire l'ampliamento della sede ferroviaria. Si nota che il Comune di Vanzago è proprietario di un immobile all'interno della "Torretta" che è in vendita da diverso tempo.



⁵⁰ Elaborato MDL130D43BDAQ0300001B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

⁵¹ Elaborati MDL132D26RGOC0000001A e MDL132D26P6OC0000002A del DVD 3 – 35.5 DEMOLIZIONI E ACCESSI (rev. novembre 2017)



Le **criticità** riscontrate riguardano:

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

Le **richieste** del Comune constano in:

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

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

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

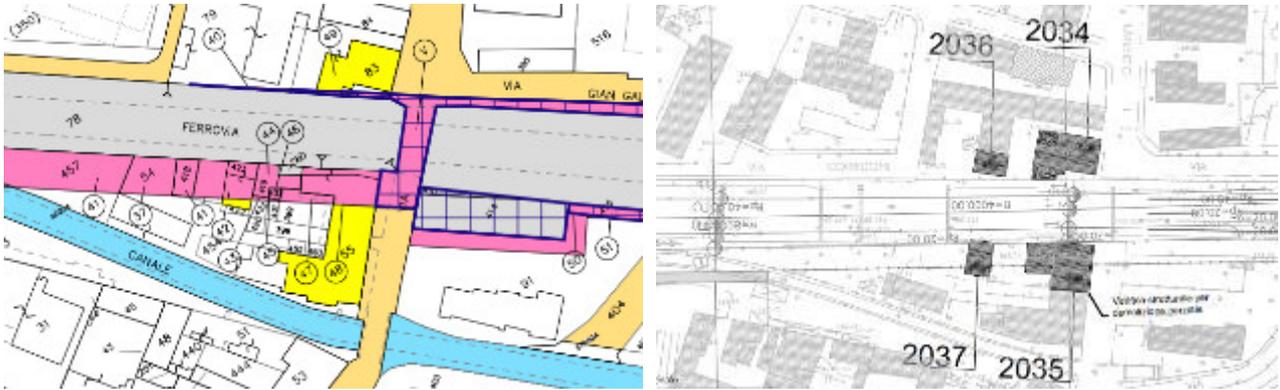
Esproprio (ed eventuale demolizione) per Posa barriere antirumore in corrispondenza dell’abitato tra via Corridoni e via Umberto I

Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
			deviazione strade e corsi d’acqua	interventi riqua- lificazione am- bientale		per devia- zione pub- blici servizi	per deviazio- ne elettro- dotto
Fabbricato	41	6	–	–	–	–	–



FOGLIO 5 – MAPPALE 398/399/419/420/422/423/431/432/433/452/453/454/55 – N° PIANO 42/43/44/45/46/47/48 – PROPRIETÀ PRIVATA

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



La **criticità** riscontrata concerne una difformità di indicazioni in merito all'edificio corrispondente al Foglio 5 – Mappale 55 – N° Piano 55 del "Piano particellare di esproprio"⁵² e all'immobile n. 2035 negli elaborati del PD2020 relativi alle demolizioni⁵³, dove non è chiaro se ne sia prevista la demolizione parziale o completa.

Le **richieste** del Comune constano in:

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

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

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

Esproprio/demolizione per		Ampliamento sede ferroviaria in corrispondenza dell'abitato all'inizio di via Ferrario					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riqualificazione ambientale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per deviazione pubblici servizi	Servitù [mq] per deviazioni elettrodotti

⁵² Elaborato MDL130D43BDAQ0300001B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)

⁵³ Elaborati MDL132D26RGOC0000001A e MDL132D26P6OC0000002A del DVD 3 – 35.5 DEMOLIZIONI E ACCESSI (rev. novembre 2017)



— Accessibilità veicolare esistente — Accessibilità ciclabile esistente ■ Realizzazione di area attrezzata pubblica

FOGLIO 5 – MAPPALE 410/414/415/417 – N° PIANO 50/51/54 – PROPRIETÀ COMUNALE

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

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

Viene, inoltre, segnalata la necessità di inserire nell'elaborato "Elenco delle Ditte"⁵⁴ le particelle Foglio 5 – Mappale 410 – N° Piano 50 e Foglio 5 – Mappale 414 – N° Piano 50, non riportate negli elenchi.



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

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

Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)		Esproprio [mq]		Reliquato [mq]	Servitù [mq]	
	ferrovia	ferrovia dipendenze	deviazione strade e cor- si d'acqua	interventi riqua- lificazione am- bientale		per devia- zione pub- blici servizi	per deviazio- ne elettro- dotto
	50	47	–	–	–	–	–
	[Map.415]						
	10	8	–	–	–	–	–

⁵⁴ Elaborati MDL130D43EDAQ0300001B del DVD1 – 04. ESPROPRI (rev. novembre 2020)



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

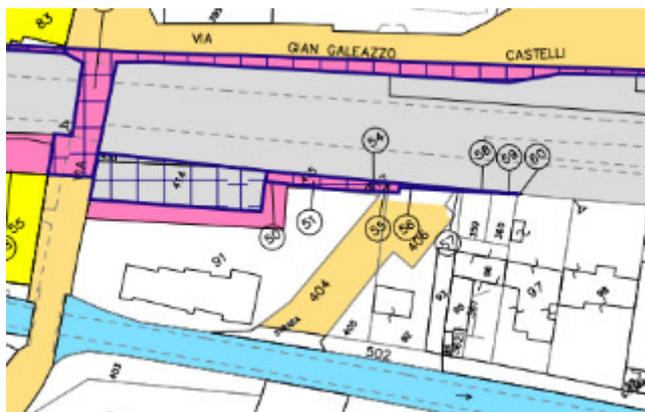
Esproprio per	Ampliamento sede ferroviaria e realizzazione vasca drenante, in corrispondenza del parcheggio all'inizio di via Ferrario						
[Map.417]	?	?	?	?	?	?	?
[Map.410]	?	?	?	?	?	?	?
[Map.414]	?	?	?	?	?	?	?

FOGLIO 5 – MAPPALE 404/406 – N° PIANO 55/56 – PROPRIETÀ COMUNALE

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

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

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



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

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

Esproprio per	Ampliamento sede ferroviaria in corrispondenza del sottopasso di via Gattinoni						
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riqualificazione ambientale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per deviazione pubblici servizi	Servitù [mq] per deviazione elettrodotta
	269	1	-	-	-	-	-
[Map.404]	145	11	-	-	-	-	-
[Map.406]							

FOGLIO 1 – MAPPALE 284 – N° PIANO 117 – PROPRIETÀ COMUNALE

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

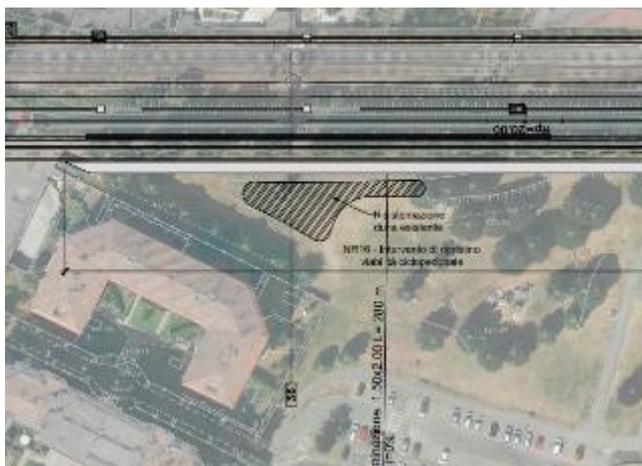
La **criticità** riscontrata concerne nel fatto che l'esproprio/demolizione interessa un manufatto su cui è installata una antenna di telefonia che, oltre a svolgere una funzione di pubblico interesse, procura al Comune un considerevole introito economico sotto forma di canone annuo. Inoltre, in tale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

Le **richieste** del Comune constano in:





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

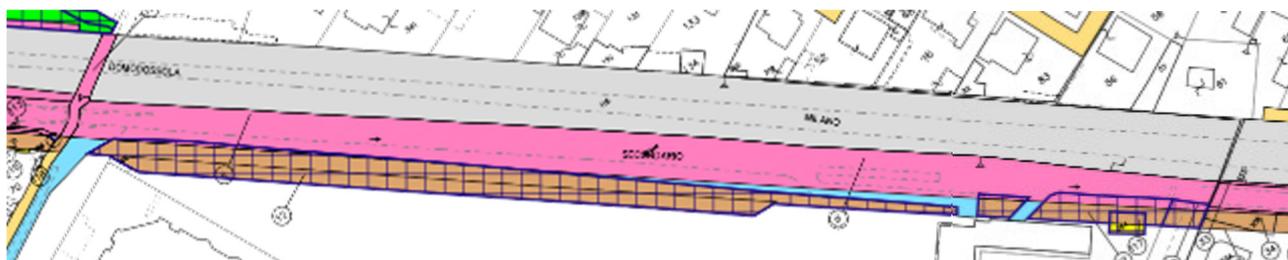


Foglio 1 – Mappale 284 – N° Piano 117 – Proprietà comunale

Esproprio e demolizione per		Spostamento Canale Secondario Villorese e ripristino pista ciclabile Filanda					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riqualificazione ambientale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per deviazione pubblici servizi	Servitù [mq] per deviazione elettrodotta
	60	-	32	-	28	-	-

FOGLIO 1 – MAPPALE 733 – N° PIANO 12 – PROPRIETÀ COMUNALE

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



La **criticità** riscontrate concernono in:

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

Le **richieste** del Comune constano in:

- limitazione della durata dell'interferenza con parco giochi durante l'esecuzione dei lavori



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

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

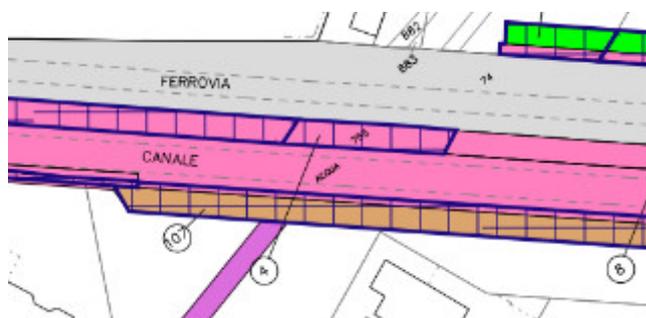
Esproprio per		Spostamento Canale Secondario Villoresi e ripristino pista ciclabile Filanda					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riqualificazione ambientale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per deviazione pubblici servizi	Servitù [mq] per deviazioni elettrodotti
	23.823	173	1.871	-	-	-	-

FOGLIO 1 – MAPPALE 658 – N° PIANO 107 – PROPRIETÀ COMUNALE E PRIVATA

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

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

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

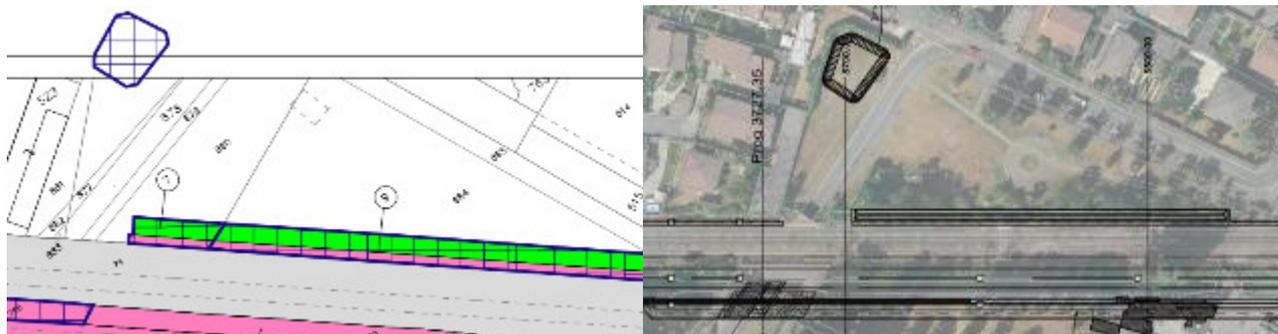


Foglio 1 – Mappale 658 – N° Piano 107 – Proprietà comunale e privata

Esproprio per		Ampliamento sede ferroviaria e spostamento Canale Secondario Villoresi all'altezza di via Madre Teresa di Calcutta					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riqualificazione ambientale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per deviazione pubblici servizi	Servitù [mq] per deviazioni elettrodotti

FOGLIO 1 – MAPPALE 876/877/881/882 – PROPRIETÀ COMUNALE

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



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

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

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

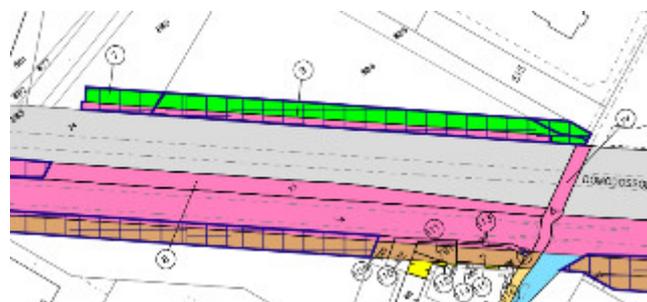
Esproprio per		Vasca di dispersione nell'area tra via Madre Teresa di Calcutta e via Quasimodo					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e cor- si d'acqua	interventi riqua- lificazione am- bientale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi per deviazio- ne elettro- dotto	

FOGLIO 1 – MAPPALE 880/884/885 – N° PIANO 7/9 – PROPRIETÀ COMUNALE

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

La **criticità** riscontrata concerne nella presenza di un fosso drenante a cielo aperto in un parco giochi, unito al fatto che non c'è modo per gli automezzi di raggiungere tale area senza impattare pesantemente su tutta la viabilità di comparto (vedere sezione dedicata).

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



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

Esproprio per		Posa barriere antirumore e realizzazione fosso drenante nel parco di via Quasimodo					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e cor- si d'acqua	interventi riqua- lificazione am- bientale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per devia- zione pub- blici servizi per deviazio- ne elettro- dotto	
	1.023	35	–	80	–	–	–
	[Map.880] 2.517	198	–	643	–	–	–
	[Map.884] 473	–	–	41	–	–	–
	[Map.885]						

FOGLIO 9 – MAPPALE 659 – PROPRIETÀ COMUNALE

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



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

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

Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di spostamento in una o più delle aree indicate nell'immagine sottostante, rimandando al § **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** per valutazioni di maggior dettaglio su questo aspetto.

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



Foglio 9 – Mappale 659 – Proprietà comunale

Esproprio per		Collocazione dell'Area Tecnica AT02					
Tipologia [Area/Fabbricato]	Superficie totale area (mq)	ferrovia dipendenze	Esproprio [mq] deviazione strade e cor- si d'acqua	interventi riqua- lificazione am- bientale	Reliquato [mq]	Servitù [mq] per deviazio- ne pub- blici servizi	
							per deviazio- ne elettro- dotto

FOGLIO 9 – MAPPALE 171/172 – N° PIANO 6 – PROPRIETÀ COMUNALE



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

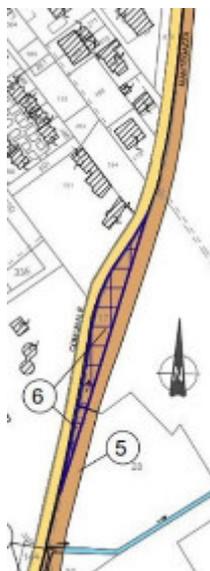
La **criticità** riscontrata concerne nella previsione di posizionamento di buona parte della nuova pista ciclabile lungo il fronte sud della strada, non utilizzando spazi già disponibili posizionati a nord e, soprattutto, dovendo creare due attraversamenti della strada stessa, ritenuti pericolosi anche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

La **richiesta** del Comune consta nella realizzazione della pista lungo il fronte nord della strada, evitando gli attraversamenti pericolosi e potendo utilizzare spazi verdi già presenti.

Il Comune formula, al proposito, la **proposta** di spostamento illustrata nell'immagine alla pagina precedente, rimandando al § 0 per valutazioni di maggior dettaglio su questo aspetto.

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

Realizzazione tratto mancante pista ciclabile lungo la SP239 – via Ferrario							
Esproprio per	Superficie		Esproprio [mq]	Reliquato	Servitù [mq]		
Tipologia [Area/Fabbricato]	totale area (mq)	ferrovia dipendenze	deviazione strade e corsi d'acqua	interventi riqualificazione ambientale	[mq]	per deviazione pubblici servizi	per deviazione elettrodotta
	800 [Map.171]	–	800 pista ciclabile	–	–	–	–



90 [Map.172] 90 pista ciclabile



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

Alla luce di quanto esposto al § **Errore**. L'origine riferimento non è stata trovata. e al § **Errore**. L'origine riferimento non è stata trovata. per quanto riguarda il tema degli espropri e delle demolizioni, si riportano le



richieste già espresse dal Comune di Vanzago e dagli altri Comuni nel periodo 2010-2012, in particolare con le ultime proposte avanzate dai Comuni con le comunicazioni scritte del 2 e 27 luglio 2012:

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

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

- per le **indennità di esproprio delle abitazioni frontiste**, gli immobili coinvolti siano valorizzati in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà; si chiede, inoltre, di considerare una quota pari al 30% del valore dell'immobile da corrispondere ai proprietari come compensazione del disagio affettivo e di provvedere a un contributo forfettario per le spese relative all'eventuale trasloco, all'allacciamento delle nuove utenze e all'adeguamento degli arredamenti oltre al risarcimento per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta;
- per le **indennità di esproprio delle pertinenze**, gli immobili coinvolti siano valorizzati in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà; si chiede, inoltre, di corrispondere ai proprietari una quota pari al valore del 10% della relativa abitazione comprensiva della pertinenza da espropriare, quale compensazione per il deprezzamento dell'immobile;
- in merito alle **indennità di vicinato**, in considerazione all'antropizzazione delle aree attraversate dall'infrastruttura e con l'obiettivo di ridurre i disagi abitativi derivanti dall'allargamento della sede ferroviaria, oltre che favorire la riqualificazione urbanistica delle zone a ridosso della ferrovia, si applichi quanto riportato in tabella;

Indennità di vicinato

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

- la **presenza di ostacoli fissi** posti tra le barriere antirumore e gli edifici frontisti **non sia presa in considerazione** al fine di ridurre le percentuali di indennizzo;



- nel caso in cui gli espropri coinvolgano abitazioni o attività commerciali affittate, siano previste **compensazioni anche per gli affittuari**, applicando quanto riportato in tabella;

Compensazioni per gli affittuari di abitazioni o attività commerciali affittate

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

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



8 ANALISI DI RISPONDEZZA ALLE PRESCRIZIONI/OSSERVAZIONI DI INTERESSE PER VANZAGO

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

Si noti che ve ne sono molte in tema di tutela dell'ambiente e relative alla presente rinnovata procedura di VIA di metà 2021: si chiede cortesemente alla Commissione di scorrere in rassegna queste prescrizioni e controllare la mancata esecuzione delle stesse e quindi di riproporle integralmente con auspicio che il Proponente ne tenga davvero conto e riveda il progetto in maniera sostanziale per renderlo meno devastante.

