

MDL130D05RGMD0003001A

ALLEGATO 4

Sinottico Osservazioni depositate in ambito VIA

(Richiesta di integrazione punto 10 della nota CTVA U.0001124 del 28.02.2022)

ENTE		Controdeduzione
MATTM-2021-0058074		
CITTÀ DI PARABIAGO		Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.
1.1	NRX1- ricollocazione collegamento stradale tra sottopasso via Olona e via Lombardia- Nerviano 1) Prevedere filari di alberi su ambo i lati dalla nuova "bretella" di nessione tra il nuovo sottovia e l'esistente rotatoria tra viale della Repubblica e viale Lombardia. 2) Collegare la pista ciclabile in progetto con quella esistente su viale Lombardia, che termina all'incrocio con via Olona. Si chiede pertanto la realizzazione del tratto nel Comune di parabiago prevedendo il prolungamento dell'esistente lungo la banchina della S.P. n. 109 (Viale Lombardia) di proprietà comunale/Città Metropolitana di Milano prevedendo anche idonea alberatura, possibilmente da ambo i lati della nuova ciclabile; 3) Garantire il mantenimento dell'irrigabilità di entrambe le porzioni delle aree agricole che si verranno a creare dall'attraversamento del nuovo asse viario, tramite la realizzazione di manufatti idonei.	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.
1.2	SL25 - nuovo sottovia via olona 1) Prevedere impianto di video-sorveglianza del sottovia con caratteristiche similari agli impianti esistenti nei sottopassi parabiaghesi (Varco con monitoraggio flusso veicolare e rilevazione targhe connesso alle forze dell'ordine) 2) Realizzare un collegamento ciclo-pedonale lungo il tratto terminale di via Olona (zona industriale) e il sottovia in progetto, connettendo la pista ciclabile in progetto nel sottovia al nuovo tratto, tramite l'abbattimento del dislivello presente tramite apposita rampa. 3) Collegare la pista ciclabile in progetto con quella esistente di via Santa Maria in Comune di Parabiago (tratto v. Olona e tratto via Santa Maria in comune di Nerviano).	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.
1.3	SL07 - prolungamento sottovia via G.D'annunzio 1) Spostamento e mantenimento in funzione dell'impianto comunale di video-sorveglianza esistente sul sottovia; 2) realizzazione, lungo viale D'annunzio una nuova connessione ciclo-pedonale tra la pista ciclabile esistente in viale Lombardia e quella in fase di realizzazione di via Santa Maria. nota: visto che le lavorazioni per il raddoppio dei binari comporteranno l'interruzione, per diversi mesi, del percorso ciclabile lungo il canale Villoresi (anello Verde-Azzurro, ciclabile classificata come di interesse regionale), si chiede di realizzare quest'opera in modo prioritario, per mantenere la continuità del percorso.	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.
1.4	SL26 - nuovo sottopasso ciclopendonale canale villoresi V106- viadotto canale villoresi e NRX8 adeguamento ad indicazione ente della pista ciclabile lungo cale Villoresi- parabiago 1) Realizzare le opere da coordinare con il Consorzio Est Ticino Villoresi che gestisce il canale irriguo; 2) Come concordato con il suddetto consorzio la soluzione progettuale dovrà prevedere il mantenimento dell'attuale sede del tracciato della ciclovia, prendendo la realizzazione di una passerella sospesa sul Canale Villoresi; 3) In adiacenza dell'infrastruttura ferroviaria la ciclovia dovrà essere posta su struttura in acciaio inox sospesa, che ne assicuri la continuità lungo il canale e la connessione con via Toti tramite la sistemazione dell'alzaia sinistra 4) Come indicato nel punto C2, garantire la continuità alla ciclovia regionale lungo il canale Villoresi nel corso della realizzazione di detta opera realizzando by-pass tra via Santa Maria/ viale d'annunzio /viale lombardia	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.
