

SPSS -

MODULARIO
ADM/0110 - 7

Mod. 7



Roma, 30-07-2004

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

**Commissione Speciale di Valutazione
dell'Impatto Ambientale**

Protocollo N. CSVIA/2004/000/220

Pratica N. CSVIA-VP 2004/0037

Prof. Attestato:

protocollo n.
del
trattato

Raccomandata A.R.
Anticipata via Fax:

RFI Rete Ferroviaria Italiana
c/o ITALFERR S.p.A.
Via Marsala, 53/67
00185 Roma

c.a. Arch. Pietro Romani
Fax: 06.49752437-2116

e p.c. Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III

Dott. Raffaele Ventresca
SEDE

OGGETTO: Progetto preliminare: "Stazione passante di Malpensa e collegamento con Gallarate-Rho: accessibilità da Nord a Malpensa". Richiesta integrazioni.

Con nota del 02 luglio 2004 è stato comunicato a RFI Rete Ferroviaria Italiana SpA, l'avvio dell'istruttoria relativa al Progetto in oggetto.

Il Gruppo istruttore costituito dal Prof. Massimo Buonerba (Referente), Ing. Giuseppe Carlino e Prof. Ing. Alberto Fantini, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190, ha ritenuto necessario richiedere le integrazioni articolate nei seguenti punti.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Gli elementi tecnici individuati che hanno caratterizzato la formulazione delle richieste di integrazione relativamente al Quadro di Riferimento Programmatico sono i seguenti:

1. al fine di verificare il ruolo delle due tratte separate (riguardo al PGT in virtù del fatto che nel Primo programma CIPE è citata la sola tratta Malpensa -Sempione, riguardo al PRT e Piano Territoriale d'Area il progetto non sembra esplicitamente compreso tra le opere previste), si richiede di: *"esplicitare il livello di coerenza del progetto in esame, separatamente per le due tratte, con il Piano del Generale dei Trasporti, il Piano di Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale della Regione Lombardia e il Piano Territoriale d'Area di Malpensa 2000"*;
2. anche se l'intervento ricade in una vasta area dove non sono presenti corsi d'acqua principali, ma secondari naturali e artificiali, si richiede di: *"verificare la coerenza del progetto con le opere previste in relazione alla pianificazione del"*

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657222501 / fax 0657222529 - email csvia@miniambiente.it

ICSVIA-SG-01_2004-0017.DOC
ICSVIA-SG-00

su Direzione N. 1 A D

settore acque (Pianificazione di Bacino, Piano Straordinario, Piani di tutela delle acque, etc.)”;

3. considerando l'entità della fase cantieristica e l'elevato traffico indotto da e per i cantieri, si richiede di: *“verificare la presenza di eventuale pianificazione di tutela e risanamento atmosferico ed acustico verificando la coerenza del progetto (per la fase di costruzione ed esercizio dell'opera) con essa”*;
4. riguardo al trattamento e smaltimento dei materiali di rifiuto, si richiede di: *“esplicitare quanto previsto rispetto agli adempimenti relativi al D.Lgs 36/03; DM 13/03/2003; D.Lgs. 22/97 e successive modifiche e inoltre, di segnalare l'eventuale presenza lungo il tracciato di aree inquinate oggetto di bonifica”*;
5. nell'ottica della verifica di congruenza tra l'opera e tutta la programmazione e pianificazione regionale e provinciale esistente, si richiede di:
 - *“integrare lo studio con l'analisi e la verifica di congruenza dell'opera di progetto con il Piano Territoriale Regionale, Programma Regionale di Sviluppo, Programma Operativo Regionale”*
 - *“approfondire, anche a livello cartografico, l'analisi del Piano Territoriale Paesistico Regionale, descrivendone le limitazioni, i vincoli, gli indirizzi di tutela e il rapporto tra essi ed il progetto in esame, definendo inoltre il grado generale di coerenza del progetto con il piano”*
 - *“verificare l'eventuale esistenza di analoga pianificazione di livello provinciale”*;
6. riguardo al recepimento delle previsioni di piano, è stata rilevata un'incongruenza di affermazioni (tra Q.R. Programmatico e Q.R. Ambientale) tra le specifiche del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale della valle del Ticino e del Piano Territoriale d'area di Malpensa 2000; si richiede quindi di: *“definire univocamente quali sono le aree interessate dal tracciato e quali sono tra i due piani le disposizioni prevalenti”*;
7. poiché nel SIA è stata citata solo l'esistenza del Patto Territoriale OGMA e del PRUSST, si richiede di: *“approfondire ed esplicitare il livello di inserimento e la coerenza del progetto con il Patto territoriale e il PRUSST”*;
8. considerando l'area a prevalente connotazione naturalistica ricadente all'interno del Parco Regionale del Ticino, si richiede di: *“verificare l'esistenza di eventuale Pianificazione faunistico-venatoria, di Zone di Protezione Speciale, di Zone umide di importanza internazionale (convenzione di Ramsar) presenti nell'area vasta oggetto di indagine; verificare, inoltre, anche l'esistenza di Comunità Montane e pianificazione relativa”*.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