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

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
1.1a	<p>Nel corso della progettazione esecutiva il soggetto aggiudicatore dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica assumendo come riferimento (Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997; Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica della Regione Lombardia, 2000; Criteri ed indirizzi tecnico progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale inseriti nell'ambito dello "Studio interdisciplinare sui rapporti tra protezione della natura e infrastrutture di trasporto" approvato il 7 maggio 2007 con decreto n. 4517 di Regione Lombardia. - conseguire l'obiettivo del contenimento delle vibrazioni in fase di esercizio entro le soglie di tollerabilità per il disturbo degli occupanti gli edifici e dovranno essere conseguentemente adottate soluzioni mitigative di adeguata efficacia, utilizzando, nei tratti in cui risulta sensibile l'effetto delle vibrazioni, la tipologia di miglior mitigazione anche a valle dei risultati delle sperimentazioni in corso sui nuovi sistemi di intervento con funzione antivibrante, assicurando adeguata manutenzione in fase di gestione; - documentare i criteri e le modalità di gestione delle acque reflue, il fabbisogno di energia elettrica, la produzione di rifiuti, la protezione del suolo nelle aree di cantiere; - tenere conto, della presenza di industrie a rischio di incidente rilevante ai sensi del D.Lgs. n. 334/99 cosiddetta "Seveso 2"; - redigere un approfondito studio delle opere di mitigazione ambientale da sottoporre alla valutazione della Soprintendenza ai beni architettonici e paesaggistici di Milano; - prevedere laddove possibile la realizzazione di manufatti di attraversamento di sezione adeguata a consentire la continuità di percorsi ciclopodali; - dovrà essere effettuato un aggiornamento del progetto definitivo in relazione alla cartografia provinciale dei pozzi aggiornata al 2009, verificando altresì l'esistenza di eventuali altri pozzi adibiti a scopo potabile interessati dal tracciato ferroviario; - per il manufatto in affiancamelo al ponte esistente sul canale Villo- 	Generale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Vedere i pareri del CSLP e le delle osservazioni del Comune di Vanzago.



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	<p>resi, in fase esecutiva dovrà essere redatta una relazione idraulica corredata da tavole a scala idonea che individui il franco idraulico di sicurezza pari a 1 m sopra la quota della sponda più bassa del canale o, in alternativa, la quota del pelo libero nel canale Villorosi corrispondente alla portata massima concessa al Consorzio Est Ticino Villorosi in corrispondenza della sezione di riferimento; - redigere il progetto di monitoraggio ambientale di cui art.121 dell'allegato XXI al D.Lgs. 163/2006.</p>		
1.1b	<p>Le opere di mitigazione e compensazione ambientale dovranno essere sviluppate in modo organico e dettagliato e poste in essere in maniera integrata tenendo conto di tutte le valenze presenti sul territorio, in particolare, tra gli altri, gli ambienti interessati dal Parco del Roccolo ed il bosco di Vanzago. La realizzazione delle stesse, per quanto possibile, dovrà avvenire in via anticipata rispetto al completamento dell'infrastruttura.</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> L'impatto nel territorio del Comune di Vanzago, incluso il SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago è elevatissimo e non mitigato.</p>
1.1c	<p>La cantierizzazione e realizzazione di adeguamento di opere viarie connesse all'opera ferroviaria dovranno essere effettuate in modo da ridurre al minimo l'impatto sul traffico garantendo adeguate condizioni di deflusso del traffico.</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> L'impatto nel Comune di Vanzago sul traffico è elevatissimo in quanto interviene sulle principali arterie cittadine, in particolare via Pregnana, via Milano, via Paolo Ferrario, via Monasterolo, oltre che attraversare il centro abitato di fianco alla Chiesa Parrocchiale, alla RSA Fondazione Ferrario, e all'Asilo Nido Spazio ai Piccoli. Inoltre, via è l'impossibilità per i camion di attraversare il sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta e di circolare liberamente su via Quasimodo (che è a senso unico). I 2 cantieri vanno poi spostati fuori da Vanzago perché al momento previsti a ridosso di condomini e abitazioni e addirittura nel Corridoio Primario della Regionale Ecologica Regionale. Il piano di cantierizzazione e di realizzazione delle opere viarie, poi, non è supportato da adeguato Studio di Incidenza (presenza del SIC-ZSC – Sito Natura 2000 – Oasi del WWF Bosco di Vanzago).</p>
1.1d	<p>Per quanto riguarda il ripristino della vegetazione dovrà essere previsto, d'intesa con Regione Lombardia, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo, eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di conservare la diversità biologica e di consentire la propagazione di materiale vivaistico, la cui provenienza sia certificata, definendo le modalità per il corretto attecchimento degli impianti.</p>	Generale	<p><u>PARIZIAMENTE OTTEMPERATA</u> Vi sono opere di ripristino della vegetazione ma non è noto il dettaglio del tipo di essenze impiegate</p>
1.1e	<p>Ferma restando la funzionalità delle barriere antirumore previste dal progetto definitivo in approvazione, al fine di consentire un migliore inserimento paesaggistico delle stesse, il soggetto aggiudicatore provvederà ad apportare non sostanziali modifiche al tipologico attualmente in uso in maniera tale da prevedere l'uso di barriere in cemento fino all'altezza di due metri e trasparenti per le porzioni di barriera eccedenti i due metri di altezza. Inoltre, dal lato della barriera non interessato dalla circolazione dei treni, laddove ritenute utili, dovranno essere previste apposite maglie atte a consentire</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Le barriere in Vanzago non hanno subito alcuna modifica significativa rispetto a quelle precedentemente elaborate e sono gravemente impattanti perché nella maggior parte della linea sul lato sud adottano il tipologico H10 di oltre 7,50 m dal p.f.</p>



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	la crescita di piante rampicanti al fine di ottenere una significativa schermatura della porzione di barriera in cemento. Sarà onere del soggetto aggiudicatore la messa a dimora delle piante di cui trattasi.		
1.1f	La realizzazione delle barriere antirumore dovrà essere effettuata in fasi successive a seconda dell'articolazione delle fasi di potenziamento dell'esercizio ferroviario, ferma restando la garanzia del rispetto dei limiti di rumore.	Generale	OTTEMPERATA Sono previste due fasi ma l'impatto delle barriere è elevatissimo e va ulteriormente mitigato. Vedere osservazioni di dettaglio.
1.1g	Dovrà essere notificata, alla Soprintendenza Archeologica della Lombardia, l'apertura dei cantieri, l'inizio dei lavori nonché l'attività di scavo e di sbancamento in generale ai fini di accertare, nei modi e nei termini di cui al Dee. Lgs. 42/2004, eventuali presenze di interesse archeologico.	Generale	NON NOTA
1.1h	Dovranno essere limitate le aree che in conseguenza delle opere dell'infrastruttura ferroviaria restino intercluse e le stesse dovranno formare oggetto di dettagliato studio paesaggistico al fine di un loro più equilibrato inserimento.	Generale	NON OTTEMPERATA Non risulta uno studio paesaggistico su Vanzago.
1.1i	Le misure di mitigazione delle attività di cantiere dovranno essere integrate approfondendo le analisi svolte circa i potenziali effetti cumulativi connessi alle attività del cantiere ferroviario e l'uso della viabilità perimetrale del SIC-ZSC Bosco di Vanzago, specificando le misure di salvaguardia nei confronti degli ecosistemi e delle componenti faunistica e vegetazionale presenti nel SIC-ZSC e della rete ecologica di cui è parte integrante.	Puntuale	NON OTTEMPERATA Non risulta presente una analisi approfondita di questo aspetto sul SIC-ZSC Bosco di Vanzago. L'impatto dei cantieri è devastante e non adeguatamente sviluppato.
1.1j	Dovrà essere predisposto un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di questa attività in termini di: - Percorsi impegnati; - tipo di mezzi; - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito; - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati; - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.	Generale	NON OTTEMPERATA Oltre alle lacune e carenze indicate in precedenza all'1.1c, non sono specificati i dettagli dei mezzi, il calendario, la durata delle lavorazioni, gli orari, i percorsi alternativi e le salvaguardie.
1.1k	Le sorgenti di rumore in fase di cantiere dovranno essere silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 1 aprile 2004 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti.	Generale	NON NOTA
1.1l	tutti gli interventi dovranno essere compatibili con la Rete Ecologica Regionale (RER) di cui alla DGR 8/8515 del 26 novembre 2008.	Generale	NON OTTEMPERATA La RER è pesantemente impattata dall'opera e dalla cantierizzazione.
1.1m	Gli aspetti relativi al Piano di Monitoraggio, andranno concordati nel dettaglio con ARPA	Generale	NON OTTEMPERATA Non risulta agli atti il coinvolgimento di ARPA sul Piano di Monitoraggio e la piena approvazione di ARPA dello stesso.
1.1n	Relativamente alla gestione di specifiche criticità, alla modalità del trattamento dei risultati del monitoraggio e alla divulgazione delle informazioni ambientali nonché alla risoluzione delle questioni puntuali (audit pubblico) andranno individuate delle forme, anche semplificate di Tavolo/osservatorio ambientale col supporto tecnico di ARPA.	Generale	NON OTTEMPERATA Vedi sopra.
1.1o	D'intesa con i comuni interessati, dalla realizzazione dell'intervento, le aree a servizio delle fermate dovranno essere studiate al fine di favorire l'interscambio modale con il trasporto su gomma, di garan-	Generale	NON OTTEMPERATA Non è stata raggiunta l'intesa con il Comune di Vanzago sulle aree a ser-



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
1.1p	<p>tire la maggiore fruibilità delle stesse anche alla luce dell'utilizzo della linea ferroviaria anche per viaggiatori provenienti dai comuni limitrofi nonché di favorire il trasporto ciclabile prevedendo nel contesto di dette fermate idonee aree di stazionamento e l'inserimento di strutture tipo "ciclo stazione".</p> <p>In considerazione all'antropizzazione delle aree attraversate dalla linea ferroviaria e del significativo volume del servizio ferroviario, con l'obiettivo di ridurre i disagi abitativi nelle zone a ridosso della linea ferroviaria e contemporaneamente favorire la riqualificazione urbanistica di tali ambiti e prevenire la creazione di situazioni di degrado e di insicurezza urbana, per i fabbricati ad uso abitativo, legittimamente edificati e ricadenti per almeno il 50% della superficie in pianta entro 10 metri dal binario più esterno, il soggetto attuatore dovrà prioritariamente proporre ai proprietari l'acquisizione degli immobili. In caso di fabbricato con più unità immobiliari, il soggetto attuatore potrà procedere all'acquisizione di singole unità immobiliari previo accordo con le amministrazioni comunali sulle modalità di utilizzo e gestione delle u.i., acquisiti nell'ottica di perseguire gli obiettivi prima citati.</p> <p>Nei casi in cui i proprietari non siano disponibili alla cessione, potranno essere ristorati con una compensazione economica, commisurata al disagio abitativo creatosi ed all'eventuale variazione del valore dell'immobile, condizionata ad ampia liberatoria nei confronti di RFI e dei soggetti gestori della rete, con obbligo, in caso di cessione a qualunque titolo dell'edificio, di trascrizione della condizione dell'immobile interessato da accordo con RFI, dei contenuti della liberatoria e della compensazione economica ricevuta.</p> <p>Tale compensazione, alle medesime condizioni, viene applicata anche agli edifici frontisti legittimamente edificati nella fascia di rispetto ferroviario di cui al DPR 753/80 Titolo III e pertanto ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia. Le modalità di calcolo della compensazione saranno determinate sulla base di apposite Linee Guida redatte dal soggetto aggiudicatore in accordo con la Regione Lombardia.</p>	Generale	<p>vizio della Stazione. Si veda il paragrafo dedicato nella presente relazione.</p> <p><u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Per quanto siano stati svolti dei tavoli di lavoro dedicati in passato, non sono ancora condivisibili i valori di riferimento degli indennizzi, né chiare le tempistiche e le modalità.</p> <p>È necessario riprendere i tavoli di lavoro con Regione Lombardia sulle Linee Guida.</p>
1.2a	<p>La realizzazione dei quattro binari in comune di Pregnana dovrà avvenire mantenendo il solo binario nord della linea attuale e realizzando un fascio di 3 binari a nord dal lato della zona industriale. La soluzione a raso dovrà essere accompagnata dalla sistemazione viabilistica e dal ripristino degli accessi per la zona industriale interferita e dalla realizzazione di una fascia di mitigazioni a verde sulla sede del binario sud attuale che viene dismesso, in adiacenza alla zona residenziale; dovrà inoltre essere garantita la continuità veicolare in Viale Lombardia con rifacimento/sostituzione del cavalcavia esistente, riorganizzazione dell'accessibilità da e per il comparto produttivo di via dei Rovedi e di una pista di collegamento con le aree ambientali di pregio</p>	Puntuale	<p><u>OTTEMPERATA MA NON CONDIVISA</u> Il Comune di Vanzago ritiene che tale scelta progettuale pregiudichi non solo l'abitato in Pregnana di Isola Maddalena che di fatto verrà abbattuto, ma impedisce di salvaguardare la zona di Via Vittorio Veneto in Vanzago. Si chiede pertanto di mantenere il binario Sud della linea attuale come limite almeno nel tratto tra km 1+300 e 2+800 e di sviluppare una modifica puntuale al tracciato per salvaguardare la zona indicata.</p>
1.2b	<p>Nell'ambito del comune di Vanzago dovrà essere sviluppata una diversa soluzione planimetrica traslando rigidamente la sede ferroviaria trasversalmente al fine di minimizzare l'interferenza e il numero di demolizioni, specialmente in relazione all'intero fronte nord della linea ed alla tratta centrale lungo la quale è localizzata l'attuale stazione, valutando come limiti di ingombro dal km 2+850 al km 3+000 il binario sud esistente e dal km 3+000 al km 3+900 il binario nord esistente ed arretrando la banchina verso il confine comunale di Pregnana Milanese; L'ottemperanza alle prescrizioni di cui ai precedenti punti a) e b)</p>	Puntuale	<p><u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Come riportato al punto precedente 1.2a non sono stati tutelati massimamente i cittadini di via Vittorio Veneto poiché i binari sono stati spostati troppo a Nord nel tratto km 2+300 e 2+600. Per ottenere tale risultato, è necessario procedere come indicato al punto 1.2a.</p>



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	comporta un particolare aggravio al programma temporale di realizzazione dell'intervento ferroviario tale da compromettere la possibile attivazione della nuova linea in coerenza dell'EXPO 2015 di Milano e pertanto la Regione Lombardia e gli enti locali dovranno farsi parte diligente con il soggetto aggiudicare ponendo in essere tutti i provvedimenti di propria competenza atti a garantire il ricorso all'esecuzione dei lavori anche di notte e nei giorni festivi. Il soggetto aggiudicatore dovrà, dal proprio canto, attuare tutte le adeguate strategie di gestione del rapporto con l'appaltatore.		Si segnala inoltre che la prescrizione per EXPO è ormai non attuale, pertanto i lavori non dovranno eseguirsi né di notte né nei giorni festivi.
1.2d	Dovrà essere realizzata una pista ciclabile, comprensiva di alberature, di collegamento della linea ferroviaria con la Villa del Castellazzo secondo un tracciato da concordare con tutti i Comuni coinvolti (Vanzago, Pregnana Milanese, Rho); il percorso ciclopedonale dovrà essere raccordato con il sottopasso ciclopedonale di Via Roma e il nuovo cavalcavia di Viale Lombardia a Pregnana Milanese e, previo verifica di fattibilità, consentire il collegamento tra le aree di pregio ambientale PLIS del Basso Olona-Rhodense, fontanile Serbelloni, Mulino Sant'Elena e la Villa del Castellazzo.	Puntuale	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Il tracciato non è stato concordato con i Comuni. Il tracciato non collega il Molino S'Elena e il PLIS in maniera completa. Vedere le osservazioni nel presente documento.
1.2e	Dovranno essere realizzati prioritariamente nel Comune di Vanzago il potenziamento del parcheggio esistente a sud della linea in Via Assisi, ...	Puntuale	OTTEMPERATA Il Parcheggio di Via Assisi è stato potenziato.
1.2f-1	In Comune di Pregnana Milanese [...] valutare la fattibilità tecnico-amministrativa per la rimodulazione della viabilità principale e secondaria nei pressi della rotatoria di via Vanzago - via Pregnana - viale Europa Unita per il miglioramento dell'accessibilità al comparto denominato Isola Maddalena.	Puntuale	NON OTTEMPERATA Vedi punto 1.2f-2
1.2f-2	In Comune di Vanzago, realizzazione dei tratti mancanti della pista ciclabile che collega la fermata con il PSIC-ZSC Bosco di Vanzago, subordinatamente alla verifica di dettaglio della disponibilità degli spazi utili da effettuare in coordinamento con il Comune. Realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra la rotonda di Via Pregnana - Via Vanzago - Via Europa Unita e Via I Maggio. Verificare la possibilità di mantenimento del collegamento viario tra Via Vittorio Veneto e la località Isola Maddalena tramite una soluzione da individuare con il contributo del Comune. In interlocuzione con l'amministrazione comunale, dovranno essere realizzati i seguenti interventi a verde: estensione della superficie a verde in via Assisi includendo e aree di proprietà comunale contigue al parcheggio, destinate a verde pubblico, per creare una zona filtro con il PSCI Bosco di Vanzago; potenziamento dell'intervento di filtro verso il centro abitato in via Quasimodo; potenziamento nelle aree di proprietà comunale destinate a verde pubblico dell'intervento lungo via Filanda con funzione di filtro verso il centro abitato e con il pSIC Bosco Vanzago; aumento delle alberature previste presso il parcheggio fra via Vittorio Veneto e via Pregnana e inserimento di alberature e aiuole in tutto il tratto del progetto di stazione. Realizzazione di bici park in corrispondenza dei parcheggi a est e/o a ovest della linea in sostituzione dell'attuale bici park soggetto a demolizione. Dovrà essere effettuato lo spostamento al di fuori dell'abitato, del tracciato dell'elettrodotta Cesano-Tavazzano Est compreso tra i sostegni n. 12 e n. 15, sulla base del progetto di massima elaborato da Terna su incarico dell'amministrazione di Vanzago.	Puntuale	NON OTTEMPERATA Per quanto un intervento viabilistico in tale direzione sia stato previsto, purtroppo non risulta né funzionale né condiviso con il Comune di Vanzago, con la Città Metropolitana e con il WWF. Si chiede di sviluppare un altro progetto come indicato in seguito.
1.2f-3	Realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra la rotonda di Via Pregnana - Via Vanzago - Via Europa Unita e Via I Maggio.	Puntuale	NON OTTEMPERATA L'opera è stata eseguita dal Comune di Vanzago. Vedere osservazioni.
1.2f-4	Verificare la possibilità di mantenimento del collegamento viario tra	Puntuale	NON OTTEMPERATA



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	Via Vittorio Veneto e la località Isola Maddalena tramite una soluzione da individuare con il contributo del Comune.		Non solo il Comune di Vanzago non è stato richiesto di fornire contributi, ma il collegamento viario indicato non è né condivisibile né necessario. Sia il Comune di Vanzago, sia il Comune di Pregnana Milanese, sia la Città Metropolitana di Milano ne chiedono lo stralcio integrale con la richiesta di minimizzare l'impatto sul cavalcavia su Viale Europa Unita e tenendo conto della risposta del Comune di Vanzago alle prescrizioni 1.2a e 1.2b.
1.2f-5	In interlocuzione con l'amministrazione comunale, dovranno essere realizzati i seguenti interventi a verde: estensione della superficie a verde in via Assisi includendo e aree di proprietà comunale contigue al parcheggio, destinate a verde pubblico, per creare una zona filtro con il PSCI Bosco di Vanzago; potenziamento dell'intervento di filtro verso il centro abitato in via Quasimodo; potenziamento nelle aree di proprietà comunale destinate a verde pubblico dell'intervento lungo via Filanda con funzione di filtro verso il centro abitato e con il pSIC Bosco Vanzago; aumento delle alberature previste presso il parcheggio fra via Vittorio Veneto e via Pregnana e inserimento di alberature e aiuole in tutto il tratto del progetto di stazione.	Puntuale	NON OTTEMPERATA Il Comune di Vanzago non è stato coinvolto in tali interlocuzioni e chiede di rivedere gli interventi previsti come indicato nelle presenti osservazioni.
1.2f-6	Realizzazione di bici park in corrispondenza dei parcheggi a est e/o a ovest della linea in sostituzione dell'attuale bici park soggetto a demolizione.	Puntuale	NON OTTEMPERATA Nella nuova stazione, non è previsto un bici park come quello rimosso, ma una serie di piccoli posti biciclette.
1.2f-7	Dovrà essere effettuato lo spostamento al di fuori dell'abitato, del tracciato dell'elettrodotto Cesano-Tavazzano Est compreso tra i sostegni n. 12 e n. 15, sulla base del progetto di massima elaborato da Terna su incarico dell'amministrazione di Vanzago.	Puntuale	PARZIALMENTE OTTEMPERATA È stato inserito nel PD2020 lo studio di Terna del 2009 chiesto e finanziato dal Comune di Vanzago che va attualizzato e verificato in relazione alle mutate condizioni ambientali (es.: via I Maggio).