1.5	E) FVY2 - AMPLIAMENTO PARCHEGGIO - STAZIONE 1) Non prevedere un nuovo accesso al parcheggio da via Cavalieri in quanto troppo prossimo alla nuova rotatoria esistente dell'incrocio Fermi/cavalieri 2) Realizzare il nuovo parcheggio con pavimentazione drenante (prevedere sistemi di drenaggio urbano sostenibile con sistema raccolta acque piovane per riutilizzarla per irrigazione del verde); 3) Prevedere nuovo verde tra i parcheggi e filare alberato lungo lato del supermercato 4) Eliminare il tratto ciclabile previsto tra parcheggio e supermercato; 5) Eliminare portabici previsti in progetto ma realizzare velostazione (della tipologia di via XXIV Maggio con accesso regolato da CRS, videosorveglianza e punti di ricarica per veicoli elettrici) ove sono attualmente collocati porta-biciclette (zona nord-est del piazzale Pisoni); 6) In adiacenza alla velostazione di cui al punto precedente, prevedere spazio attrezzato per la manutenzione delle biciclette; 7) Prevedere colonnine ricarica auto elettriche; 8) Prevedere impianto di illuminazione parcheggio con tecnologia LED; 9) Implementare nel nuovo parcheggio, e in tutti quelli esistenti in zona un sistema di Smart Parking, dotando i posteggi di tutti i sensori e dispositivi necessari a controllare automaticamente ingressi, uscite e tempi di permanenza di ciascun veicolo.	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.
1.6	F) FV04 - STAZIONE DI PARABIAGO - ADEGUAMENTO FERMATA ESISTENTE 1) Evidenziare nuovo stato di fatto in seguito agli interventi di riqualificazione del piazzale della stazione effettuati dall'A.C. 2) Revisione del sistema di video sorveglianza previsto in progetto (alquanto vetusto) con sistemi di nuova generazione con la possibilità di riconoscimento facciale e della sua connessione con il sistema comunale, connesso con le forze dell'ordine; 3) Realizzare idonea videosorveglianza a controllo dei punti ciechi delle nuove rampe di scale previste in accesso ai binari; 4) mantenimento delle 2 telecamere attualmente installate nel sottopasso da parte dell'A.C. 5) Prevedere sulle rampe di scale canaline metalliche per facilitare la risalita delle biciclette; 6) Prevedere lo smaltimento delle acque meteoriche piazzali, banchine, pensiline in loco con sistemi di drenaggio urbano sostenibile ad esempio tramite pozzi perdenti/trincee drenanti in luogo del recapito in fognature delle acque meteoriche sul lato nord della stazione (Piazzale della Stazione Viale Matteotti).	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.
1.7	G) SL10 - Prolungamento sottovia viale Matteotti: 1) Non prevedere impianto smaltimento acque meteoriche sottovia (sollevamento, desoleatore, trincea drenante) : prevista la realizzazione di vasca volano in zona cimitero da parte di CAP HOLDING SPA per la risoluzione degli allagamenti periodici del sottopasso ferroviario; 2) spostamento e mantenimento in funzione dell'impianto comunale di video- sorveglianza esistente sul sottovia.	Si segnala che l'impianto non ha solo la funzione di smaltimento delle acque ma anche di raccolta di eventuali sversamenti di altri liquidi. Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.