9. Il numero dei convogli analizzato nel modello di esercizio presente e futuro, suddiviso per le singole fasi di intervento, non è supportato da uno studio di traffico attuale, né da un modello previsionale futuro, distinto per tipologia di percorso (locale, regionale, a lunga tratta; ecc.), pertanto si richiede di: *“integrare lo scenario trasportistico con l'analisi attuale (con studi esistenti o eseguiti ad hoc)*

delle utenze passeggeri e le condizioni future (con appropriati modelli previsionali) delle stesse utenze, suddivise per tipologie di percorso, considerando anche l'ipotesi di mancata realizzazione, o prolungato ritardo, della fase 2";

10. considerato che il progetto prevede la realizzazione di una galleria sotterranea ubicata in prossimità della testata delle piste di atterraggio, con possibilità di interferenza, sia durante la costruzione che in fase di esercizio, con le apparecchiature di "guida e controllo" degli aeromobili in fase di decollo e/o atterraggio, si chiede di *"integrare il progetto con un idoneo studio all'uopo finalizzato e con un accordo preventivo con gli enti preposti (ENAC, ENAV e SEA). A tal fine, valutare anche la possibilità di alternative di tracciato che permettano di non interferire con le apparecchiature suddette"*;
11. considerato che attualmente esiste già una stazione ferroviaria delle Ferrovie Nord Milano, si richiede di *"motivare la necessità del raddoppio dell'attuale stazione Terminal 1 attualmente a 4 binari; verificare la possibilità di adeguare la banchina di stazionamento in modo da rendere possibile l'utilizzo dell'attuale infrastruttura da parte dei treni previsti dalla opera in oggetto"*;
12. in relazione agli edifici da demolire e/o espropriare, *"valutare possibili soluzioni idonee a minimizzare l'interferenza diretta con gli edifici esistenti lungo il tracciato"*;
13. considerando l'alto grado di antropizzazione dell'area e l'elevato numero dei mezzi utilizzati in entrata e in uscita per il trasporto del materiale da e per i cantieri, si richiede di: *"integrare l'analisi delle movimentazioni da e per i cantieri con la suddivisione per le varie tratte, indicando, per quelle più significative, le eventuali criticità nei confronti dei ricettori presenti e le misure mitigative di prevenzione"*;
14. considerando che parte del tracciato si sviluppa in rilevato e in trincea, si richiede di *"dettagliare il sistema di raccolta ed allontanamento delle acque di piattaforma"*;
15. in relazione alle interruzioni delle gallerie con i tratti in trincea e in considerazione che il piano del ferro è notevolmente interrato rispetto al piano campagna, *"specificare il piano di evacuazione da adottare e le vie di fuga, in caso di incidente in galleria"*;
16. poiché gran parte del tracciato ricade all'interno del Parco Regionale del Ticino, si richiede di: *"verificare se le aree individuate per gli interventi di compensazione e di rimboschimento compensativo, nonché le aree di cave dismesse da utilizzare per il recupero con possibile conferimento del materiale di risulta, sono già oggetto di piani di recupero, e, in caso affermativo, analizzare se gli eventuali interventi proposti sono coerenti con quelli previsti dal progetto"*.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Componente atmosfera