8.2 Osservazioni del Comune di Vanzago al SIA del nuovo PD2013 espresse con DGC n. 170 del 14.11.2013

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione
a	Fare in modo che sempre, in ogni momento decisionale, rispetto a qualsiasi pianificazione o progettazione e rispetto a qualsiasi argomento collettivo, la qualità della vita sia intesa nel suo senso più ampio e democratico e che la sostenibilità dello sviluppo diventi il filo rosso sempre riconoscibile e sempre ripreso di qualsiasi processo.
b	Assumere l'importanza della diversità biologica come patrimonio irrinunciabile del territorio e come elemento fondamentale per le economie e per la qualità della vita, riferendosi prioritariamente e coscientemente ai principi internazionali di sostenibilità ecosistemica e dando attivazione ai numerosissimi accordi internazionali che richiedono l'estesa e trasversale conservazione della biodiversità, in coordinamento con tutti i settori economici e sociali.
c	Approfondire il valore - anche economico - dei servizi forniti dagli ecosistemi attuando, come menzionato nella precedente lettera b), gli importanti principi cardine che ne regolano l'approccio.
d	Valutare le perdite (anche economiche, a causa della perdita definitiva di risorsa suolo, della trasformazione negativa della risorsa biodiversità, ecc.) dei servizi resi dagli ecosistemi, internalizzando nel progetto i costi relativi a questi consumi, o perdite o danneggiamenti di risorse.
e	Procedere all'applicazioni di un buffer progettuale per identificare in campo naturalistico l'Area di Influenza del progetto, adattandolo ove opportuno all'orografia e alla conformazione territoriale.
f	Procedere applicando altresì un secondo buffer progettuale per identificare un'Area Vasta di interesse includendo, oltre ai dati (Formulari Standard) provenienti dal/i sito/i Natura 2000 interessato/i dal progetto, anche quelli provenienti dall'intero



N. Sintesi prescrizione/raccomandazione

sistema territoriale al fine di identificare in special modo per quali specie l'area di influenza del progetto in esame costituirebbe habitat di specie, per tutelare le singolarità naturalistiche meritevoli di attenzione.

- g** Assicurare che nello studio territoriale, rispetto alle caratteristiche del progetto, vengano identificati gli effetti degli impatti diretti e indiretti, gli effetti negativi transitori e permanenti, reversibili e irreversibili, materiali e immateriali.
- h** Affrontare lo scoglio dei dati scientifici da fornire adeguando le relazioni alle migliori e più aggiornate informazioni disponibili.
- i** Considerare realmente le richieste di conservazione degli habitat, delle specie e degli habitat di specie, facendo perno principalmente sulle Direttive comunitarie 1992/43/CEE e 2009/147/CE (già 79/409/CEE), correlando gli studi con le informazioni provenienti da altre Convenzioni e Accordi internazionali (Bonn, Berna, Eurobats), ivi includendo le specifiche IUCN, ricordando che relativamente ad alcune Convenzioni le Parti contraenti non sono autorizzate a creare nuovi ostacoli o ad imbastire nuove attività, sulle quali operare poi misure di mitigazione o compensazione. Occorrerà perciò, oltre alle più classiche attenzioni richieste dalle Direttive Uccelli e Habitat, mantenere alta la considerazione delle specie elencate nei Libri rossi, le specie endemiche, rare, localizzate, non dimenticando quanto sancito dagli artt. 12 e 13 della Direttiva 92/43/CEE, al fine di compilare ora, in fase valutativa, delle esaustive check-lists quali-quantitative - e delle relative mappe di distribuzione - sia per flora che per fauna vertebrata e invertebrata.
- j** Considerare in maniera specifica e fortemente condizionante le classificazioni SPEC di BirdLife International per quanto riguarda l'avifauna.
- k** Definire con chiarezza la resilienza degli ecosistemi, specificatamente di habitat, di habitat di specie e di popolazioni di specie.
 - l** Supportare sempre le definizioni di significatività di impatto su habitat e specie con adeguata contestualizzazione scientifica o, semmai, anche con considerazioni deduttive ma solo se di pari affidabilità, e fare in modo che la completezza di elementi conoscitivi presentata nelle analisi e descrizioni ambientali, venga adeguatamente ripresa con una conseguente e sensata procedura di indagine al fine di determinare, per le varie valenze di interesse: - lo stato di fatto a livello quali-quantitativo; - la totalità dei fattori di pressione già attivi sul territorio, i fattori di pressione attivabili con il progetto in esame, i fattori di pressione attivabili con pianificazioni e progettazioni coeve; - le 'risposte' individuabili a questi elementi che garantiscano uno stato di conservazione soddisfacente.
- m** Considerare con estrema attenzione le catene alimentari, le nicchie alimentari, le specie sitospecifiche o specializzate e le contrazioni di questi spazi e delle attività biologiche a causa degli effetti negativi del progetto nelle modalità elencate alla precedente lettera g).
- n** Procedere per flora e fauna ad un esame mirato, locale e su Area Vasta, relativo alla comparsa di specie aliene come fattore di pressione.
- o** Impostare il progetto in esame in modo che presenti localmente, su Area di Influenza e su Area Vasta una struttura di conoscenza naturalistica che in maniera chiara, riconoscibile, esaustiva e motivata, si rifaccia ad indicatori biologici di specie ed ambientali, i quali dovranno essere coerentemente ripresi nel PMA. Nel PMA potrà essere previsto un monitoraggio ante operam, il quale tuttavia non potrà svolgere funzione di analisi territoriale e di definizione di caratteristiche ecosistemiche in quanto questi passaggi competono alla fase valutativa-approvativa nella procedura di VIA, ma dovrà principalmente confermare lo stato degli ambiti di indagine che dovranno essere stati già inquadrati e strutturati, appunto, all'interno dello SIA-Quadro Ambientale.
- p** Impostare il progetto in esame in modo che tenga da subito e approfonditamente in considerazione i tempi di ritorno degli interventi, sotto tutti gli aspetti economici, sociali, umani, ambientali, naturalistici.
- q** Considerare approfonditamente i rilievi aggiornati circa l'impronta ecologica e l'impronta idrica nazionale e comunitaria, sulla quale è ormai disponibile una vasta bibliografia.
- r** Chiarire quale sarà la quantità di acqua necessaria per le fasi di cantiere, dove questa risorsa verrà reperita e quale sarà l'eventuale impatto del suo prelievo sulle componenti ecosistemiche.
- s** Assicurarsi che la stesura delle considerazioni di impatto delle opere di progetto per quanto riguarda gli aspetti ambientali e naturalistici venga fortemente condizionata nei contenuti dalla rigorosa applicazione del principio di precauzione, così come esemplarmente definito dalla Commissione Europea nella sua specifica comunicazione
- t** Fare in modo che SIA e RDI, ognuno per le proprie competenze e obiettivi, oltre agli impatti relativi ad ogni singolo argomento di lavoro per sé, determinino con chiarezza anche il cumulo degli impatti di tutti gli ambiti di considerazione (aria, acqua, consumo di suolo, rumore, interruzione di corridoi ecologici, sottrazione di habitat, ecc.), come effetto sinergico, effettuando una valutazione 'habitat-specifica' e 'specie-specifica'.
- u** Fare in modo che la RDI descriva e consideri: se in questo momento sussistano piani (anche pianificazione di settore) effettivamente proposti o in corso di elaborazione o di validazione e allo stesso modo progetti di opere e interventi, ricadenti nella medesima area oggetto di analisi, ovvero se progetti di opere e interventi siano stati recentemente completati, i cui effetti continui possano provocare la necessità di misure di conservazione correttive o compensative, oppure misure per evitare il degrado gli habitat o le perturbazioni delle specie. Se piani e progetti di opere e interventi con le condizioni di cui a trattino precedente sussistano su area contigua ove l'azione oggetto di analisi avrebbe effetto ovvero, circa la perimetrazione del/i sito/i Natura 2000 - relativamente al campo di applicazione geografico - prendendo in considerazione anche sviluppi al di



N. Sintesi prescrizione/raccomandazione

- fuori del/i sito/i, ma che possano avere incidenze significative su di esso/i.
- v** Fare in modo che la RDI, oltre alle valutazioni degli interventi previsti localmente in termini di impatti ambientali a causa del progetto in esame, consideri congiuntamente anche gli impatti negativi derivanti da eventuali altri piani o progetti, indipendentemente da dove essi producono la loro azione, secondo le richieste della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3.
 - w** Fare in modo che la RDI, oltre alle valutazioni di cui alle precedenti lettere u) e v), consideri anche gli impatti negativi derivanti da pressioni territoriali già in corso, sia di origine antropica sia di origine naturale.
 - x** Affrontare in maniera sistemica, coerente e coordinata, le pressioni derivanti dalle precedenti lettere u), v) e w), con particolare attenzione agli effetti sinergici e agli effetti cumulativi, con riguardo, perciò, a tutto il territorio interessato dal progetto e alla considerazione di un'Area Vasta attraverso un opportuno buffer prudenziale, in merito all'organica funzionalità ecosistemica e alle possibili ripercussioni che la nuova opera potrebbe cagionare a detta funzionalità.
 - y** Accertarsi che la procedura di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3, venga affrontata in tutte le sue fasi per poter fornire all'Autorità competente uno strumento di valutazione completo ed adeguato alle necessità di conservazione dell'area impattata.
 - z** Fare in modo che le eventuali alternative di progetto, se del caso, vengano valutate attraverso pertinenti parametri ambientali e naturalistici e che la procedura risponda ai requisiti di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3
 - aa** Assicurare che ogni ambito di indagine venga provvisto di un adeguato momento di sintesi, con punti di forza e debolezza del sistema, al fine di poter coerentemente identificare le più opportune misure mitigative e compensative.
 - bb** Assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, che non vengano confuse le misure compensative con le misure mitigative.
 - cc** Non applicare le due tipologie di misure di cui alla precedente lettera bb) nello stesso tempo redazionale nella RDI.
 - dd** Non applicare le misure compensative se non si sono prima percorsi tutti i passaggi previsti dalla procedura di incidenza, comprendendo soprattutto la scelta di soluzioni alternative e la valutazione dell'"opzione zero".
 - ee** Assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, che le eventuali alternative di progetto, se del caso, siano valutate con l'opportunità richiesta dalla normativa e interpretata dalle Guide comunitarie e che dette alternative siano inserite nel corretto tempo procedurali.
 - ff** Assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, se del caso, la corretta applicazione dell'opzione zero che discende in maniera consequenziale anche dalla possibilità di rivedere gli obiettivi di progetto.
 - gg** Fare in modo che l'opzione zero, se del caso, venga presa in considerazione e che il suo eventuale accantonamento venga adeguatamente motivato attraverso un confronto tra i benefici derivanti dall'opera e i danni o disturbi ambientali che essa provocherà: i primi dovranno essere superiori ai secondi e dovrà essere dimostrato il procedimento di valutazione.
 - hh** Assicurare, con specifico riferimento alla procedura di incidenza tipica delle analisi ambientali sui siti Natura 2000, che l'applicazione del regime di deroghe previste della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 4, primo e secondo periodo, sia motivato solo se si è nelle condizioni normativamente concesse, attivando le specifiche comunicazioni alle Autorità comunitarie.
 - ii** Fare in modo che venga previsto un luogo di riesame delle misure di mitigazione e di compensazione ove si possa riscontrare in maniera scientifica quale sia il percorso per il quale dette misure raggiungono il positivo risultato per il quale vengono pianificate.
 - jj** Fare in modo che, relativamente all'applicazione della procedura tipica di una valutazione di incidenza, le eventuali misure di compensazione siano progettate allo stesso tempo del progetto dell'intervento e siano messe in campo con una tempistica adeguata in modo che esse possano dare i positivi esiti per i quali vengono studiate prima che gli effetti negativi dell'intervento si producano.
 - kk** Fare in modo che le misure di mitigazione e di compensazione godano di un'adeguata copertura economica e che la stessa sia disponibile prima dell'approvazione del progetto.
 - ll** Considerare le richieste normative della Convenzione di Bonn del 23.06.1979, della Convenzione di Berna del 19.07.1979 e dell'Accordo Eurobats del 04.12.1991 che sono leggi dello Stato, rispettivamente la 42 del 25.01.1983, la 503 del 05.08.1981 e la 104 del 27.05.2005.
 - mm** Fare in modo che le attuali mancanze tecnico-scientifiche e procedurali, rilevate nel materiale documentale analizzato, siano adeguatamente compensate anche attraverso i richiami offerti in questo paragrafo conclusivo, per rispondere pienamente alle richieste delle Direttive comunitarie 2009/147/CE, art. 4, c. 1, c. 2 e c. 4 e 92/43/CEE, art. 6, c. 2, c. 3 e c. 4 e artt. 12 e 13.
 - nn** Assicurarsi che quanto espresso nella precedente lettera mm) conduca parimenti il progetto, in merito alla sua realizzazione a carico della rete Natura 2000, ad essere conforme alle richieste dell'Allegato G del DPR 357/1997 e smi, e che detta conformità abbia nella RDI, punto per punto, una sua tracciabilità logica e consequenziale.
 - oo** Assicurarsi che nella composizione della dinamica analitica dello SIA e delle risposte agli impatti, venga profuso l'adeguato grado di impegno e completezza necessario, proprio in materia di VIA in modo da consegnare all'Autorità competente per l'approvazione una documentazione aderente alle richieste del D.lgs 4/2008 art. 3-ter ("Principio dell'azione ambientale") e art. 3- quater ("Principio dello sviluppo sostenibile fondata su una tracciabilità logica e consequenziale).
 - pp** Assicurare l'adeguato approfondimento degli impatti "(...) diretti ed eventualmente indiretti, secondari, cumulativi, a breve,



N. Sintesi prescrizione/raccomandazione

medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi sia verso l'identificazione della tipologia degli impatti stessi sia soprattutto nella definizione della loro significatività, in modo da permettere una valutazione "in modo appropriato", per non incorrere in infrazioni secondo i disposti della Direttiva 85/337/CEE, - così come integrata dalla Direttiva 97/11/CE e dalla Direttiva 2003/35/CE - art. 3, art. 5 c. 3 e art. 6 c. 2, c. 3 e c. 4, ora tutte consolidate nel testo della nuova Direttiva 2011/92/UE del 13.12.2011, "concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati".

Tipologia	Generale
Ottemperanza	NON OTTEMPERATE La nuova "Analisi ambientale" predisposta per il PD2020 (rev. novembre 2020) valuta le ricadute sulle più significative componenti ambientali derivanti dalle modifiche introdotte dalla nuova configurazione progettuale, confrontandole con quelle associate alle soluzioni precedenti valutate nel SIA2013. Tale nuova "Analisi ambientale" non si configura, pertanto, come un nuovo SIA, né come una rettifica/integrazione del precedente, pertanto non entra nel merito specifico delle puntuali richieste effettuate dal Comune di Vanzago che, di conseguenza, non risultano recepite in alcun modo.

8.3 Osservazioni del Comune di Vanzago al PD2013 espresse con DGC n. 194 del 07.12.2013 ai fini della Conferenza di Servizi del 16.12.2013

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
C1	Si chiede l'interramento della tratta di SP229, dalla rotonda di allaccio alla SP172 (opera in avanzato corso di realizzazione da parte della Provincia di Milano) alla rotonda di allaccio alla SP109 nella tipologia prevista dal Progetto Sempione Bis.	Puntuale	NON OTTEMPERATA Per l'intervento stradale Sempione Bis è stato predisposto un nuovo progetto preliminare relativo al solo 1° stralcio funzionale "Svincolo SP229-SS33", approvato da ANAS il 08.05.2013 e trasmesso al MIT il 28.01.2014, ma, allo stato attuale, senza ancora ulteriore seguito.
C2	Si chiede la realizzazione del secondo lotto della SP172. Il primo lotto è in avanzata fase di realizzazione (termine lavori maggio-giugno 2014). Al fine di rendere completamente operativa tale viabilità, risulta tuttavia necessario provvedere alla realizzazione del secondo lotto. Si tratta di un'opera fondamentale per portare all'esterno il traffico pesante, con particolare riferimento al traffico indotto dalle lavorazioni di realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria. La completa realizzazione della SPI 72 permetterà, infatti, ai mezzi pesanti e agli autocarri di raggiungere comodamente le aree tecniche di cantiere lungo la linea ferroviaria (con particolare riferimento a quelle in territorio di Vanzago) senza attraversare i centri abitati sia provenendo dalla SP229, sia provenendo dalle autostrade o dalla via Novara.	Puntuale	OTTEMPERATA Risulta ad oggi completato il sistema viario che aggira esternamente l'area urbana di Vanzago.
C3	In merito alla specializzazione delle linee ferroviarie, si chiede la garanzia che la tratta Rho-Gallarate sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere.	Generale	NON OTTEMPERATA Il modello di esercizio del PD2020 prevede ancora, oltre all'inserimento di due nuovi servizi viaggiatori, anche una componente merci pari a 20 tracce giorno.
C4.a	Per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore, la prescrizione dettata dal C.I.P.E. sul precedente progetto definitivo prevedeva che: <i>"ferma restando la funzionalità delle barriere antirumore previste dal progetto definitivo in approvazione, ai fine di consentire un migliore inserimento paesaggistico delle stesse, il soggetto aggiudicatore provvederà ad apportare non sostanziali modifiche ai tipologici attualmente in uso in maniera tale da prevedere l'uso di barriere in cemento fino all'altezza di due metri e trasparenti per le porzioni di barriera eccedenti i due metri di altezza. Inoltre,</i>	Generale	NON OTTEMPERATA Dall'analisi di differenti elaborati del PD2020 emergono discrepanze in merito alla tipologia di barriere, che, a seconda dei casi, risultano previste ancora di tipo opaco e, in altri casi, interamente trasparenti all'interno del Comune di Vanzago. Occorre, pertanto, fare chiarezza su questo