1.8	NRX9 Ripristino collegamento ciclopedonale viale Matteotti via Zanella: 1) In luogo dell'opera prevista, visto anche eliminazione del passaggio a livello di via Battisti si richiede il collegamento di via della Costituzione con rotatoria viale Matteotti/via Butti tramite la realizzazione di una nuova bretella viaria 2) A seguito della realizzazione di quanto sopra, si chiede di riqualificare l'asse viario di via Costituzione e via Statuto prevedendo senso unico e realizzando una pista ciclo-pedonale ed aiuole alberate, la pista ciclo pedonale dovrà connettersi da un lato al passaggio del sottovia di via matteotti dall'alto alla cilabile di via Minghetti 3) al posto dell'opera prevista in progetto si chiede di arellzare idoneo filare di alberatura	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.
1.9	J) SLO8 - Nuovo sottopasso via Battisti: 1) Lato nord (verso via s. Anna): lo sbarco della rampa pedonale deve essere contestualizzato con la realizzazione di uno spazio pubblico adeguato che riqualifichi lo spazio a verde a parcheggi antistante con copertura idonea (possibilmente simile a quanto previsto per le rampe di scale della stazione di Parabiago). La copertura dovrà essere realizzata anche sulle rampe per diversamente abili; 2) Lato sud (via Battisti): lo sbarco della rampa pedonale deve essere contestualizzato con la realizzazione di uno spazio pubblico (anche in questo caso si chiede copertura delle stesse); 3) Lato sud (via Battisti): prevedere collegamento rampa di accesso al sottopasso con la pista ciclo- pedonale esistente in via sant'Anna 4) Prevedere rampa scale lato sud parallela all'asse della sottovia ciclopedonale (proposta progettuale poco sicura per l'utente: la soluzione proposta di rampe di scala non permette di trascurare le uscite e si viene a creare zone d'ombra e non permette un visuale che traguarda l'uscita 5) Prevedere impianto video-sorveglianza con riconoscimento facciale, collegato con le forze dell'ordine, a controllo del sottopasso e delle relative rampe 6) Prevedere ai bordi delle rampe di scale canalina metallica per facilitare la risalita delle biciclette portate a mano 7) creare connessione tra ciclabile di via sant'anna e opera in oggetto 8) prevedere sistemazione a vere aree adiacenti da concordare con A.C. riqualificazione semi edifici in demolizione	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.
1.10	SL11 - Ampliamento sottovia via Minghetti: 1) Non prevedere impianto smaltimento acque meteoriche sottovia (sollevamento, desoleatore, trincea drenante): recente realizzazione batteria pozzi perdenti per drenaggio acque meteoriche per la risoluzione degli allagamenti periodici del sottopasso ferroviario, prevedere, se è necessario, ampliamento dei pozzi perdenti; 2) Creare connessione ciclo-pedonale tra la pista ciclabile esistente lungo la via Minghetti, connettere ad essa la ciclabile richiesta ne punto 12 della presente, proseguire con la ciclovia verso la scuola Rapizzi in via Legnano, dove sarà da realizzare un attraversamento protetto e sicuro per pedoni e bici. La ciclovia dovrà proseguire lungo viale Legnano fino ad intercettare la prevista rotatoria in progetto; 3) Spostamento e mantenimento in funzione dell'impianto comunale di video-sorveglianza esistente sul sottovia	Si segnala che l'impianto non ha solo la funzione di smaltimento delle acque ma anche di raccolta di eventuali sversamenti di altri liquidi. Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.
1.11	L) NRX2 Rotatoria via Legnano / via Resegone: 1) Prevedere realizzazione di parcheggio area comunale di via Legnano adiacente alla rotatoria con pavimentazione drenante, creare filare alberato su tutto il perimetro e installare colonnina ricarica per auto elettriche; 2) Estendere la pista ciclabile in progetto, prevista sul tratto di via Legnano/Resegone dando continuità al tratto ciclopedonale chiesto nel precedente punto.	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.