17. considerando che l'analisi della situazione di partenza relativa alla climatologia e

alla qualità dell'aria, è fondamentale al fine della caratterizzazione del contesto territoriale in cui si colloca l'opera in oggetto, per gli aspetti climatologici si richiede di: "definire la caratterizzazione dello stato fisico dell'atmosfera a scala regionale e locale attraverso un'opportuna individuazione di parametri significativi quali: andamento della temperatura, regime pluviometrico, regime anemometrico e condizioni di umidità, riferiti ad un periodo di tempo congruo e recente";

18. per gli aspetti relativi all'inquinamento si richiede di: *"definire la caratterizzazione dello stato della qualità dell'aria (anche presso fonti come Provincia, ARPA, etc.) mediante dati recenti relativi a monitoraggi su gas (CO, NOx, SO2) e materiale particolato, con l'individuazione e la descrizione delle principali fonti inquinanti areali e/o lineari presenti nell'ambito interessato dal progetto"*;
19. considerando il contesto territoriale, in cui si colloca l'opera in oggetto, densamente urbanizzato costituendo di per sé un ambito particolarmente sensibile e suscettibile a localizzati problemi di traffico indotto nella fase di cantierizzazione dell'opera si richiede di: *"effettuare, per la fase di cantiere, una previsione modellistica della ricaduta al suolo degli inquinanti principali (CO, NOx e PM10) emessi dai mezzi d'opera (traffico indotto), utilizzando dati di input meteorologici riferiti alla situazione locale maggiormente critica, la reale morfologia del terreno e valori di traffico effettivamente previsti negli attraversamenti delle aree abitate maggiormente sensibili; con gli stessi parametri meteo e morfologici effettuare una previsione modellistica della dispersione delle polveri pesanti sospese in prossimità dei cantieri industriali (sorgenti fisse e transito dei mezzi sulle piste di cantiere) indicati nell'analisi della componente come maggiormente critici"*;
20. sempre in relazione alla fase cantieristica, si richiede di *"riportare un programma maggiormente dettagliato, nelle modalità, nei tempi e nell'indicazione dei punti di misura, del sistema di monitoraggio previsto nelle aree di cantiere maggiormente critiche e indicate nello studio"*.

Componente ambiente idrico

21. Considerando che l'opera, che interessa direttamente due corpi idrici secondari, può avere, anche indirettamente, effetti su altri corsi d'acqua superficiali, si richiede di:
 - *"integrare lo studio con l'analisi delle condizioni idrografiche, idrologiche ed idrauliche dei corsi d'acqua (e loro classificazione) intercettati dall'opera, del grado di alterazione del regime idraulico e della peculiarità del bacino idrografico all'interno del quale l'opera stessa è inserita"*
 - *"caratterizzare lo stato di qualità delle acque dei corpi idrici superficiali, la presenza di possibili fonti inquinanti e la definizione del grado di vulnerabilità delle acque superficiali ante-operam"*
22. al fine di analizzare i fabbisogni idrici relativi alla fase di cantiere, si richiede di *"approfondire lo studio con l'analisi degli usi attuali e previsti della risorsa idrica"*;
23. nell'ottica di una completa analisi di interazione tra l'opera e i corpi idrici interferiti

e indirettamente influenzati, si richiede di: *"integrare lo studio con la descrizione delle eventuali modifiche sull'assetto morfologico ed idraulico dei corpi idrici derivanti dall'intervento e sull'eventuale modificazione del loro trasporto solido naturale e sulle conseguenze determinate da tale variazione"*.