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	<p><i>dai lato della barriera non interessato dalla circolazione dei treni, laddove ritenute utili, dovranno essere previste apposite maglie atte a consentire la crescita di piante rampicanti ai fine di ottenere una significativa schermatura della porzione di barriera in cemento. Sarà onere del soggetto aggiudicatore la messa a dimora delle piante di cui trattasi".</i> Come è possibile constatare dagli elaborati di progetto le barriere antirumore che saranno installate lungo la linea ferroviaria in territorio del Comune di Vanzago, prevedono in alcuni tratti la presenza di pannelli fonoassorbenti completamente opachi. Una scelta che risulta in contrasto con la necessità di garantire il migliore inserimento paesaggistico delle barriere nel contesto urbano. Considerato che l'infrastruttura ferroviaria attraversa esattamente il centro del nucleo abitato di Vanzago, risulta evidente la necessità di provvedere all'installazione, lungo tutta la tratta comunale, di barriere antirumore trasparenti in grado di garantire una maggiore luminosità e soprattutto di evitare lo spiacevole effetto di netta separazione tra le due parti del paese. La presenza di un muro fisico, in alcuni casi alto ben 7 metri, al centro del nucleo abitato rappresenta una soluzione inaccettabile anche in presenza di mitigazioni a verde. Una vera e propria frattura territoriale con il conseguente deturpamento della qualità paesaggistica e visiva e l'eliminazione della continuità urbanistica. Tale situazione rende quindi necessario un notevole sforzo architettonico e un'attenta progettazione da un punto di vista tecnico ed estetico che, discostandosi dal tipologico standard attualmente in uso, punti come prima soluzione alla realizzazione di barriere "completamente trasparenti". Solo nel caso in cui risultasse impossibile garantire la mitigazione acustica prevista per legge, si chiede per la parte in calcestruzzo, l'utilizzo di soluzioni che possano ridurre l'impatto causato dall'inserimento delle barriere nel contesto urbano e contemporaneamente risolvere i problemi legati dalla difficile e costosa manutenzione delle mascherature a verde.</p>		<p>punto, oltre a ribadire la richiesta, già espressa in passato, di non prevedere barriere opache nel territorio comunale, visto l'elevato grado di antropizzazione.</p>
C4.b	<p>Per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore, inoltre, sempre allo scopo di minimizzare gli impatti delle barriere antirumore, si chiede la possibilità, in accordo con i cittadini frontisti, di compensare la riduzione in altezza delle barriere con interventi diretti sugli edifici esposti al rumore. Tale soluzione garantirebbe il rispetto dei limiti di emissione sonora previsti dalla legge e l'inserimento di barriere più basse e meno impattanti sul territorio comunale.</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Non risultano previsti, nel PD2020, interventi diretti sui ricettori finalizzati a permettere, attraverso queste specifiche azioni compensative, la possibilità di ridurre l'altezza complessiva delle barriere.</p>
C4.c	<p>Per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore, in Comune di Vanzago è prevista la realizzazione delle barriere attraverso la sola occupazione della sede ferroviaria con l'eccezione della via Quasimodo ove verrà utilizzata anche l'area verde pubblica denominata "Parco del Casinutun". Si chiede che tale scelta, che avrebbe il vantaggio di minimizzare i disagi ai proprietari frontisti lungo la linea ferroviaria, alla popolazione e alla circolazione delle autovetture, sia confermata anche in sede di progettazione esecutiva.</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> La posa delle barriere nei pressi del "Parco del Casinutun" risulta ancora non ottimale al fine del contenimento dell'occupazione di una striscia di terreno dell'area verde pubblica di via Quasimodo.</p>
C4.d	<p>Per quanto concerne la realizzazione delle barriere antirumore, si chiede che la posa delle barriere sia realizzata contestualmente all'esecuzione degli interventi di quadruplicamento della linea e venga conclusa prima della messa in esercizio della linea stessa in modo da garantire il rispetto dei limiti di rumore previsti dalla normativa nazionale e dalla zonizzazione acustica approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 31 del 17.06.2011.</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non è data evidenza della garanzia di contemporaneità di esecuzione delle opere di risanamento acustico con quelle inerenti all'ampliamento dell'armamento ferroviario.</p>
C5	<p>Considerato che il Canale Villoresi, nonostante le opere di derivazione, continuerà a mantenere la sua presenza in affiancamento alla sede ferroviaria con la principale funzione di recettore delle acque</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 prevede, per risolvere l'interferenza con il Canale Villoresi in</p>



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	meteoriche provenienti dalle barriere e dalla piattaforma ferroviaria, si chiede che l'intera tratta in ambito urbanizzato del Comune di Vanzago sia interrata e tombinata. Una soluzione progettuale che permetterebbe di minimizzare le condizioni di degrado che si verrebbero a creare in presenza di un canale caratterizzato, in assenza di piogge, da un basso riempimento d'acqua: condizione che lo trasformerebbe in un ricettacolo di rifiuti e sporcizie generando una "fogna a cielo aperto" in pieno centro abitato.		territorio di Vanzago (ed il più generale sistema di gestione delle acque), lo spostamento del Canale stesso di pochi metri a sud-ovest, sempre in affiancamento alla ferrovia, con tratti sia interrati che a cielo aperto, oltre alla realizzazione di una serie di vasche/fossi drenanti.
C6.a	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, si chiede lo spostamento dell'area tecnica di cantiere di via Pregnana nella vicina area posta a fianco al prolungamento della via l° Maggio. Tale soluzione, oltre ad allontanare il cantiere dalle abitazioni, permetterebbe di anticipare la realizzazione del parcheggio lato nord della fermata di Vanzago. Una condizione che faciliterebbe l'accesso al servizio ferroviario da parte dei cittadini durante la realizzazione del quadruplicamento della linea.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non prevede modifiche della localizzazione dell'area tecnica di cantiere di via Pregnana come da richiesta avanzata
C6.b	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, si chiede la predisposizione di un'accurata organizzazione delle aree di cantiere, al fine di evitare il rischio di inquinamento delle acque superficiali e le interferenze con le acque sotterranee e con la componente suolo/ sottosuolo. Tale organizzazione dovrà comprendere: un rilievo accurato dei sottoservizi e dei manufatti interrati esistenti nell'area di lavoro, la realizzazione di vasche di contenimento intorno all'impianto fanghi, la realizzazione di canali di guardia intorno alle aree di lavoro, la predisposizione di apposite procedure per la realizzazione degli spostamenti delle condotte esistenti e per la gestione di eventuali situazioni di emergenza, l'attuazione di apposite misure organizzative di prevenzione per sversamenti accidentali di sostanze inquinanti.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non sono contemplati gli approfondimenti richiesti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione.
C6.c	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, la prescrizione dettata dal C.I.P.E. sul progetto definitivo del 2011 prevedeva che: "la cantierizzazione e realizzazione di adeguamento di opere viarie connesse all'opera ferroviaria dovranno essere effettuate in modo da ridurre al minimo l'impatto sul traffico garantendo adeguate condizioni di deflusso del traffico". La previsione di un flusso di 30 camion al giorno lungo le vie centrali del paese, con particolare riferimento alle vie Vittorio Emanuele e Umberto I, per garantire il collegamento dell'area tecnica di via Pregnana con il varco di accesso alla ferrovia in via Umberto I risulta in contrasto con la suddetta prescrizione. Si tenga presente che tale flusso di camion attraverserà il centro storico del paese (esattamente di fronte alla Chiesa Parrocchiale SS. Ippolito e Cassiano) con problemi legati alla salute dei cittadini e alla sicurezza dei pedoni. Si chiede di studiare una diversa soluzione che possa minimizzare i disagi della popolazione attraverso l'anticipazione dei lavori di demolizione dei vecchi fabbricati di stazione e la contestuale realizzazione del nuovo tratto stradale di collegamento con la via Vittorio Veneto. Nella realizzazione di questo intervento dovrà essere sempre garantita la continuità agli accessi alla stazione, alle abitazioni e alle attività commerciali presenti.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non contempla la richiesta di riorganizzazione dei percorsi dei mezzi di cantiere, che, come nelle precedenti versioni del progetto, vanno ad interessare in modo impattante la viabilità urbana ed il contesto abitato.
C6.d	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, analoga situazione si verrebbe a creare lungo le vie Monasterolo, Monte Rosa e Ferrario (20 viaggi/giorno). Anche in tale caso il flusso di automezzi si troverebbe ad attraversare un'area altamente frequentata per le numerose attività commerciali, il cimitero e il Santuario S. Maria del Suffragio. Si chiede pertanto l'adozione di tutte le misure necessarie per garantire la salute e la sicurezza di cittadini e pedoni.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non contempla la richiesta di riorganizzazione dei percorsi dei mezzi di cantiere, che, come nelle precedenti versioni del progetto, vanno ad interessare in modo impattante la viabilità urbana ed il contesto abitato.



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
C6.e	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, la via 1° Maggio e il relativo prolungamento sino alla rotonda di via Europa Unita - via Pregnana (NRX7) nel progetto definitivo non è considerata come possibile percorso dei mezzi durante la fase di cantierizzazione. Si chiede che la realizzazione di tale opera venga effettuata prima dell'avvio dei lavori di quadruplicamento della linea in modo da minimizzare gli impatti sulla viabilità interna al paese	Puntuale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Il Comune di Vanzago ha già provveduto, a spese proprie, alla realizzazione del prolungamento della via I Maggio fino al sottopassaggio di Viale Europa Unita, ma il PD2020 non ha contemplato la possibilità di utilizzo di tale tratto stradale al fine di riorganizzare i percorsi dei mezzi di cantiere facendoli transitare esternamente rispetto all'area urbana.
C6.f	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, per gli interventi e le lavorazioni da realizzarsi all'interno del parco pubblico in via Quasimodo, è previsto un flusso di 25 camion al giorno provenienti dall'area tecnica ubicata in via Monterosa. Tale percorso prevede l'attraversamento del sottopasso di via Madre Teresa di Calcutta, un collegamento viario a un unico senso di marcia le cui dimensioni non permettono il passaggio di camion e autocarri. Si chiede lo studio di una soluzione alternativa.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non contempla la richiesta di riorganizzazione dei percorsi dei mezzi di cantiere, che, come nelle precedenti versioni del progetto, vanno ad interessare in modo impattante la viabilità urbana ed il contesto abitato.
C6.g	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, per l'accesso alla linea ferroviaria da via Ferrario è previsto l'utilizzo del primo tratto di pista ciclabile realizzata sopra la tombinatura del canale Villoresi. Si chiede la verifica della tenuta di tale collegamento in quanto non pensato per il transito di autovetture e soprattutto di automezzi pesanti. Si ritiene necessaria lo studio di una soluzione alternativa.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non contempla la richiesta di riorganizzazione dei percorsi dei mezzi di cantiere, che, come nelle precedenti versioni del progetto, vanno ad interessare in modo impattante la viabilità urbana ed il contesto abitato. Inoltre, non vi è riscontro in merito alla verifica della portanza della tombinatura del canale Villoresi per consentir il transito in sicurezza dei mezzi di cantiere.
C6.h	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, l'adeguamento dei sottopassi (interventi SL02 e SL04) prevede la chiusura degli stessi per il tempo necessario alla realizzazione dei lavori di ampliamento e di risagomatura delle rampe di accesso. Durante le fasi costruttive risulta indispensabile garantire la continuità dei collegamenti tra le due parti del paese, deviando il traffico verso itinerari alternativi che utilizzino i sottopassi più prossimi a quelli oggetto dei lavori. A tal fine dovranno essere rispettate le tempistiche di realizzazione delle opere, evitando la chiusura contemporanea dei sottopassi, per minimizzare i disagi negli spostamenti, contenere il conseguente incremento del traffico di transito lungo il resto della viabilità urbana e garantire i collegamenti ciclo-pedonali	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non sono contemplati gli approfondimenti richiesti in merito all'organizzazione ed al cronoprogramma delle fasi di cantiere per quanto riguarda le lavorazioni che coinvolgono i sottopassi presenti in territorio di Vanzago, finalizzati a garantire quanto più possibile la continuità dei collegamenti tra le due parti della città.
C6.i	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, sempre per quanto concerne i sottopassi si chiede una verifica della risagomatura delle rampe al fine di evitare situazioni di pericolo o di scarsa praticabilità degli stessi soprattutto durante il periodo invernale. Inoltre, per quanto riguarda il sottopasso di via Europa Unita, si chiede lo studio di una differente scelta progettuale che preveda la sostituzione del collegamento stradale tra la via Vittorio Veneto e l'Isola Maddalena di Pregnana Milanese previsto in affiancamento alla sede ferroviaria, con la realizzazione di un nuovo collegamento tra la via Vittorio Veneto e la via Trento per garantire un accesso più semplice alle abitazioni e minimizzare gli espropri previsti.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non recepisce la richiesta del Comune, riproponendo la medesima soluzione della versione progettuale precedente per quanto riguarda il collegamento stradale via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena.
C6.l	In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, le lavorazioni previste in fase di cantierizzazione produrranno un'alta concentrazione di polveri, inoltre i percorsi dei camion indicati causeranno la dispersione delle stesse in tutto il territorio co-	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non è data evidenza della garanzia che le lavorazioni previste in fase di cantierizzazione verranno



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	<p>munale. Al fine di minimizzare il problema si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la puntuale verifica della pulizia e del lavaggio degli automezzi prima che gli stessi lascino le aree tecniche di cantiere e attraversino il territorio comunale; - il lavaggio delle strade comunali interessate dal passaggio degli automezzi almeno due volte la settimana; - la riasfaltatura, al termine dei lavori, delle strade soggette al passaggio degli automezzi; - l'utilizzo di barriere fonoassorbenti e antipolvere di altezza adeguata su tutto il territorio comunale interessato dalle lavorazioni (aree di cantiere e linea ferroviaria). 		<p>svolte secondo le modalità richieste, necessarie a minimizzare gli impatti derivanti dalla dispersione delle polveri prodotte.</p>
C6.m	<p>In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, l'intervento di quadruplicamento della linea prevede che le lavorazioni si possano svolgere su due turni giornalieri concentrando in orario notturno le lavorazioni di realizzazione delle barriere antirumore, che determinano un impatto acustico minore della realizzazione dei rilevati e delle opere d'arte. Si chiede una più precisa indicazione sull'orario e i turni di lavoro limitando il più possibile l'utilizzo delle ore notturne. Si chiede inoltre che le lavorazioni non vengano effettuate il sabato e nei giorni festivi e siano silenziate attraverso l'utilizzo delle migliori tecnologie in modo da minimizzare le emissioni sonore e contenerle nei termini stabiliti dalla legge e nel rispetto della classificazione acustica comunale.</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non sviluppa in modo dettagliato il tema dell'organizzazione dei turni e degli orari di svolgimento delle lavorazioni.</p>
C6.n	<p>In merito alla cantierizzazione e ai lavori di realizzazione dell'opera, nella documentazione fornita viene sottolineato che la soluzione di cantierizzazione proposta non è vincolante per l'appaltatore che potrà proporre una soluzione alternativa in base all'organizzazione del proprio lavoro e alle tempistiche da rispettare. Si chiede il coinvolgimento diretto del Comune di Vanzago e la condivisione nell'esatta definizione delle lavorazioni sia in merito agli interventi e alle relative tempistiche, sia in merito al percorso degli automezzi, a eventuali occupazioni di suolo pubblico, all'interruzione di viabilità, di sottopassi e di servizi comunali.</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Alla presente fase di avanzamento progettuale non vi è stato alcun coinvolgimento diretto del Comune di Vanzago in merito alla stesura del Piano di cantierizzazione, relativamente a temi che risulta essenziale condividere per contenere gli impatti (es. i percorsi degli automezzi, eventuali occupazioni di suolo pubblico, interruzioni di viabilità, sottopassi e servizi comunali, ecc.).</p>
C7	<p>Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago siamo a chiedere l'elaborazione di un documento che descriva in modo più preciso e puntuale l'esatta sequenza di lavorazioni previste sul territorio comunale.</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non sviluppa in modo dettagliato il tema dell'organizzazione delle fasi di cantiere per la realizzazione della nuova fermata.</p>
C7.a	<p>Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago si chiede che venga garantita una soluzione che permetta di mantenere, durante tutto il periodo dei lavori di quadruplicamento della linea, il collegamento del parcheggio di via Assisi con i binari, soprattutto durante la fase di demolizione e realizzazione dei fabbricati di stazione, del marciapiede centrale, dei sottopassi e dei collegamenti ai parcheggi lato nord e lato sud.</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Non vi è alcuna garanzia in tale senso nel PD2020.</p>
C7.b	<p>Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago si chiede che venga garantito l'accesso al servizio ferroviario da parte degli utenti, durante tutta la fase dei lavori, sia in direzione Milano sia in direzione Gallarate-Varese.</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Non vi è alcuna garanzia in tale senso nel PD2020.</p>
C7.c	<p>Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago si chiede che venga garantita l'estensione della pensilina a protezione del marciapiede centrale di fermata in modo da garantire la copertura di entrambi i sottopassi di accesso al marciapiede stesso e sopperire all'assenza della sala di attesa, eliminata a causa del declassamento della stazione di Vanzago a semplice fermata.</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD202 non prevede l'estensione della pensilina sulla banchina centrale della fermata.</p>



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
C7d	Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago si chiede che venga garantita la realizzazione, prima della demolizione dell'attuale parcheggio di circa 100 posti ubicato nell'area degli attuali fabbricati di stazione, di un parcheggio biciclette coperto provvisorio o di uno dei park bici previsti in progetto, in modo da garantire un'area di sosta per le biciclette anche durante la fase di cantierizzazione.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD202 non prevede la realizzazione di un bici-park coperto in sostituzione di quello esistente, di cui è necessaria la demolizione.
C7e	Per quanto la realizzazione della nuova fermata di Vanzago si chiede che venga garantita la realizzazione del nuovo park bici di via Assisi in un'area più vicina all'accesso ai binari e all'attuale sottopassaggio di collegamento al marciapiede di stazione. Intervento da condividere e concordare con il Comune di Vanzago.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non è contemplata la realizzazione di un bici-park coperto presso la fermata.
C8.a	In merito alle misurazioni acustiche di progetto, si chiede la verifica, durante la fase di progettazione esecutiva, durante la cantierizzazione e la messa in esercizio della nuova linea ferroviaria, dell'ottemperanza a quanto previsto dalla zonizzazione acustica approvata dal Consiglio Comunale del Comune di Vanzago con deliberazione n. 31 del 17 giugno 2011; sia per quanto riguarda la situazione post operam e il futuro servizio ferroviario sia per quanto concerne i lavori previsti durante la fase di cantierizzazione	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD202 non è data evidenza della garanzia che verranno effettuate verifiche di ottemperanza a quanto previsto dalla zonizzazione acustica comunale.
C8.b	In merito alle misurazioni acustiche di progetto, lo studio acustico allegato al progetto definitivo è stato effettuato considerando un numero di treni merci pari all'attuale, ovvero 20 tracce. Come già anticipato in precedenza si chiede che la tratta Rho-Gallarate sia dedicata esclusivamente al traffico passeggeri e che tale traffico sia limitato a 18 ore giornaliere. In subordine risulta strettamente necessario garantire che il numero di 20 treni merci giornalieri sia considerato il limite massimo per la linea. Un eventuale aumento di tale numero invaliderebbe la simulazione acustica effettuata con conseguente superamento dei limiti acustici previsti dalla legge. Una situazione che produrrebbe disagi inaccettabili alla cittadinanza con particolare riferimento ai recettori sensibili lungo la linea.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il modello di esercizio del PD2020 prevede ancora una componente merci pari a 20 tracce giorno.
C8.c	In merito alle misurazioni acustiche di progetto, nella documentazione di progetto è possibile leggere: <i>'gli interventi proposti consentono, infatti, di riportare la maggior parte dei ricettori entro i limiti di norma, i livelli sonori nel periodo diurno si attestano in corrispondenza di tutti i comuni della tratta mediamente tra i 50 dB(A) e i 55 dB(A). Ciò nondimeno permangono alcune situazioni di impatto residuo che, anche considerando in via cautelativa un coefficiente di fonoisolamento degli infissi esistenti pari a 20 dB, determinano situazioni di impatto interno. Per tali ricettori comunque, successivamente alla realizzazione delle opere di mitigazione, verrà opportunamente verificato il rispetto dei limiti interni, ricorrendo - ove necessario - a mitigazioni dirette sugli stessi'</i> . Si ritiene indispensabile per tali abitazioni la previsione e realizzazione di interventi di mitigazione diretta da attuarsi sin dalla fase di cantiere, senza attendere le verifiche del rispetto dei limiti nella fase di esercizio. Interventi di prevenzione che permetteranno ai cittadini coinvolti di non trovarsi nella situazione di sopportare disagi in attesa di soluzioni senza alcuna garanzia sulle tempistiche di realizzazione e sulla conseguente copertura economica.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD2020 non risultano previsti interventi diretti sui ricettori da attuarsi sin dalla fase di cantiere, quali interventi preventivi finalizzati a garantire, sin dalle prime fasi delle lavorazioni, il rispetto dei limiti acustici interni che, invece, il progetto demanda a verifiche a posteriori.
C9	L'intera tratta in territorio di Vanzago risulta critica per quanto riguarda l'impatto derivante dalle vibrazioni indotte dalle lavorazioni di cantiere e dal transito dei convogli ferroviari. L'individuazione dei conseguenti interventi di mitigazione risulta essere fondamentale sin dalla presente fase progettuale, ritenendo non sufficientemente cautelativo rimandare la scelta sulle modalità da adottare alla suc-	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD2020 non vengono sviluppati gli approfondimenti richiesti in merito al tema delle vibrazioni e dei relativi interventi di mitigazione.



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	<p>cessiva fase di progettazione esecutiva, soprattutto in relazione alla difficoltà di reperire le risorse necessarie per garantire l'esecuzione degli interventi necessari. Ciò richiede un immediato e più dettagliato approfondimento sui sistemi di intervento con funzione antivibrante che prevedano l'utilizzo di trincee nel terreno, riempite di materiale smorzante, tra i binari e il confine del sedime ferroviario allo scopo di aumentare lo smorzamento delle vibrazioni. Inoltre, al fine di evitare l'insorgere di possibili contenziosi relativi a danni agli edifici, siti nella fascia sino ai 20 metri dalla barriera più esterna, derivanti dalle lavorazioni, si chiede per gli stessi venga realizzata un'attività di redazione di testimoniale di stato a cura e spese di RFI S.p.A.</p>		
C10.a	<p>Per quanto riguarda il tema degli espropri e delle demolizioni, si segnalano errori ed omissioni nelle identificazioni catastali con particolare riferimento alle proprietà del Comune di Vanzago.</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Negli elaborati inerenti ad espropri e demolizioni permangono le inesattezze già a suo tempo evidenziate.</p>
C10.b	<p>Per quanto riguarda il tema degli espropri e delle demolizioni, si chiede l'immediata riattivazione del tavolo per la condivisione delle "Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato". Il documento allegato al progetto e presentato da RFI S.p.A. e Regione Lombardia ai comuni coinvolti, non ha mai ottenuto la condivisione di questi ultimi. I comuni sono ancora oggi in attesa di ricevere risposte in merito alle ultime proposte avanzate con comunicazioni scritte del 2 e 27 luglio 2012 e che vengono allegate al presente documento. Considerata la necessità di garantire ai cittadini direttamente e pesantemente coinvolti dall'opera il giusto ristoro economico e la giusta compensazione per i danni ambientali, territoriali, sanitari e sociali provocati dall'avvicinamento dell'infrastruttura alle civili abitazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - si chiede, per le indennità di esproprio delle abitazioni frontiste, di valorizzare gli immobili coinvolti in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà. Si chiede inoltre di considerare una quota pari al 30% del valore dell'immobile da corrispondere ai proprietari come compensazione del disagio affettivo. Di provvedere a un contributo forfettario per le spese relative all'eventuale trasloco, all'adeguamento degli arredi oltre al risarcimento per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta; all'allacciamento delle nuove utenze e all'adeguamento degli arredi oltre al risarcimento per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta; - si chiede, per le indennità di esproprio delle pertinenze, di valorizzare gli immobili coinvolti in base ai prezzi di mercato di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trovano le proprietà. Si chiede inoltre di corrispondere ai proprietari una quota pari al valore del 10% della relativa abitazione comprensiva della pertinenza da espropriare, quale compensazione per il deprezzamento dell'immobile; - in merito alle indennità di vicinato, in considerazione all'antropizzazione delle aree attraversate dall'infrastruttura e con l'obiettivo di ridurre i disagi abitativi derivanti dall'allargamento della sede ferroviaria oltre che favorire la riqualificazione urbanistica delle zone a ridosso della ferrovia: si chiede di utilizzare i seguenti parametri per determinare la percentuale di compensazione economica rispetto al valore dell'immobile interessato: 10% per la diminuita luminosità - ridotto soleggiamento; 13-10% per l'accessibilità più difficoltosa; 10% per la veduta; 10% per le vibrazioni; 10% per il rumore; portando il valore di riferimento al 50%; per le abitazioni frontiste ricadenti, con qualunque percentuale dell'immobile, nei 10 metri dalla barriera fonoassorbente più vicina, 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il tavolo per la condivisione delle "Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato" non risulta essere stato riattivato.</p> <p>Le richieste a suo tempo avanzate dal Comune al fine di garantire ai cittadini direttamente e pesantemente coinvolti dall'opera il giusto ristoro economico e la giusta compensazione per i danni ambientali, territoriali, sanitari e sociali provocati dall'avvicinamento dell'infrastruttura alle civili abitazioni, non risultano essere state inserite negli elaborati inerenti ad espropri e demolizioni del PD2020.</p>



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	<p>il soggetto attuatore, nel caso in cui il proprietario non dovesse accettare la proposta prioritaria di acquisizione, dovrà corrispondere una cifra pari al 50% del valore dell'immobile calcolato ai prezzi di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trova la proprietà; per le abitazioni frontiste comprese, con qualunque percentuale dell'immobile, in una distanza compresa tra 10 e 30 metri dalla barriera fonoassorbente più vicina, il soggetto attuatore, per la svalutazione dell'immobile e per il relativo disagio abitativo, dovrà corrispondere un indennizzo dal 50% al 20% del valore dell'immobile calcolato ai prezzi di acquisto del nuovo riferito alla zona in cui si trova la proprietà, sulla base della distanza dell'immobile dalle barriere stesse; nei casi di unità abitative che ricadano in più di una fascia, dovrà essere utilizzata, per tutto l'immobile, la percentuale di indennizzo più alta ovvero quella più favorevole per il cittadino;</p> <ul style="list-style-type: none"> - si chiede che la presenza di ostacoli fissi posti tra le barriere anti-rumore e gli edifici frontisti non sia presa in considerazione al fine di ridurre le percentuali di indennizzo; - nel caso in cui gli espropri coinvolgano abitazioni o attività commerciali affittate, si chiede di prevedere delle compensazioni anche per gli affittuari. In particolare: per quanto riguarda l'uso abitativo è necessario prevedere l'indennizzo totale della penale di recessione del contratto maggiorato del 25%, un bonus di uscita pari al canone di locazione per 12 mensilità, un rimborso per disagio abitativo pari al valore del canone di locazione per 12 mensilità, un contributo forfettario per l'eventuale trasloco, l'allacciamento delle nuove utenze e per l'adeguamento degli arredamenti oltre al rimborso per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta; per quanto concerne l'uso commerciale: l'indennizzo totale della penale di recessione del contratto maggiorato del 25%, un bonus per cessata attività pari al fatturato medio degli ultimi 3 anni, un contributo forfettario per l'eventuale trasloco, l'allacciamento delle nuove utenze e per l'adeguamento degli arredamenti oltre al rimborso per ogni spesa tecnica, legale e notarile sostenuta. - infine, qualora per l'esecuzione delle opere emerga il bisogno di occupare aree non soggette al procedimento espropriativo per necessità di cantiere, dovrà esserne dato avviso al proprietario almeno tre mesi prima dell'occupazione e dovrà essere ottenuta dal proprietario stesso l'autorizzazione all'occupazione temporanea. Al termine dell'occupazione l'area dovrà essere totalmente reintegrata e ripristinata in ogni suo elemento a spese di RFI S.p.A. o aventi causa e dovrà essere corrisposta al proprietario, a titolo di indennità di occupazione e disagio, l'ammontare risultante dal prodotto di un dodicesimo di quanto sarebbe a lui dovuto in caso di esproprio della stessa area per il numero di anni o frazioni di essi per i quali si è protratta l'occupazione. Nel caso in cui non fosse possibile ripristinare completamente l'area alle condizioni ante-operam saranno risarciti i danni al proprietario sulla base dei criteri definiti per le indennità di esproprio per pertinenze. Il documento delle "Linee Guida per le indennità di esproprio e vicinato", oltre a quanto sopra, dovrà inoltre riportare nel dettaglio tempi e modalità per il versamento dell'indennizzo. 		
C10.c	<p>Si chiede che le aree di proprietà comunale oggetto di esproprio da parte di RFI S.p.A. siano valutate prevedendo per il Comune di Vanzago un adeguato ristoro, oltre ad un congruo indennizzo per le ricadute di carattere ambientale, urbanistico e sociale lesive degli interessi pubblici coinvolti.</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> La richiesta a suo tempo avanzata dal Comune per le aree di sua proprietà non risulta essere stata inserita negli elaborati inerenti ad espropri e demolizioni del PD2020.</p>
C10.d	<p>Si chiede che le aree private lungo la linea ferroviaria oggetto di</p>		<p><u>NON OTTEMPERATA</u></p>



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	esproprio da parte di RFI S.p.A. siano sistemate con l'abbattimento degli immobili presenti e successivamente cedute gratuitamente al Comune di Vanzago. Ciò permetterà di evitare situazioni di degrado e garantire lo sfruttamento di tali aree per potenziare i servizi alla cittadinanza e all'utenza ferroviaria quali creazione di parcheggi o aree verdi.		La richiesta a suo tempo avanzata dal Comune non risulta essere stata inserita negli elaborati inerenti ad espropri e demolizioni del PD2020.
C11	Per rafforzare la connettività ecologica del SIC-ZSC/ZPS Bosco WWF di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PUS del Basso Olona si chiede la realizzazione di un ecodotto per la fauna in corrispondenza del sottopasso di via Europa Unita, così come in corrispondenza della fascia libera a nord dell'abitato di Pogliano Milanese, non identificata come corridoio ecologico della Rete Ecologica Regionale della Rete Ecologica Provinciale, ma corrispondente al punto di contatto tra i PUS del Roccolo e dei Basso Olona.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non prevede l'inserimento di ecodotti per la fauna nei punti che maggiormente necessitano il mantenimento della connettività ecologica tra un fronte e l'altro della linea ferroviaria potenziata.
C12.a	Per quanto riguarda le opere compensative già inserite nel progetto e relative al territorio comunale di Vanzago risulta fondamentale anticipare la realizzazione del collegamento della via 1° Maggio con la rotonda di via Europa Unita (NRX7) in modo che tale collegamento possa essere attivo prima dell'avvio dei cantieri lungo la linea ferroviaria. Anche in tale caso, la realizzazione di tale opera permetterà di migliorare l'impatto delle lavorazioni sulla comunità vanzaghese, dirottando il traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere all'esterno del centro abitato.	Puntuale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Il Comune di Vanzago ha già provveduto, a spese proprie, alla realizzazione del prolungamento della via I Maggio fino al sottopassaggio di Viale Europa Unita, ma il PD2020 non ha contemplato la possibilità di utilizzo di tale tratto stradale al fine di riorganizzare i percorsi dei mezzi di cantiere facendoli transitare esternamente rispetto all'area urbana.
C12.b	Per quanto riguarda le opere compensative già inserite nel progetto e relative al territorio comunale di Vanzago si propone la realizzazione dei bici-park utilizzando il sistema "Share Lock"; una soluzione in grado di migliorare la qualità e la sicurezza di tali parcheggi.	Generale Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Per quanto concerne la sistemazione della stazione/fermata di Vanzago, il PD2020 non contempla il ripristino del bici-park esistente, per il quale se ne richiede la previsione con il sistema citato.
C12.c	Per quanto riguarda le opere compensative già inserite nel progetto e relative al territorio comunale di Vanzago risulta necessario definire nel dettaglio tempi e modalità di realizzazione di alcuni interventi che prevedono il coinvolgimento del Comune di Vanzago durante la fase di progettazione esecutiva con particolare riferimento: - alla via Vittorio Veneto (NRK3) - si chiede lo sviluppo di una soluzione progettuale che preveda la sostituzione del collegamento stradale tra la via Vittorio Veneto e l'Isola Maddalena in Pregnana Milanese previsto in affiancamento alla sede ferroviaria, con la realizzazione di un nuovo collegamento tra la via Vittorio Veneto e la via Trento per garantire un accesso più semplice alle abitazioni e minimizzare gli espropri previsti; - alla pista ciclabile di collegamento della nuova fermata di Vanzago con il Bosco WWF (NRX6) - il tracciato dovrà essere modificato e spostato sul lato nord della carreggiata al fine di dare continuità ai percorsi ciclopodoni esistenti evitando pericolosi attraversamenti stradali. Inoltre, l'intervento dovrà essere realizzato direttamente da RFI S.p.A. nell'ambito dell'appalto relativo al Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y; - alla sistemazione della piazza 25 Aprile e di via Castelli - si chiede lo studio di una soluzione che salvaguardi le piantumazioni esistenti lungo la via Castelli e renda più usufruibile l'area che si verrà a creare al posto dell'attuale piazza 25 Aprile.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il PD2020 non recepisce le richieste del Comune, riproponendo le medesime soluzioni della versione progettuale precedente per quanto riguarda il collegamento stradale via Vittorio Veneto-via Isola Maddalena e la pista ciclabile fermata di Vanzago-Bosco WWF, oltre a non sviluppare ipotesi migliorative per la sistemazione di piazza 25 Aprile e di via Castelli.
C12.d	Per quanto riguarda le opere compensative già inserite nel progetto e relative al territorio comunale di Vanzago in nessun documento	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel PD2020 non vengono sviluppati



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	allegato al nuovo progetto, è indicata la tempistica per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale. Si chiede la produzione di un documento che riporti dettagliatamente tali informazioni.		gli approfondimenti richiesti in merito alle tempistiche per la realizzazione delle opere di compensazione ambientale.
C13/1	<p>Richieste in merito alla tempistica di realizzazione delle opere di compensazione.</p> <p>Potenziamento del parcheggio di via Assisi (FVY1) – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera è stata richiesta sia in relazione all’attrazione di traffico esterno da parte comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti, sia in relazione alla demolizione, prevista con H Progetto Definitivo proposto, del parcheggio di via Paolo Ferrano, posto al Km 3+050 lato sud. Con riferimento a quanto sopra si propone che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione entro tre mesi dalla soppressione del parcheggio di via Paolo Ferrario, posto al Km 3+050 lato sud.</p> <p>Realizzazione Parcheggio di via Pregnana (NRX5) – Trattasi di opera che risulta connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario in quanto destinata nella fase di cantierizzazione ad area tecnica. Si richiede di spostare l’area tecnica di via Pregnana presso la vicina area, di proprietà della Fondazione Ferrario, posta a fianco del prolungamento della via P Maggio e di anticipare la realizzazione del parcheggio alla macrofase n.1 in modo da facilitare l’accesso al servizio ferroviario da parte dei cittadini durante la cantierizzazione dell’opera.</p> <p>Realizzazione di pista ciclabile dalla Fermata di Vanzago alla Villa del Castellazzo (NRX4) – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e le opere a questo direttamente connesse. Tale opera risulta, nella parte iniziale, in affiancamento al Collegamento diretto tra il parcheggio di via Pregnana e via I* Maggio. Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tale opera, per la parte ricadente su! Comune di Vanzago, avvenga contestualmente alla realizzazione del “Collegamento via I Maggio con rotonda di via Europa Unita”</p> <p>Realizzazione dei tratti mancanti della pista ciclabile di collegamento della Fermata di Vanzago ai pSIC-ZSC Bosco di Vanzago (NRX6) – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera, che dovrà essere realizzata direttamente da RFI S.p.A. nell’ambito dell’appalto relativo al Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y, è stata richiesta con riferimento alla prescrizione C.i.P.E. “dovranno essere sviluppati gli interventi finalizzati al miglioramento complessivo dei pSIC-ZSC «Bosco di Vanzago» proposti”. Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tale opera avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione entro mesi dodici dall’approvazione del progetto esecutivo.</p> <p>Spostamento fuori dall’abitato del tracciato dell’elettrodotto Cesano-Tavazzano Est compreso tra i sostegni n° 12 e n° 15, sulla base del progetto di massima elaborato da Terna su incarico dell’Amministrazione di Vanzago – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera è stata richiesta a compensazione dell’Impatto ambientale, territoriale e sociale. L’iter di approvazione dello spostamento di tale impianto prevede</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u></p> <p>Nel PD2020 non vengono sviluppati gli approfondimenti richiesti in merito alle tempistiche per la realizzazione delle opere indicate.</p>



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	<p>una tempistica non breve. Con riferimento a quanto sopra si richiede che per la realizzazione di tale opera entro mesi tre dall'approvazione del Progetto Definitivo sia incaricato il soggetto attuatore (Terna) che dia avvio all'iter autorizzativo, onde poter prevedere la conclusione dell'opera entro due anni dall'inizio dei lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria.</p> <p>Estensione degli interventi di potenziamento arboreo in via Assisi, via Quasimodo, via Della Filanda, parcheggio di via Pregnana – Trattasi di opere di veloce e semplice esecuzione, che per caratteristiche e funzionalità devono però avere inizio successivamente ad altre lavorazioni, quali ad esempio la modifica del sedime del canale Villoresi, la realizzazione dei parcheggi e la posa delle barriere. Con riferimento a quanto sopra si richiede la realizzazione delle stesse con tempistiche di realizzazione non superiori a mesi tre, a partire dall'ultimazione delle relative lavorazioni propedeutiche.</p> <p>Modifiche alla Fermata di Vanzago (scale di accesso, prolungamento pensilina, park bici, aree a verde) – Trattasi di opere che risultano direttamente connesse alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Tali opere comprendono accessi e servizi per l'utenza ferroviaria. Con riferimento a quanto sopra si richiede che la realizzazione di tali opere avvenga con una tempistica che ne preveda la conclusione contestualmente alle opere inerenti al sedime ferroviario.</p> <p>Realizzazione nuova viabilità via Castelli-Via Vittorio Veneto – Trattasi di un'opera che risulta direttamente connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Si chiede di studiare una diversa soluzione che possa minimizzare i disagi della popolazione attraverso l'anticipazione dei lavori di demolizione dei vecchi fabbricati di stazione e la contestuale realizzazione del nuovo tratto di collegamento con via Vittorio Veneto. Nella realizzazione di questo intervento dovrà essere sempre garantita la continuità agli accessi alla stazione, alle abitazioni e alle attività commerciali presenti.</p> <p>Interramento canale Villoresi in affiancamento al tracciato ferroviario – Trattasi di un'opera che risulta direttamente connessa alle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario. Un intervento ai fini di minimizzare le condizioni di degrado che si verrebbero a creare in presenza di un canale caratterizzato, in assenza di piogge, da un basso riempimento d'acqua: condizione che si trasformerebbe in un ricettacolo di rifiuti e sporcizie generando una "fogna a cielo aperto" in pieno centro abitato. Si richiede che la realizzazione di tale opera sia attuata durante i lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria e all'installazione delle barriere antirumore su territorio del Comune di Vanzago e si concluda contestualmente al termine di tali interventi.</p>		
C13/2	<p>Richieste in merito alla tempistica di realizzazione delle opere di compensazione.</p> <p>Collegamento via I Maggio con rotatoria di via Europa Unita (NRX7) – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Tale opera è stata richiesta sia in relazione all'attrazione di traffico esterno da parte comprensoriale/metropolitano con treni cadenzati ogni 15 minuti, sia in relazione all'utilizzo dell'area destinata a parcheggio come area tecnica e in coerenza con la prescrizione C.I.P.E. il soggetto aggiudicatore dovrà far garantire nella fase di cantiere l'efficienza della viabilità locale". Con riferimento a quanto sopra si richiede che l'avvio dei lavori per tale opera preceda l'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e possa concludersi entro</p>	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u></p> <p>I due interventi stradali sono già stati realizzati, ma il PD2020 non ha contemplato la possibilità di utilizzo di tale nuova viabilità al fine di riorganizzare i percorsi dei mezzi di cantiere facendoli transitare esternamente rispetto all'area urbana.</p>