Componente suolo e sottosuolo

24. Viste le diverse tipologie realizzative dell'opera, si richiede di *"integrare lo studio con la verifica dell'esistenza di aree a rischio esondazione e di frana così come definite dal piano straordinario di bacino redatto sulla base delle linee guida stabilite dal D.L. 180/98"*;
25. considerando che buona parte del tracciato di progetto si svolge in galleria e in trincea, è opportuno che la verifica dei parametri geotecnici dei terreni e del livello di stabilità dei pendii (al fine di simulare più realisticamente la successione delle fasi esecutive, la geometria, e l'efficacia dei consolidamenti) sia fatta in sede di progetto preliminare; si richiede pertanto di: *"verificare la valutazione del comportamento dei materiali attraversati dall'opera, ovvero l'esistenza di situazioni particolari, quali faglie, scorrimenti, e/o problematiche progettuali locali (ad esempio parietalità della galleria, presenza di edifici in superficie, in modo particolare in corrispondenza degli imbocchi, nelle tratte a basse coperture, e in tutti i tratti dove il metodo per l'Analisi delle Deformazioni Controllate nelle Rocce e nei Suoli perde di significato)"*;
26. poiché le misure sulle quali è stato tracciato l'andamento locale della superficie freatica di progetto, sono state effettuate in un arco temporale piuttosto limitato per essere considerate indicative, si richiede di: *"approfondire l'analisi dell'andamento locale della superficie freatica di progetto, per un arco di tempo più significativo"*;
27. in relazione all'interazione dell'opera con i deflussi idrici sotterranei, in considerazione della possibile alterazione dei normali percorsi di infiltrazione delle acque destinate all'alimentazione della falda superficiale, e in base all'interazione del livello piezometrico con la quota del piano ferro riscontrata nell'elaborato cartografico "Profilo Geologico ed Idrologico – Tav. 3 di 3", si richiede di:
- *"analizzare la possibile variazione della permeabilità primaria conseguente ai lavori di compattazione e costipamento dei terreni determinata dall'impatto meccanico dei mezzi d'opera"*
 - *"verificare l'interazione del livello piezometrico con la quota del piano ferro posta a circa 4-5 metri al di sotto della quota della falda, al Km 13+500"*
28. considerato che non è stata esclusa l'interferenza delle opere con alcuni pozzi pubblici, e che non è stata valutata l'alterazione dei parametri chimico-fisici delle falde intercettate, si richiede di: *"verificare la variazione dei parametri fisici delle acque di falda (in particolare la granulometria dei terreni, la capacità di scambio cationico e l'aumento della torbidità) specialmente durante la fase di cantiere"*;
29. considerando che una parte del tracciato sarà realizzata in galleria artificiale, trincea e rilevato, si richiede di: *"valutare e quantificare la stima degli effetti"*

connessi alla sottrazione e limitazione di territorio e/o di aree di continuità territoriale lungo i settori interessati dai cantieri (in forma temporanea) e lungo il tracciato di esercizio (in forma permanente)";

30. all'affermazione del proponente sulle criticità (vulnerabilità dell'acquifero, costipamento dei terreni) non corrisponde una quantificazione degli impatti e una conseguente specifica sulle misure adottate per il contenimento degli stessi, si richiede pertanto di: *"quantificare gli impatti e prevedere i conseguenti accorgimenti di mitigazione; specificare le attività di monitoraggio previste"*.

Componente vegetazione, flora e fauna

31. Al fine di verificare più nel dettaglio la situazione vegetazionale e faunistica presenti, anche in virtù della presenza del Parco Regionale del Ticino, si richiede di: *"produrre una carta della vegetazione maggiormente dettagliata che evidenzi le differenti tipologie forestali in scala 1:5.000 e una carta delle aree di importanza faunistica in scala 1:5.000"*;
32. sempre in considerazione del fatto che il tracciato ricade all'interno del Parco del Ticino, risulta insufficiente l'approfondimento relativo alle specie floristiche protette, si richiede pertanto: *"di produrre un elenco delle specie floristiche protette"*.