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	<p>mesi sei dalla sottoscrizione del contratto con il soggetto aggiudicatore e comunque prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago.</p> <p>Realizzazione secondo lotto della SP172 – Trattasi di opera che risulta indipendente dalle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario e dalle opere a questo direttamente connesse. Si tratta di un'opera fondamentale per portare all'esterno il traffico pesante con particolare riferimento al traffico indotto dalle lavorazioni di realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria. La completa realizzazione della SPI72 permetterà, infatti, ai mezzi pesanti e agli autocarri di raggiungere comodamente le aree tecniche di cantiere lungo la linea ferroviaria senza attraversare i centri abitati. Con riferimento a quanto sopra si richiede che l'avvio dei lavori per tale opera preceda l'inizio degli interventi di quadruplicamento della linea e debba concludersi prima dell'avvio delle lavorazioni inerenti al sedime ferroviario relative alla tratta di Vanzago.</p>		

8.4 Parere Regionale sul PD2013 espresso con DGR n. X/1264 del 24.01.2014, comprensivo di “Valutazione Tecnica del Progetto”, “Valutazione di Impatto Ambientale”, e “Relazione in merito alla localizzazione dell'opera ai fini dell'intesa Stato-Regione Lombardia”

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
–	<p>In Comune di Pregnana Milanese e Vanzago – Si chiede di valutare con i due Comuni una soluzione alternativa che consenta di <u>non</u> realizzare il collegamento viabilistico tra il comparto Isola Maddalena e il Comune di Vanzago, assicurando gli accessi alle abitazioni di Vanzago</p>	Puntuale	<p>NON OTTEMPERATA</p> <p>Non sono stati ascoltati i Comuni e, come detto in precedenza, il Comune di Vanzago e la Città Metropolitana di Milano chiedono di stralciare il collegamento citato minimizzando l'impatto complessivo dell'opera.</p>
–	<p>Smaltimento acque meteoriche di piattaforma – Relativamente alla soluzione prevista per il recapito delle acque meteoriche di piattaforma nel derivatore del Canale Villoresi in affiancamento alla linea, si prescrive di rivedere tale modalità di smaltimento adottando soluzioni che non comportino l'utilizzo del canale, che dovrà essere utilizzato prioritariamente per scopi irrigui...</p> <p>Il progetto definitivo dovrà essere integrato con un dossier progettuale, comprensivo del nuovo particellare di esproprio, in cui i tratti dell'attuale derivatore, modificati di conseguenza al potenziamento della linea, dovranno essere dimensionati per garantire, per ciascuna porzione, le portate, le dimensioni geometriche e i livelli attuali. Tale dossier dovrà essere preventivamente condiviso con il Consorzio Est Ticino Villoresi e Regione Lombardia...</p> <p>Non utilizzando il derivatore come recapito finale delle acque meteoriche e assicurando il mantenimento di portate e livelli attuali, verrà meno la necessità di risolvere l'interferenza tra il canale e la linea ferroviaria tramite la realizzazione di un nuovo derivatore in variante.</p>	Generale	<p>PARZIALMENTE OTTEMPERATA MA NON CONDIVISA</p> <p>Nel PD2020 RFI ha effettivamente previsto una serie di fosse e vasche per la raccolta di acque meteoriche di piattaforma sul territorio di Vanzago ma sono altamente impattanti e si chiede di ridefinirle in collaborazione con CAP Holding con cui è attiva una convenzione per l'invarianza idraulica.</p> <p>A quanto risulta, il presunto “dossier” <u>non</u> è stato “condiviso” con il Consorzio Est Ticino Villoresi.</p> <p>Infine, il Comune di Vanzago torna a chiedere di effettuare uno spostamento, anche limitato, del Derivatore poiché la progettazione attuale risulta ancora impattante per specialmente per i condomini di via Valle Ticino 36 e via della Filanda 1/3, e considerato che lo spostamento permetterebbe di minimizzare l'impatto sugli espropri.</p>
1.d	<p>Tutte le acque nere civili decadenti dalle strutture fisse dovranno recapitare in pubblica fognatura; i pozzi perdenti per lo smaltimento delle acque meteoriche dovranno avere profondità non maggiore di mt 2,5 dalla quota 0.</p>	Generale	<p>NON OTTEMPERATA</p> <p>In Vanzago alcune vasche e pozzi perdenti hanno profondità maggiore.</p>



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
2.b	Dovrà predisporre un progetto di miglioramento della connettività ecologica interferita. Gli interventi previsti dovranno essere oggetto di adeguato monitoraggio al fine di verificarne l'efficacia.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Tale progetto di miglioramento non solo non è previsto ma su Vanzago i lavori, la cantierizzazione e la localizzazione del cantiere AS01 aggrava la connettività del corridoio della Rete Ecologica Regionale.
2.c	Dovrà essere previsto, in corrispondenza del varco perimetrato n°8, un sottopassaggio faunistico, con adeguate aree e fasce di invito arborate. Mediante opportuno approfondimento dovrà essere valutata la possibilità di realizzare l'opera di deframmentazione in corrispondenza del varco n°8, ovvero in corrispondenza dell'attraversamento del sottopassaggio di viale Europa...	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono stati previsti né sottopassaggi faunistici né opere di deframmentazione.
2.d	Opere della stessa natura di cui al punto precedente dovranno essere previste anche tra le fermate di Vanzago e Nerviano...	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono stati previsti né sottopassaggi faunistici né opere di deframmentazione.
2.e	Dato che il progetto interessa un corridoio principale della RER, si evidenzia la necessità di confrontarsi con quanto previsto dalla DGR n. 8/8515 del 26/11/2008 che prevede di "applicare la Valutazione di Incidenza al fine di garantire la coerenza globale di Rete Natura 2000, con obbligo di interventi di deframmentazione sulle aree investite e di interventi di rinaturazione compensativa al triplo delle aree trasformate"	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non è stata predisposta la Valutazione di Incidenza.
2.f	Dovrà prevedersi la manutenzione delle essenze arboree messe a dimora	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non si trova riscontro di questo obbligo in carico ad RFI in nessun documento progettuale né vi è la garanzia che tale obbligo venga rispettato, di fatto facendo poi cadere la manutenzione di tali essenze sui Comuni.
2.h	In merito alla salvaguardia del patrimonio ecologico, paesistico ed agro-silvo-pastorale provinciale, si raccomanda particolare attenzione alla predisposizione e localizzazione delle opere di mitigazione e deframmentazione ecologica delle interferenze dell'infrastruttura con elementi del reticolo idrografico e delle aree di valenza ambientale e vario titolo tutelate. In base alla complessità sinergica dei diversi habitat e dei relativi elementi di connettività faunistica, si ricorda che qualsiasi sottrazione di naturalità negli ambiti di seguito descritti, se non adeguatamente compensata, può interferire con effetti moltiplicatori sull'efficienza del sistema su scala vasta.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> La rete ecologica è particolarmente impattata e non vi è un sufficiente sviluppo dello studio di predisposizione di opere di deframmentazione ecologica delle interferenze dell'infrastruttura. In particolare, il reticolo idrografico in Vanzago è gravemente impattato dalla WBS IN17 che si chiede di ripensare integralmente (vedere osservazioni).
2.i	Dovrà realizzarsi un ecodotto per la fauna in corrispondenza di via Europa Unita in Comune di Vanzago al fine di rafforzare le connettività ecologica del SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PLIS del Basso Olona	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Tale Ecodotto non è stato previsto.
3.a	Dovranno essere valutati i reali danni arrecati al comparto agricolo interessato e attuate congrue azioni compensative	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non risultano azioni compensative in tale senso.
3.b	Nella realizzazione dell'opera dovranno essere seguite le seguenti indicazioni: 1. dovrà essere posta la massima attenzione al ripristino del suolo agrario precedentemente compromesso in fase di cantiere; 2. dovrà essere garantita la continuità e funzionalità dei canali irrigui e di scolo sugli appezzamenti interferiti anche in parte;	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> in particolare per il punto 3.



N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
3. dovrà essere quantificata la superficie a bosco che verrà compromessa e di conseguenza dovranno essere previste le opportune compensazioni ottemperando alle disposizioni della DGR n. 8/675 del 21.09.2005 (Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi) e della DGR n. 8/3002 del 27.07.2006 e smi.		
3.c Per un corretto inserimento paesaggistico si dovrà tenere conto di quanto disciplinato all'art.59 delle NdA del nuovo PTCP, con particolare riferimento all'art.3. Dovranno essere previsti interventi di inserimento paesistico-ambientale che interessino fasce pari a quelle di legge incrementate del 50%, negli ambiti extraurbani e laddove vi siano disponibilità di aree. Tali interventi, da attuarsi con riferimento al Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali.	Generale	<u>NON NOTO</u> Non si evince in alcun modo dalla documentazione di progetto l'ottemperanza a tale prescrizione.
3.d Si segnalano alcuni contesti extraurbani da trattare con particolare attenzione sia per quanto riguarda l'inserimento ambientale finalizzato a minimizzare l'impatto sia per quanto riguarda la possibilità di concentrare opere di compensazione coerenti con le politiche di tutela del paesaggio e delle valenze ecologiche. In particolare, nel tratto compreso tra Rho e Pregnana e tra Pregnana e Pogliano, il progetto di mitigazione dovrà cogliere ogni occasione per riqualificare dal punto di vista paesaggistico ed ecologico il territorio, sfruttando e potenziando le aree verdi, anche residuali, e trattando adeguatamente i corsi d'acqua al fine di valorizzarne il ruolo paesaggistico.	Puntuale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Per quanto vengano inserite opere di mitigazione, le stesse sono poco significative per il Comune di Vanzago poiché non esiste un vero "progetto di mitigazione" e poiché l'impatto risulta devastante. Non sono stati previsti interventi sul Villosesi che ne valorizzino adeguatamente la sua fruizione. A tal proposito si vedano le osservazioni.
3.f Dovrà essere prodotta una specifica relazione in merito alle ricadute sulla salute pubblica dell'opera in progetto, con particolare riferimento al potenziale impatto correlato all'inquinamento acustico ed alle vibrazioni sia in riferimento alla fase di esercizio che a quella di cantiere ed all'inquinamento atmosferico per la fase di cantiere. A tale scopo potranno essere utilmente tenute presenti le indicazioni fornite da Regione Lombardia con nota prot. N. H1.2012.0024577 del 07.08.2012 "Valutazione di Impatto Ambientale – Linea guida per la redazione del capitolo dello Studio di Impatto Ambientale relativo alla componente Salute Pubblica".	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nel progetto non c'è lo studio in merito alle ricadute ambientali sulla salute pubblica. A tal proposito si vedano le osservazioni. Inoltre, non sono state effettuate sufficienti misure dei livelli di rumore ante operam per il confronto con i livelli di rumore post operam con mitigazione.
3.g Dovrà essere assicurata la presenza di regolamentare fattore di luce diurna (FLD) negli spazi di abitazione aventi aperture finestrate prospettanti verso le barriere antirumore, nel caso in cui tali barriere, data la loro altezza, vicinanza e/o scarse condizioni di pulizia dell'eventuale parte vetrata, possano costituire ostacolo all'illuminazione naturale diretta.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non vi è alcuna evidenza del rispetto di questo punto nel progetto. Le barriere opache, la loro elevata altezza (fino a 7,5 metri), e l'estrema vicinanza con le abitazioni, inoltre, non garantiscono certamente una ottimale presenza di regolare FLD.
4.b Dovranno essere utilizzare barriere acustiche in grado di minimizzare la barriera determinata dall'effetto "muro continuo". In corrispondenza delle abitazioni dovrà privilegiarsi la scelta di barriere trasparenti.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> In Vanzago le barriere antirumore costituiscono esattamente il muro continuo di altezze particolarmente critiche. Inoltre, nel SIA si fa riferimento anche a barriere opache anche se il tratto grafico utilizzato nelle tavole pare essere quello delle barriere trasparenti.
4.f Ove necessario le barriere antirumore dovranno essere integrate con interventi diretti sul recettore	Generale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Sono previsti pochi interventi sui recettori poiché RFI ha dato preferenza per barriere di altezze massime. Si chiede di invertire tale im-



N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
<p>4.h Sia esplicitamente valutata la possibilità di utilizzare il sub-ballast in conglomerato bitumoso additivato con granuli di gomma nei tratti a velocità bassa e in ambito di stazione, ed utilizzare, in altri tratti, la tipologia di migliore mitigazione anche a valle dei risultati delle sperimentazioni in corso sui nuovi sistemi antivibranti.</p>	Generale	<p>stazione.</p> <p><u>NON OTTEMPERATA</u> In Vanzago si chiede di implementare questo tipo di soluzioni per ridurre il rumore. Vedere le osservazioni.</p>
<p>5.a Dovranno effettuarsi i necessari confronti tecnici con ARPA al fine di concordare con maggior dettaglio durata, frequenza, modalità e metodiche con cui verrà effettuato il monitoraggio, nonché sulla localizzazione dei punti. In particolare, dovranno essere inoltre forniti gli elementi cartografici del PMA (shapefile georeferenziati, nel sistema coordinate Gauss-Boaga e WGS-84 con proiezione UTM32).</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.</p>
<p>5.b Per ogni punto di monitoraggio dovrà predisporre un'apposita scheda, contenente almeno le seguenti informazioni: Codice identificativo del punto di monitoraggio, Coordinate del punto sia in formato Gauss-Boaga che WGS-84 con proiezione UTM32, Planimetria di dettaglio, Tipologia di indagine prevista per ogni fase di monitoraggio, Tratta di appartenenza, Comune e provincia di appartenenza, Distanza dal tracciato, Localizzazione (su mappa e su immagine fotografica), Descrizione delle condizioni di accessibilità, Descrizione sintetica del recettore e dell'area dove situato il punto di monitoraggio, Foto del punto di monitoraggio, Data del sopralluogo di localizzazione o di terebrazione in caso di piezometri, Nome del corpo idrico (per la componente acque superficiali), Data del sopralluogo di localizzazione, Note (per segnalare condizioni climatiche particolari, presenza di elementi interferenti con il monitoraggio), Obiettivi di qualità per lo stato chimico e lo stato ecologico ai sensi della delibera n.1/2010 del PdGPO (per le componenti acque superficiali e acque sotterranee), Nel caso di variazioni del punto (sostituzione e rilocalizzazione), deve sempre essere riportato l'aggiornamento nella scheda del punto.</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.</p>
<p>5.c In merito alla risoluzione di criticità che dovessero emergere durante il monitoraggio (CO e PO) il Proponente dovrà indicare all'interno del PMA esecutivo le misure mitigative e/o correttive previste e le tempistiche di attuazione delle stesse.</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.</p>
<p>5.d Il Proponente dovrà indicare l'inizio e la fine di ogni fase di ante, corso e post opera, comunicando con congruo anticipo il cronoprogramma delle misure e delle lavorazioni, al fine di consentire l'azione di audit valutativo prevista, indicando in particolare quali recettori o punti di monitoraggio potranno essere coinvolti dalle attività di cantiere.</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.</p>
<p>5.e Per una corretta valutazione sull'idoneità dei punti di monitoraggio, prima dell'inizio della fase di AO dovrà essere effettuata una ricognizione sul territorio al fine di verificare la presenza di eventuali elementi che possano interferire con i risultati del PMA.</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.</p>
<p>6.a Nonostante non tutte le aree con presenza di alberi e arbusti interferite dall'opera sono soggette a compensazione di legge per mutamento di area boscata, negli ambiti metropolitani, sottoposti a crescente pressione antropica e contraddistinti dalla precarietà dell'equilibrio biotico, ai sensi delle DGR n.4517/ 2007 e 8/8837/2008, si richiede di valutare l'opportunità di procedere a compensazione di tutte le es-</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Non vi sono previsioni in merito ad ipotesi di compensazione delle essenze rimosse lungo il tracciato, anche qualora le fasce boscate non siano considerabili "boschi" ai sensi di legge.</p>



N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
		senze rimosse lungo il tracciato, anche qualora le fasce boscate non siano considerabili "boschi" ai sensi di legge, (ossia inferiori ai 25 mt di larghezza e ai 2.000 mq di estensione) con l'obiettivo specifico di rafforzare gli habitat in prossimità dei PLIS e delle aree a vario titolo sottoposte a tutela.
6.b	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono state previste opere né di deframmentazione, né di mantenimento/ripristino mirato della dotazione vegetazionale complessiva, con messa a dimora di nuove essenze autoctone nelle zone di sottrazione di naturalità.
6.c	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono previsti particolari interventi compensativi, né sono stati avviati confronti nel merito con gli Enti interessati.
6.d	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono state previste specifiche opere di compensazione ambientale per il rafforzamento delle aree protette e degli elementi naturali e seminaturali.
7.a	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Le indicazioni inerenti ai tempi delle lavorazioni notturne prevedendo azioni volte a minimizzare il disturbo alla popolazione.
7.b	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate. In particolare, i cantieri previsti a Vanzago e i percorsi sono gravemente impattanti e vanno ridefinitivi integralmente secondo quanto proposto.
7.c	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati gli approfondimenti richiesti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione.
7.d	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Nelle scelte localizzative delle aree di cantiere in territorio di Vanzago non si è tenuto in debito conto della presenza di comparti residenziali ad esse limitrofi.
7.d	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u>



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	i macchinari impiegati per la realizzazione dell'opera dovrà essere posta particolare attenzione alle procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e dovranno essere individuate adeguate modalità operative atte a minimizzare l'impatto acustico.		Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.e	Dovrà essere assicurata l'efficacia delle misure di mitigazione previste per ridurre le pressioni ambientali conseguenti alle attività di cantiere (lavorazioni, scarico/carico inerti, movimentazione di automezzi pesanti e di trasporto, ecc.), al fine di non creare molestia ai residenti, in modo particolare nelle ore notturne.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.f	Dovranno adottarsi adeguate misure di mitigazione lungo i percorsi stradali utilizzati dai mezzi da e per le aree di stoccaggio/smaltimento terre da scavo, particolarmente lungo i tratti prospicienti le abitazioni. A tale fine si ritiene utile anche l'applicazione delle seguenti misure mitigative relative alle emissioni derivanti dal traffico veicolare, quali: - utilizzo di motori diesel muniti di sistemi di filtri antiparticolato (FAP); - impiego di apparecchi di lavoro a basse emissioni.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.g	Durante la fase di cantiere dovranno essere adottati idonei accorgimenti atti ad evitare la crescita di specie vegetali allergeniche, con particolare riferimento alle indicazioni regionali riguardanti il contenimento della diffusione dell'Ambrosia artemisifolia.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.h	Qualora i trasformatori (delle sottostazioni elettriche - SSE) fossero a olio, al fine di proteggere il suolo dalla contaminazione per sversamento accidentale, dovranno essere previsti adeguati bacini di contenimento/vasche per la raccolta di oli realizzate con materiali e caratteristiche tali da garantire la perfetta impermeabilizzazione nel tempo e permettano, per le vasche interrato, di accertare eventuali perdite accidentali delle stesse.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.i	Durante i lavori di demolizione delle strutture dovranno essere adottati idonei accorgimenti al fine di evitare l'eccessivo sollevamento di polveri (es. bagnatura, ecc.).	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.j	Gli interventi di demolizione di fabbricati e di sistemazione delle aree verdi o altro che possano creare inconvenienti di natura igienico sanitaria, dovranno essere preceduti da adeguati interventi di derattizzazione e disinfestazione.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.k	Dovrà essere fornito un maggior dettaglio circa l'utilizzo previsto presso i siti indicati e dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati gli approfondimenti richiesti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione.
7.l	Relativamente al deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo dovrà essere specificata la durata del deposito temporaneo nelle "aree logistiche previste in progetto", così come richiesto dall'allegato 5 "Piano di utilizzo" del DM 161 del 2012.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non è contemplato l'approfondimento richiesto in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, in particolare la durata del deposito nell'AS01.
7.m	Tra gli interventi di mitigazione da adottare nella fase di cantiere, la prevista bagnatura e spazzolatura delle piste è certamente essenziale. Tali operazioni dovranno avere una fre-	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantie-



N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
	quenza adeguata e sarebbe opportuno fossero estese anche ai tratti di strada più prossimi ai cantieri e maggiormente interessati dal passaggio dei veicoli per il trasporto dei materiali.		rizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.n	Dovranno anche essere mantenuti umidi i cumuli di materiale terroso e le aree sterrate all'interno dei cantieri.	Generale	NON OTTEMPERATA Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
7.o	Dovrà valutarsi lo spostamento dell'area tecnica di cantiere di via Pregnana in Comune di Vanzago nella vicina area posta a fianco di via I Maggio	Puntuale	NON OTTEMPERATA Il succitato cantiere è stato trasformato in Area di Stoccaggio (AS01) e posizionato in via della Liberazione/Via del Lazzaretto vicino alle abitazioni in pieno corridoio della Rete Ecologica Regionale.

8.5 Parere n. 1509 del 23.05.2014 della Commissione Tecnica VIA per la Compatibilità Ambientale del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" con prescrizioni per il PE

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
–	Smaltimento acque meteoriche di piattaforma – Relativamente alla soluzione prevista per il recapito delle acque meteoriche di piattaforma nel derivatore del canale Villoresi in affiancamento alla linea, si prescrive di rivedere tale modalità di smaltimento adottando soluzioni che non comportino l'utilizzo del canale che dovrà essere utilizzato esclusivamente per scopi irrigui. Non utilizzando il derivatore come recapito finale delle acque meteoriche, verrà meno la necessità di risolvere l'interferenza tra il canale e la linea ferroviaria tramite la realizzazione di un nuovo derivatore in variante.	Generale	PARZIALMENTE OTTEMPERATA MA NON CONDIVISA Nel PD2020 RFI ha effettivamente previsto una serie di fosse e vasche per la raccolta di acque meteoriche di piattaforma sul territorio di Vanzago ma sono altamente impattanti e si chiede di ridefinirle in collaborazione con CAP Holding con cui è attiva una convenzione per l'invarianza idraulica. A quanto risulta, il presunto "dossier" <u>non</u> è stato "condiviso" con il Consorzio Est Ticino Villoresi. Infine, il Comune di Vanzago torna a chiedere di effettuare uno spostamento, anche limitato, del Derivatore poiché la progettazione attuale risulta ancora impattante per specialmente per i condomini di via Valle Ticino 36 e via della Filanda 1/3, e considerato che lo spostamento permetterebbe di minimizzare l'impatto sugli espropri.
	Cantierizzazione – Ridurre i tempi delle lavorazioni notturne prevedendo azioni volte a minimizzare il disturbo alla popolazione.	Generale	NON OTTEMPERATA Le indicazioni inerenti ai tempi delle lavorazioni notturne risultano non sufficientemente dettagliate e approfondite. Al contrario, dal momento che il piano di dettaglio delle lavorazioni in soggezione ferroviaria non è presente, parrebbe che massicciamente sarà richiesto il ricorso a lavorazioni notturne dall'appaltatore. Si chiede di sviluppare attentamente questo aspetto.
	Cantierizzazione – Dovranno adottarsi le seguenti ulteriori misure di mitigazione: 1. In caso di vento, protezione depositi di materiale sciolto in	Generale	NON OTTEMPERATA Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantie-



N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
<p>cumuli caratterizzati da frequente movimentazione mediante barriere e umidificazione protezioni per i depositi di materiale con scarsa movimentazione, ad esempio mediante coperture quali teli e stuoie;</p> <p>2. stoccaggio del cemento, calce e di altri materiali da costruzione allo stato solido polverulento in sili e movimentazione realizzata, ove tecnicamente possibile, mediante sistemi chiusi, presidiati da opportuni sistemi di abbattimento;</p> <p>3. utilizzo di mezzi di cantiere dotati possibilmente di efficaci dispositivi antiparticolato;</p> <p>4. si raccomanda di tenere conto della posizione dei recettori sensibili nella definizione del layout dei cantieri, e in particolare degli stoccaggi di materiali polverulenti.</p>		<p>rizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.</p> <p>In particolare, i cantieri previsti a Vanzago e i percorsi sono gravemente impattanti e vanno ridefinitivi integralmente secondo quanto proposto.</p> <p>Nelle scelte localizzative delle aree di cantiere in territorio di Vanzago non si è tenuto in debito conto della presenza di comparti residenziali ad esse limitrofi.</p>
<p>Cantierizzazione – Una volta definiti più precisamente i layout dei cantieri fissi e i macchinari impiegati per la realizzazione dell'opera dovrà essere posta particolare attenzione alle procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e dovranno essere individuate adeguate modalità operative atte a minimizzare l'impatto acustico.</p>	Generale	<p>NON OTTEMPERATA</p> <p>Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.</p>
<p>Cantierizzazione – Dovrà essere assicurata l'efficacia delle misure di mitigazione previste per ridurre le pressioni ambientali conseguenti alle attività di cantiere (lavorazioni, scarico/carico inerti, movimentazione di automezzi pesanti e di trasporto, ecc.), al fine di non creare molestia ai residenti, in modo particolare nelle ore notturne.</p>	Generale	<p>NON OTTEMPERATA</p> <p>Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.</p>
<p>Cantierizzazione – Dovranno adottarsi adeguate misure di mitigazione lungo i percorsi stradali utilizzati dai mezzi da e per le aree di stoccaggio/smaltimento terre da scavo, particolarmente lungo i tratti prospicienti le abitazioni. A tale fine si ritiene utile anche l'applicazione delle seguenti misure mitigative relative alle emissioni derivanti dal traffico veicolare, quali:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. utilizzo di motori diesel muniti di sistemi di filtri antiparticolato (FAP); 2. impiego di apparecchi di lavoro a basse emissioni; 3. durante la fase di cantiere dovranno essere adottati idonei accorgimenti atti ad evitare la crescita di specie vegetali allergiche, con particolare riferimento alle indicazioni regionali riguardanti il contenimento della diffusione dell'Ambrosia artemisifolia; 4. qualora i trasformatori (delle sottostazioni elettriche - SSE) fossero a olio, al fine di proteggere il suolo dalla contaminazione per sversamento accidentale, dovranno essere previsti adeguati bacini di contenimento/vasche per la raccolta di oli realizzate con materiali e caratteristiche tali da garantire la perfetta impermeabilizzazione nel tempo e permettano, per le vasche interrate, di accertare eventuali perdite accidentali delle stesse; 5. durante i lavori di demolizione delle strutture dovranno essere adottati idonei accorgimenti al fine di evitare l'eccessivo sollevamento di polveri (es. bagnatura, ecc.); 6. gli interventi di demolizione di fabbricati e di sistemazione delle aree verdi o altro che possano creare inconvenienti di natura igienico sanitaria, dovranno essere preceduti da adeguati interventi di derattizzazione e disinfestazione. 	Generale	<p>NON OTTEMPERATA</p> <p>Non sono contemplati approfondimenti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell'attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.</p>
<p>Cantierizzazione – Dovrà essere fornito un maggior dettaglio circa l'utilizzo previsto presso i siti indicati e dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione.</p>	Generale	<p>NON OTTEMPERATA</p> <p>Non sono contemplati gli approfondimenti richiesti in merito all'organizzazione di dettaglio della cantierizzazione.</p>



N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
Cantierizzazione – Relativamente al deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo dovrà essere specificata la durata del deposito temporaneo nelle “aree logistiche previste in progetto”.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non è contemplato l’approfondimento richiesto in merito all’organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, in particolare la durata del deposito nell’AS01.
Cantierizzazione – Tra gli interventi di mitigazione da adottare nella fase di cantiere, la prevista bagnatura e spazzolatura delle piste è certamente essenziale. Tali operazioni dovranno avere una frequenza adeguata e sarebbe opportuno fossero estese anche ai tratti di strada più prossimi ai cantieri e maggiormente interessati dal passaggio dei veicoli per il trasporto dei materiali.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all’organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell’attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
Cantierizzazione – Dovranno anche essere mantenuti umidi i cumuli di materiale terroso e le aree sterrate all’interno dei cantieri.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono contemplati approfondimenti in merito all’organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell’attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.
– Cantierizzazione – Dovrà valutarsi lo spostamento dell’area tecnica di cantiere di Via Pregnana in Comune di Vanzago nella vicina area posta a fianco di Via I Maggio.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Il succitato cantiere è stato trasformato in Area di Stoccaggio (AS01) e posizionato in via della Liberazione/Via del Lazzaretto vicino alle abitazioni in pieno corridoio della Rete Ecologica Regionale.
– Viabilità – Valutare di concerto con le amministrazioni, per il Comune di Pregnana Milanese e Vanzago, una soluzione alternativa che consenta di non realizzare il collegamento viabilistico tra il comparto Isola Maddalena e il Comune di Vanzago, assicurando gli accessi alle abitazioni di Vanzago.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono stati ascoltati i Comuni e, come detto in precedenza, il Comune di Vanzago e la Città Metropolitana di Milano chiedono di stralciare il collegamento citato minimizzando l’impatto complessivo dell’opera.
– Ambiente idrico – Recapitare tutte le acque nere civili decedenti dalle strutture fisse nella pubblica fognatura; i pozzi perdenti per lo smaltimento delle acque meteoriche dovranno avere profondità non maggiore di mt. 2,5 dalla quota 0.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> In Vanzago alcune vasche e pozzi perdenti hanno profondità maggiore.
– Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Predisporre un progetto di miglioramento della connettività ecologica interferita. Gli interventi previsti e realizzati dovranno essere oggetto di adeguato monitoraggio al fine di verificarne l’efficacia.	Generale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Tale progetto di miglioramento non solo non è previsto ma su Vanzago i lavori, la cantierizzazione e la localizzazione del cantiere AS01 aggrava la connettività del corridoio della Rete Ecologica Regionale.
– Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Prevedere, in corrispondenza del varco perimetrato n°8, un sottopassaggio faunistico, con adeguate aree e fasce di invito arborate. Mediante opportuno approfondimento dovrà essere valutata la possibilità di realizzare l’opera di deframmentazione in corrispondenza del varco n° 8, ovvero in corrispondenza dell’attraversamento del sottopassaggio di viale Europa, che potrebbe essere ampliato e attrezzato per svolgere anche il compito di continuità ecologica attraverso la ferrovia. Per la definizione progettuale può essere utilizzato il Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali allegato al nuovo PTCP.	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono stati previsti né sottopassaggi faunistici né opere di deframmentazione.
– Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Opere della stessa natura di cui al punto precedente dovranno essere previste anche tra le fermate di Vanzago e Nerviano, in corrispondenza del Laghetto Cantone, dove la Tav.4 del PTCP individua interferenze delle reti infrastrutturali	Puntuale	<u>NON OTTEMPERATA</u> Non sono stati previsti né sottopassaggi faunistici né opere di deframmentazione.



N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
con i gangli della rete ecologica.		
<ul style="list-style-type: none"> – Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Prevedere, in relazione all’interferenza del progetto con un corridoio principale della RER, un confronto con quanto previsto dalla DGR n.8/8515 del 26/11/2008 che prevede di: “applicare la Valutazione di Incidenza al fine di garantire la coerenza globale di Rete Natura 2000, con obbligo di interventi di deframmentazione sulle aree investite e di interventi di rinaturazione compensativa pari al triplo delle aree trasformate”. 	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Non è stata predisposta la Valutazione di Incidenza.</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Prevedere la manutenzione delle essenze arboree messe a dimora. 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Non si trova riscontro di questo obbligo in carico ad RFI in nessun documento progettuale né vi è la garanzia che tale obbligo venga rispettato, di fatto facendo poi cadere la manutenzione di tali essenze sui Comuni.</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – In merito alla salvaguardia del patrimonio ecologico, paesistico ed agro-silvo-pastorale provinciale, si raccomanda particolare attenzione alla predisposizione e localizzazione delle opere di mitigazione e deframmentazione ecologica delle interferenze dell’infrastruttura con elementi del reticolo idrografico e delle aree di valenza ambientale e vario titolo tutelate. In base alla complessità sinergica dei diversi habitat e dei relativi elementi di connettività faunistica, si ricorda che qualsiasi sottrazione di naturalità negli ambiti di seguito descritti, se non adeguatamente compensata, può interferire con effetti moltiplicatori sull’efficienza del sistema su scala vasta. 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> La rete ecologica è particolarmente impattata e non vi è un sufficiente sviluppo dello studio di predisposizione di opere di deframmentazione ecologica delle interferenze dell’infrastruttura. In particolare, il reticolo idrografico in Vanzago è gravemente impattato dalla WBS IN17 che si chiede di ripensare integralmente (vedere osservazioni).</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Realizzare un ecodotto per la fauna in corrispondenza di via Europa Unita in Comune di Vanzago al fine di rafforzare la connettività ecologica del SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PLIS del Basso Olona. 	Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Tale Ecodotto non è stato previsto.</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Paesaggio – Valutare i reali impatti/danni arrecati al comparto agricolo interessato e attuate congrue azioni compensative. 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> – Paesaggio – Ripristinare il suolo agrario precedentemente compromesso in fase di cantiere. 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> – Paesaggio – Garantire la continuità e funzionalità dei canali irrigui e di colo sugli appezzamenti interferiti anche in parte. 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> – Paesaggio – Quantificare la superficie a bosco che verrà compromessa e di conseguenza dovranno essere previste le opportune compensazioni ottemperando alle disposizioni della DGR n° 8/675 del 21/09/2005 (Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi) e della Delibera di Giunta Regionale n. 8/3002 del 27 luglio 2006 e smi. 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> – Paesaggio – Per un corretto inserimento paesaggistico si dovrà tenere conto di quanto disciplinato all’art.59 delle NdA del nuovo PTCP, con particolare riferimento all’art.3. Dovranno essere previsti interventi di inserimento paesistico-ambientale che interessino fasce pari a quelle di legge incrementate del 50%, negli ambiti extraurbani e laddove vi siano disponibilità di aree. Tali interventi, da attuarsi con riferimento al Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali. 	Generale	<p><u>NON NOTO</u> Non si evince in alcun modo dalla documentazione di progetto l’ottemperanza a tale prescrizione.</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Paesaggio – Nel tratto compreso tra Rho e Pregnana e tra Pregnana e Pogliano, il progetto di mitigazione dovrà cogliere ogni occasione per riqualificare dal punto di vista paesaggistico ed ecologico il territorio, sfruttando e potenziando le aree 	Puntuale	<p><u>PARIZIAMENTE OTTEMPERATA</u> Per quanto vengano inserite opere di mitigazione, le stesse sono poco significative per il Comune di Vanzago poiché non esiste un vero</p>



N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
verdi, anche residuali, e trattando adeguatamente i corsi d'acqua al fine di valorizzarne il ruolo paesaggistico.		<p>“progetto di mitigazione” e poiché l’impatto risulta devastante.</p> <p>Non sono stati previsti interventi sul Villoresi che ne valorizzino adeguatamente la sua fruizione. A tal proposito si vedano le osservazioni.</p>
<p>– Archeologia – Gli scavi o gli sbancamenti di qualsiasi natura, anche di modesta entità dovranno essere eseguiti con il controllo di un operatore archeologo che possa accertare eventuali presenze di reperti e/o stratigrafie di interesse archeologico. Tali accertamenti che dovranno essere diretti dalla Soprintendenza della Lombardia, ai sensi dell'art.88, comma I del D.Lgs n.42/2004 dovranno essere materialmente effettuati da ditta specializzata in ricerche archeologiche, con formale incarico e ad onere dell’Ente committente, ai sensi dell’art. 28, comma 4 del medesimo D.Lgs.</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u></p> <p>Non sono contemplati approfondimenti in merito all’organizzazione di dettaglio della cantierizzazione, che diano garanzia dell’attuazione, in fase di realizzazione delle opere, delle richieste formulate.</p>
<p>– Archeologia – Per quanto attiene gli ambiti delle stazioni ferroviarie si rammenta che gli edifici la cui costruzione risalgono a più di settantanni, già appartenenti ad enti pubblici economici trasformati in società di capitali di diritto privato, sono sottoposti tutela di legge ai sensi della Parte II del D.Lgs 42/2004. Pertanto dovranno essere trasmessi alla Soprintendenza di Milano i relativi progetti esecutivi che descrivano ad adeguata scala di dettaglio gli interventi previsti sui singoli manufatti per la definitiva approvazione; si rammenta altresì che l’eventuale demolizione completa dei manufatti di cui sopra è subordinata alla preventiva verifica di interesse culturale di competenza della Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia; in particolare per il fabbricato viaggiatori della stazione di Vanzago si chiede fin d’ora che in fase di progettazione esecutiva sia verificata la possibilità della sua conservazione, apportando le più opportune modifiche progettuali.</p>	Generale Puntuale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u></p> <p>Nella documentazione progettuale non risultano menzionati gli obblighi di legge relativi agli edifici la cui costruzione risalgono a più di settantanni, già appartenenti ad enti pubblici economici trasformati in società di capitali di diritto privato.</p> <p>Non è contemplata la verifica della possibilità di conservazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Vanzago.</p>
<p>– Archeologia – Limitare l’impiego delle barriere antirumore ai soli ambiti effettivamente necessari ed essere realizzate con materiali trasparenti in corrispondenza degli ambiti di rilevanza paesaggistica (Bosco di Vanzago, Parco del Roccolo, attraversamenti fluviali, ecc.) e all’interno dei centri urbani consolidati, al fine di limitarne i negativi effetti intrusivi ed invasivi.</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u></p> <p>In Vanzago le barriere antirumore costituiscono esattamente il muro continuo di altezze particolarmente critiche. Inoltre, nel SIA si fa riferimento anche a barriere opache anche se il tratto grafico utilizzato nelle tavole pare essere quello delle barriere trasparenti.</p>
<p>– Archeologia – Tutte le aree intercluse o di frangia rispetto alle nuove infrastrutture dovranno essere oggetto di rinaturalizzazione; le aree coperte da boschi interferite dalle aree di cantiere dovranno essere integralmente ripristinate; tali opere di mitigazione e riqualificazione ambientale dovranno essere oggetto di specifico e dettagliato approfondimento in fase di progettazione esecutiva, da sottoporre alla valutazione della Soprintendenza.</p>	Generale	<p><u>NON NOTO</u></p> <p>Non risulta agli atti il rispetto ditale prescrizione.</p>
<p>– Salute pubblica – Produrre una specifica relazione in merito alle ricadute sulla salute pubblica dell’opera in progetto, con particolare riferimento al potenziale impatto correlato all’inquinamento acustico ed alle vibrazioni sia in riferimento alla fase di esercizio che a quella di cantiere ed all’inquinamento atmosferico per la fase di cantiere. A tale scopo potranno essere utilizzate tenute presenti le indicazioni fornite da Regione Lombardia con nota prot. N. HI.2012.0024577 del 07.08.2012 “Valutazione di Impatto Ambientale- Linea guida per la redazione del capitolo dello Studio di Impatto Ambientale relativo alla componente Salute Pubbli-</p>	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u></p> <p>Nel progetto non c’è lo studio in merito alle ricadute ambientali sulla salute pubblica. Inoltre, non sono state effettuate in maniera adeguata le misure dei livelli di rumore ante operam per il confronto con i livelli di rumore post operam con mitigazione.</p>



N. Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
<p>ca”.</p> <ul style="list-style-type: none"> Salute pubblica – Assicurare la presenza di regolamentare fattore di luce diurna (FLD) negli spazi di abitazione aventi aperture finestrate prospettanti verso le previste barriere antirumore, nel caso in cui tali barriere, data la loro altezza, vicinanza e/o scarse condizioni di pulizia dell'eventuale parte vetrata, possano costituire ostacolo all'illuminazione naturale diretta. 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Non vi è alcuna evidenza del rispetto di questo punto nel progetto. Le barriere opache, la loro elevata altezza (fino a 7,5 metri), e l'estrema vicinanza con le abitazioni, inoltre, non garantiscono certamente una ottimale presenza di regolare FLD.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Rumore e vibrazioni – Prevedere l'impiego di barriere acustiche in grado di minimizzare la barriera determinata dall'effetto "muro continuo". In corrispondenza delle abitazioni dovrà privilegiarsi la scelta di barriere trasparenti. 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> In Vanzago le barriere antirumore costituiscono esattamente il muro continuo di altezze particolarmente critiche. Inoltre, nel SIA si fa riferimento anche a barriere opache anche se il tratto grafico utilizzato nelle tavole pare essere quello delle barriere trasparenti.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Rumore e vibrazioni – Ove necessario le barriere antirumore dovranno essere integrate con interventi diretti sul ricettore. 	Generale	<p><u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Sono previsti pochi interventi sui recettori poiché RFI ha dato preferenza per barriere di altezze massime. Si chiede di invertire tale impostazione.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Rumore e vibrazioni – Valutare la possibilità di utilizzare il subballast in conglomerato bitumoso additivato con granuli di gomma nei tratti a velocità bassa e in ambito di stazione, ed utilizzare, in altri tratti, la tipologia di migliore mitigazione anche a valle dei risultati delle sperimentazioni in corso sui nuovi sistemi antivibranti. 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> In Vanzago si chiede di implementare questo tipo di soluzioni per ridurre il rumore. Vedere le osservazioni.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Piano di monitoraggio – Effettuare i necessari confronti tecnici con ARPA al fine di concordare con maggior dettaglio durata, frequenza, modalità e metodiche con cui verrà effettuato il monitoraggio, nonché sulla localizzazione dei punti. In particolare, dovranno essere inoltre forniti gli elementi cartografici del PMA (shapefile georeferenziati, nel sistema coordinate Gauss-Boaga e WGS-84 con proiezione UTM32). 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Piano di monitoraggio – Per ogni punto di monitoraggio dovrà predisporre un'apposita scheda, contenente almeno le seguenti informazioni: Codice identificativo del punto di monitoraggio, Coordinate del punto sia in formato Gauss-Boaga che WGS-84 con proiezione UTM32, Planimetria di dettaglio, Tipologia di indagine prevista per ogni fase di monitoraggio, Tratta di appartenenza, Comune e provincia di appartenenza, Distanza dal tracciato, Localizzazione (su mappa e su immagine fotografica), Descrizione delle condizioni di accessibilità, Descrizione sintetica del recettore e dell'area dove situato il punto di monitoraggio, Foto del punto di monitoraggio, Data del sopralluogo di localizzazione o di terebrazione in caso di piezometri, Nome del corpo idrico (per la componente acque superficiali), Data del sopralluogo di localizzazione, Note (per segnalare condizioni climatiche particolari, presenza di elementi interferenti con il monitoraggio), Obiettivi di qualità per lo stato chimico e lo stato ecologico ai sensi della delibera n.1/2010 del PdGPO (per le componenti acque superficiali e acque sotterranee), Nel caso di variazioni del punto (sostituzione e rilocalizzazione), deve sempre essere riportato l'aggiornamento nella scheda del punto. 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Piano di monitoraggio – In merito alla risoluzione di criticità che dovessero emergere durante il monitoraggio (CO e PO) il Proponente dovrà indicare all'interno del PMA esecutivo le 	Generale	<p><u>NON OTTEMPERATA</u> Il piano di monitoraggio è incompleto e non contempla le prescrizioni richieste.</p>



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

8.6 Osservazioni del Consiglio Superiore Lavori Pubblici sull’Affare 98/2013 del 26.09.2014

N.	Sintesi prescrizione/raccomandazione	Tipologia	Ottemperanza
1	Si rileva che il progetto definitivo non risulta “integrato dagli elementi previsti per il progetto preliminare”	Generale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Benché il progetto abbia recepito molte delle richieste del CSLP nelle sue revisioni dal 2014 al 2020, restano tuttavia ancora gravi lacune tale da essere ancora a livello di preliminare per diversi aspetti.
2.a	Lo Studio di Impatto Ambientale e la Valutazione di Incidenza non sono stati aggiornati né integrati dagli elementi pre-	Generale	<u>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</u> Per quanto sia presente nel PD2020 un SIA ag-



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



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

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

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



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

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

9 SINTESI DELLE RICHIESTE DEL COMUNE DI VANZAGO

SINTESI DELLE RICHIESTE RIPORTATE IN QUESTO DOCUMENTO

Le richieste principali sull'opera sono riportate nel capitolo 2, ovvero:

1. Riprogettare integralmente il tracciato modificando la localizzazione dell'opera
2. In via subordinata, progettare l'interramento

Sempre in via subordinata e in difetto rispetto a quanto richiesto sopra, queste sono altre richieste estratte dal documento e richiamate qui per semplicità di trattazione:

3. Revisionare il Parere CTVA 1509/2014 in maniera integrale per Vanzago sulla base di tutto il PD2020
4. Sottoporre a VIA tutto il progetto della Rho-Gallarate (come peraltro fatto nel 2003 sul Preliminare) e non solo una parte di esso per il rispetto della normativa e per i maggiori impatti che ne verranno
5. Adeguare il Piano Particellare di Esproprio alla realtà del PD, variato nuovamente tra dicembre 2020 e marzo 2021
6. Chiedere al Proponente di rendere consistente la documentazione, lacunosa in alcune parti e contraddittoria in altre
7. Chiedere al Proponente di sottomettere Studio di Incidenza – con contenuti che rispettino la normativa
8. Esperire la procedura di VINCA per la presenza del SIC-ZSC/ZPS “Bosco di Vanzago” che deve essere obbligatoriamente “sentito” e il cui parere va tenuto in debito conto
9. Chiedere al Proponente di rivedere il SIA2021 considerando esplicitamente il Piano di Gestione vigente del Sito Natura 2000
10. Chiedere al Proponente di rivedere il SIA2021 e predisporre Studio di Incidenza con un'analisi esplicita del parere espresso nel 2013 dal WWF, gestore del SIC-ZSC.
11. Chiedere al Proponente di sottomettere la Relazione Paesaggistica – con contenuti che rispettino la normativa in materia e, soprattutto, il PTCP vigente – e procedere all'iter per la verifica della compatibilità paesaggistica
12. Il Proponente deve presentare il vero scenario trasportistico, in particolare per il traffico merci di tutto il Sistema dei varchi alpini e del corridoio Reno-Alpi
13. Prescrivere che la linea debba essere specializzata per il traffico passeggeri e non per il traffico merci
14. Chiedere di rivedere il SIA2021 per renderlo conforme alla pianificazione territoriale su Vanzago, in particolare quella relativa ai corridoi principali della RER, ai varchi e gangli e alle norme del PTCP
15. Evitare la frammentazione della RER e incrementarne la consistenza e il grado di protezione
16. Chiedere di rivedere il SIA2021 per ottemperare alle richieste del Comune di Vanzago (Pareri del 2013 e 2021) e del WWF (Parere del 2013) in merito alle componenti ambientali e naturalistiche non sufficientemente approfondite o totalmente mancanti
17. Convocare un tavolo tecnico con il WWF e con il Comune di Vanzago per approfondire l'impatto ambientale collegato al Sito Natura 2000 prima che il Proponente rediga il nuovo Studio di Incidenza
18. Nella rivisitazione del SIA2021, chiedere di utilizzare i metodi SWOT e DPSIR

19. Migliorare la connettività della RER nella zona del Varco n. 8 tra Vanzago e Pregnana con i seguenti interventi:
 - a. creazione di uno o più ecodotti per la fauna nel varco n. 8;
 - b. eliminazione dell'opera infrastrutturale di collegamento di via Trento in Vanzago con Isola Maddalena in Pregnana Milanese e previsione di un intervento meno invasivo sul sottovia di Viale Europa Unita;
 - c. rinaturalizzazione della zona "Isola Maddalena" in Pregnana che verrà espropriata integralmente
 - d. spostamento del cantiere AS01 (vedi richiesta dedicata);
 - e. rinaturalizzazione dell'area lungo via I Maggio dopo le vasche volano;
 - f. spostamento del Canale Villorosi per eliminare la barriera (vedi richiesta dedicata)
20. Inserire le azioni del Piano Gestione del Bosco di Vanzago e quelle richieste dal WWF tra quelle mitigative del SIA2021; in particolare:
 - a. Scheda n. 1 – Incremento della superficie a bosco;
 - b. Scheda n. 5 – Rinaturalizzazione del Canale Villorosi;
 - c. Scheda n. 6 – Impermeabilizzazione dei laghi;
 - d. Scheda n. 21 – Completare la recinzione perimetrale del Bosco per lo spostamento della fauna;
 - e. Inserire una fascia boscata per gli interventi impattanti come richiesto da WWF;
 - f. Verificare le altre schede e loro implementazione (incremento e tutela degli habitat, tutela delle specie faunistiche e/o la loro reintroduzione, wildlife management, monitoraggio)
21. Effettuare l'analisi comparativa dei vari scenari alternativi:
 - a. Opzione "0": ovvero la situazione attuale
 - b. Opzione "0" con interventi di miglioramento degli impianti di segnalazione e di distanziamento dei treni (ERMTS)
 - c. Triplicamento Rho-Gallarate
 - d. Quadruplicamento Rho-Parabiago + Opzione "0" per la tratta Parabiago-Gallarate
 - e. Quadruplicamento Rho-Parabiago + Raccordo a Y + senza alcun intervento di triplicamento sulla tratta Parabiago-Gallarate
 - f. Quadruplicamento Rho-Parabiago + Raccordo a Y + triplicamento Parabiago-Gallarate
 - g. Interramento di parte del tratto quadruplicato Rho-Parabiago
 - h. Individuazione di tracciati alternativi per i treni LP e per le merci.
22. Fare l'analisi di cui sopra con il metodo ACB (Analisi Costi-Benefici)
23. Eliminazione il Raccordo Y come richiesto dagli Enti e dagli stakeholders direttamente interessati
24. Chiedere al Proponente di produrre una relazione dettagliata sull'interferenza con il Villorosi con un chiaro e dettagliato cronoprogramma delle opere
25. Verificare con il Consorzio Villorosi e con Regione Lombardia il mancato rispetto della normativa idrica regionale, in particolare il Regolamento di Polizia Idraulica
26. Organizzare un tavolo di confronto tra il Proponente, Regione Lombardia, il Consorzio Villorosi, CAP Holding, i Comuni interessati per valutare tutti gli interventi sul Villorosi con attenzione l'interferenza causata dall'allargamento dei binari in Vanzago ai danni del Secondario Valle Olona del Canale Villorosi

27. Approfondire gli scenari alternativi per il tracciato del Villorosi in Vanzago già studiati e proposti dal Comune di Vanzago in accordo con gli altri enti territoriali e procedere alla Progettazione Definitiva per questo intervento;
28. Nella malaugurata ipotesi che il Villorosi non venga spostato in campagna, mantenere tutte le prescrizioni/richieste in merito ricevute negli anni, in particolare quelle del Consorzio e quelle di Vanzago, inclusi le limitazioni sulle tempistiche di esecuzione di tali lavori;
29. Spostare il cantiere AS01 dalla Via I Maggio alla vicina area industriale/ferroviaria in Pregnana (ex Viale Lombardia)
30. Spostare il cantiere AT02 più lontano dalle case (al momento è sotto le finestre del Condominio in via Madre Teresa di Calcutta)
31. Per la cantierizzazione, utilizzare l'anello viario esterno a Vanzago per il percorso dei mezzi di cantiere (in particolare SP172 e SP172 Variante)
32. Inserire una prescrizione per non prevedere cantieri (AS o AT) a meno di 150 m dai condomini o dai nuclei densamente abitati
33. Sul piano di cantierizzazione prevedere e sui percorsi:
 - a. Rispettare il divieto di transito ai mezzi superiori ai 3,5 ton all'interno del centro abitato di Vanzago
 - b. Inserire un divieto di utilizzare il transito di via Pregnana, via Vittorio Emanuele II e via Umberto I
 - c. Inserire un divieto di utilizzare il transito per via Monasterolo e via P. Ferrario
 - d. Rispettare accurata organizzazione delle aree di cantiere per non inquinare acque e suoli
 - e. Ridurre al minimo l'impatto sul traffico in Vanzago
 - f. Anticipare i lavori di demolizione dei vecchi fabbricati in stazione e realizzare subito la strada di collegamento con via Vittorio Veneto
 - g. Utilizzo di via Vittorio Veneto per accedere al cantiere della stazione di Vanzago
 - h. Vietare l'apertura di aree di cantiere in via Quasimodo ed eliminare tutti gli interventi previsti in questa area per la raccolta e smaltimento acque meteoriche;
 - i. Vietare l'utilizzo del percorso ciclopedonale ai camion e mezzi pesanti per accedere ai lavori ferroviari o sul Villorosi
 - j. Adottare le indicazioni riportate in precedenza per ridurre le polveri generate dai lavori
 - k. Utilizzare lo schema viario proposto da Vanzago per i percorsi dei mezzi pesanti
 - l. Sviluppare una più precisa indicazione sull'orario e i turni di lavoro, limitando il più possibile l'utilizzo delle ore notturne
 - m. Non effettuare le lavorazioni il sabato e nei giorni festivi e siano silenziate
 - n. Prescrivere che i percorsi dei mezzi nel piano di cantierizzazione sono vincolati per chi vincerà l'appalto integrato
34. Costituire un tavolo di lavoro dedicato alla presenza di Regione Lombardia, RFI/Italferr, Consorzio Villorosi, Città Metropolitana di Milano, Comune di Vanzago, e Comune di Pogliano Milanese che porti alla redazione di un protocollo di intesa per l'esecuzione degli interventi SL02, SL04 e SL05 e per la risoluzione delle relative interferenze

35. Chiedere al Proponente di redigere dedicata perizia tecnica su grado di conservazione del sottovia Gattinoni-Ferrario, piano di monitoraggio da eseguire a spese del Proponente e certificazione di staticità della struttura anche nello scenario dell'incremento dei convogli
36. Implementare tutte le azioni indicate al paragrafo 5.8 per tutela di flora, fauna ed ecosistemi
37. Per le barriere antirumore, richiedere di:
 - a. Non prevedere barriere antirumore a Vanzago
 - b. In subordine, prevederle tutte barriere trasparenti
 - c. Compensare eliminazione o riduzione altezza delle barriere con interventi diretti sui recettori
 - d. Rivedere lo studio Soundplan in contraddittorio con il Comune di Vanzago
 - e. Utilizzare la metodologia proposta nel paragrafo 5.9 per cercare di eliminare o ridurre l'altezza delle barriere
 - f. Posare le barriere dalla sola ferrovia (non dal lato delle abitazioni)
 - g. Effettuare le posa delle barriere e gli interventi di risanamento acustico contestualmente all'esecuzione degli interventi di quadruplicamento della linea con termine prima della messa in esercizio
 - h. Prevedere costante e periodica pulizia straordinaria delle barriere trasparenti
 - i. Prevedere sistema di videosorveglianza sulle barriere per limitarne il degrado
38. Prevedere i sistemi di riduzione delle vibrazioni
39. Redigere un testimoniale di stato a spese di RFI per gli edifici siti nella fascia sino ai 20 metri dalla barriera più esterna
40. Per quanto riguarda materie prime e rifiuti, terre e rocce da scavo:
 - a. Ripresentare un nuovo piano di utilizzo terre e rocce da scavo come indicato nel paragrafo 5.10
 - b. Sistemare le incongruità nella documentazione su cave e impianti di trattamento rifiuti
 - c. Vietare l'utilizzo dell'impianto Eredi Bellasio E. sito in Pregnana; utilizzarlo solo come fornitore di inerti, ma a condizioni che si usi il materiale già accumulato.
41. Per la salute pubblica, seguire le richieste del paragrafo 5.11
42. Per la mitigazione ambientale, seguire le richieste del paragrafo 5.12
43. Si invita la Commissione a prendere atto delle richieste puntuali delle problematiche legate agli espropri e collegate in particolare al nuovo sistema di drenaggi e di raccolta acque meteoriche di piattaforma al paragrafo 7
44. Sempre al paragrafo 7, si puntualizza la necessità di NON interferire con i Parchi pubblici, in particolare con quello fondamentale di via della Filanda, luogo pregiato di socializzazione e di vita comunitaria e quello di via Quasimodo che risultano pesantemente interferiti dall'opera e dalle misure di mitigazioni scelte: bisogna concertare questi tipi di interventi con il Comune di Vanzago.
45. Si invita la Commissione a prendere atto dell'analisi del rispetto delle prescrizioni già espresse in precedenza dai vari enti locali, presente al paragrafo 8

Si invita a verificare all'interno del testo ogni singola prescrizione per un quadro più preciso.

Si invita altresì ad approfondire le restanti richieste/rilievi/migliorie come riportato nel paragrafo n. 6.



CONCLUSIONE

Per quanto riportato in questo documento e considerato l'elevato impatto ambientale dell'opera sul proprio territorio, Il Comune di Vanzago chiede di dare parere negativo sulla valutazione di impatto ambientale sia per le lacune progettuali, sia per gli errori, sia per la mancanza di giuste misure compensative, sia per l'ostinazione a non voler dare ascolto ai territori, sia per i gravi errori procedurali su VIA/VINCA che vanno a impattare l'ambiente e il benessere dei cittadini tutti.