Componente ecosistemi

33. Considerato che lo studio ecosistemico non è stato affrontato in modo specifico, ma le informazioni sono relative alla componente vegetazionale, si richiede di: *"sviluppare un capitolo a sé stante per la componente 'Ecosistemi', caratterizzando lo stato attuale per il quale in particolare dovrà essere analizzata la caratterizzazione qualitativa degli ecosistemi, la stima qualitativa della diversità biologica tra la situazione attuale e quella potenziale e l'individuazione delle reti ecologiche; inoltre dovranno essere individuate cartograficamente le Unità Ecosistemiche. Lo studio dovrà contenere l'analisi delle pressioni e disturbi agli ecosistemi significativi e della frammentazione della continuità ecologica"*.

Componente salute pubblica

34. Poiché la componente Salute pubblica non è stata trattata in modo specifico, come previsto dalla normativa vigente (DPCM 27.12.88 all. II, lett. F), si richiede di: *"analizzare lo stato attuale della salute umana dell'ambiente e delle comunità potenzialmente coinvolte (caratterizzando l'analisi delle stesse dal punto di vista socio-economico), le condizioni di esposizione al rischio della popolazione e le misure di contenimento degli impatti"*.

Componente rumore e vibrazioni

35. Poiché la sola dichiarazione di appartenenza del tecnico competente, che ha redatto lo studio sul rumore e sulle vibrazioni, all'apposito albo istituito dalle regioni non è sufficiente, si richiede di: *"presentare la documentazione attestante l'idoneità del tecnico incaricato della redazione dello studio della componente"*

ambientale rumore e vibrazioni";

36. vista l'elevata antropizzazione del territorio interessato dall'opera, sul quale insistono altre sorgenti sonore principalmente di natura ferroviaria e stradale alle quali non è stato fatto accenno nello studio, si richiede di: *"individuare su base cartografica, in scala 1:5.000, all'interno della fascia in esame, le sorgenti sonore già presenti, le tratte in progetto e la collocazione degli interventi mitigativi"*;
37. al fine di stimare e verificare l'idoneità degli interventi mitigativi, considerando sempre l'elevata antropizzazione e l'interconnessione con le infrastrutture ferroviarie e stradali adiacenti, nonché le deviazioni stradali previste; oltre al fatto che lo studio contiene nello specifico i risultati delle indagini fonometriche sull'emissione acustica determinata dal transito di diverse tipologie di convoglio effettuate su una tratta simile, si richiede di: *"integrare lo studio con una campagna di misurazione in prossimità dei ricettori ritenuti critici sia per la vicinanza alla linea in progetto, sia per la loro collocazione in aree interessate da cambiamenti a seguito di nuove opere, sia per la loro collocazione in aree già critiche da un punto di vista acustico"*;
38. poiché è stata rilevata la numerosa presenza di ricettori ignorati nella valutazione delle aree critiche, e un'incongruenza con le affermazioni riportate nel SIA e gli elaborati grafici progettuali (quote progetto e quote terreno nei profili), si richiede di: *"riportare, su base cartografica in scala 1:5000 (e in forma tabellare con individuati, per ogni ricettore, l'altezza dell'edificio, la destinazione d'uso, la distanza dal tracciato, ecc.), tutti i ricettori presenti entro una fascia di idonea larghezza; verificare inoltre l'affermazione che il ricettore 04 si trova in un'area dove la copertura della galleria è superiore a 85 m"*;
39. considerando che non è stata effettuata alcuna indagine strumentale in prossimità delle aree critiche individuate con il censimento, si richiede di: *"eseguire uno studio ad hoc di misure di vibrazioni secondo la norma ISO 2631"*;
40. sempre in considerazione del fatto che l'area è fortemente urbanizzata e infrastrutturata, si richiede di: *"integrare lo studio riportando, su idoneo supporto cartografico, i livelli sonori simulati sottoforma di curve di isolivello secondo le modalità precisate dalle norme internazionali ISO 1996/1 e 1996/2 o equivalente"*;
41. visto che i valori simulati e riportati nelle tabelle dei livelli acustici post-operam in facciata all'edificio non tengono conto del livello sonoro già presente nell'area, e che vengono posti a confronto limiti di norma con valori simulati del rumore ferroviario anziché con valori rappresentativi del clima acustico totale che si andrà a determinare a seguito dell'opera, si richiede di:
- *"produrre, in formato tabellare, il confronto tra i livelli riscontrati ante-operam con quelli simulati in fase di esercizio ante e post mitigazione mantenendo la suddivisione in "situazioni" come da SIA"*
 - *"indicare i livelli acustici simulati post-operam inferiori di 10 dBA rispetto ai limiti di legge e ritenuti, dal proponente, non soggetti agli interventi mitigativi"*;
42. poiché, nonostante l'enorme impatto sul territorio, (prodotto dalla presenza prolungata nel tempo dei cantieri, sia in termini di rumore che di cambiamenti

indotti soprattutto a livello di viabilità), non è stato effettuato un censimento dei ricettori più impattati, si richiede di: *"riportare, su base cartografica in idonea scala e in formato tabellare, la localizzazione e la caratterizzazione dei ricettori più sensibili in relazione al rumore e delle aree che risulteranno maggiormente impattate dall'attività dei cantieri e dal loro traffico indotto"*;

43. considerando che non è stata analizzata la fase di esercizio dell'opera relativamente al monitoraggio, si richiede di: *"integrare lo studio con un piano di monitoraggio da prevedere durante la fase di esercizio"*.

Componente radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

44. *"Fornire un censimento dettagliato riguardo le interferenze di linee elettriche con l'opera ferroviaria descrivendo le eventuali opere di adeguamento necessarie per la risoluzione delle interferenze stesse; indicare i ricettori critici interessati dalle opere"*;

45. per quanto riguarda il Sistema Radio Terra-Treno GSM-R, alla luce della vigente normativa DPCM 8/7/2003: *"fornire una valutazione dell'impatto elettromagnetico tenendo conto di effetti cumulativi con impianti ad alta frequenza esistenti, localizzando e descrivendo le Stazioni Radio Base previste ed individuando eventuali ricettori critici"*;

46. *"localizzare i punti di misura per il monitoraggio dei campi elettromagnetici ante e post operam e per le eventuali altre situazioni previste come critiche"*.

Componente paesaggio

47. Al fine di tutelare quegli elementi naturali e antropici che presentano un elevato valore intrinseco conservativo, si richiede di *"integrare lo studio con l'analisi dello stato di conservazione degli elementi del paesaggio naturale e antropico significativi"*;

48. al fine di percepire le modifiche indotte sul paesaggio ed individuare i coni visuali più significativi, si richiede di: *"effettuare l'analisi della visualità volta alla individuazione e caratterizzazione dei punti di vista statici e dinamici aventi rapporto con le opere di progetto, e lo studio visivo e culturale del rapporto opera-ambiente"*;

49. *"elaborare fotosimulazioni ante-operam e post-operam nei seguenti punti di particolare interesse visivo:*

- *interconnessione disparti Sempione con l'interferenza della SS33*
- *interconnessione pari Gallarate con il rilevato RI04*
- ***sbocco della galleria artificiale GA07"***

50. poiché il tracciato interferisce con aree sottoposte a tutela archeologica e a rischio archeologico, ai sensi della L.R. del 22/03/1980 n.33 art.12, si richiede di: *"integrare lo studio con le opere di mitigazione e/o compensazione relative alle aree con potenziali rischi archeologici (sia per la fase di cantiere che di esercizio)"*.

Con la presente si comunicano le modalità di trasmissione delle integrazioni da parte della società proponente:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione VIA, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma;
- c) 4 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche già inviateVi, devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)



per Buerba
HAP