1.12	M) SLO9 - Nuovo sottovia via Resegone (Prog 9159.77): 1) Realizzare connessione ciclabile tra gli interventi di via Resegone e la scuola Rapizzi dando continuità al tratto ciclopedonale chiesto nel precedente punto 2) Prevedere pista ciclabile sul lato di Parabiago per dare continuità alla pista ciclabile in fase di realizzazione di via Galilei / via del Lauro a Parabiago e agevolare la connessione con la ciclabile richiesta su via Legnano; 3) Prevedere filare alberato in adiacenza della pista ciclabile; 4) Prevedere impianto di video-sorveglianza connesso al Comando di P.L. con caratteristiche simili a quelli esistenti sui sottopassi parabiaghesi	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.
MATTM-2021-0058308		
<p>PARCO AGRICOLO SUD</p> <p>Parere favorevole - già espresso con Deliberazione del Consiglio Direttivo del Parco n. 51 del 11/12/2013, richiamato nel parere successivo (MATTM-2021-0058311) - in merito al progetto definitivo per il "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y" (C.U.P. J31J0500010001), condizionato al recepimento delle seguenti prescrizioni, formulate al fine di ridurre e compensare gli impatti degli interventi infrastrutturali sull'ambiente e sul territorio del Parco Agricolo Sud Milano nonché di contribuire al potenziamento degli ecosistemi naturali e della biodiversità:</p>		
2.1	<p>l'area tecnica, in fase di esecuzione delle opere, dovrà essere circoscritta alla superficie di 15.200 mq indicata nel progetto, preservando la vegetazione naturale presente nelle aree adiacenti al cantiere.</p> <p>Al termine delle attività di cantiere, nell'area di cui alla particella 1, foglio 38 del catasto terreni del Comune di Rho, dovrà essere ripristinata la funzione agricola nelle condizioni attuali, dovrà essere pertanto ricostituito un prato polifita da vicenda, come indicato nel Sistema Informativo Agricolo Regionale (S.I.A.R.L.) della Regione Lombardia. Le restanti parti dell'area tecnica dovranno essere ricostituite o riqualificate a "Bosco planiziale acidofilo" secondo il modello di cui all'Allegato 2 della Disposizione Dirigenziale 09/02/2010, R.G. 1455 del Parco Agricolo Sud Milano, sotto riportato:</p> <p>Bosco planiziale acidofilo (Tipo Quercion robori-petraeae Br.-Bl. 1937) caratteristico dell'alta pianura su suoli a ph acido localizzato nella parte nord-occidentale del Parco Agricolo Sud Milano.</p> <p>Strato arboreo Rovere Quercus petraea (Mattuschka) Liebl. (60% sul totale piante str. arboreo) Betulla Betula pendula Roth (30% sul totale piante str. arboreo) Farnia Quercus robur L. Ciliegio selvatico Prunus avium L. Pioppo tremolo Populus tremula L. Castagno Castanea sativa Miller Strato arbustivo Frangola comune Frangula alnus Miller Nespolo comune Mespilus germanica L. Nocciolo Corylus avellana L. Strato lianoso Rovo bluastro Rubus caesius L. Edera Hedera helix L. Rosa cavallina Rosa arvensis Hudson</p>	<p>Si evidenzia che il perimetro dell'Area Tecnica scavalco, interferente l'area del parco e oggetto dell'osservazione, è il medesimo del PD2013.</p> <p>L'area, per la quale si è previsto un intervento di sistemazione ambientale con potenziamento dell'attuale vegetazione, sarà, in ogni caso, ripristinata a fine lavori con le modalità indicate dall'ente Parco.</p>
2.2	<p>La parte più occidentale dell'area tecnica risulta classificata quale "bosco", riconosciuto dal Piano di Indirizzo Forestale (PIF) vigente della Provincia di Milano. In tale area la trasformazione del bosco dovrà essere effettuata secondo quanto previsto dalle norme forestali vigenti della Regione Lombardia, in particolare dalla l.r. 31/2008 "Testo Unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale" e della d.g.r. della Regione Lombardia n. 675/2005 "Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi"; si rimanda in particolare al paragrafo 4.6 di quest'ultima per i criteri che regolano le trasformazioni temporanee del bosco. Al termine delle attività di cantiere la ricostituzione del bosco dovrà essere realizzata seguendo il modello del "Bosco planiziale acidofilo" sopra citato e secondo un progetto da condividere con il Parco Agricolo Sud Milano.</p>	<p>La trasformazione della porzione dell'area tecnica classificata a bosco sarà attuata con le modalità previste dalla normativa indicata e restituita, come già indicato al punto precedente, seguendo il modello del "Bosco planiziale acidofilo" e secondo un progetto condiviso con il Parco Agricolo Sud Milano.</p>

2.3		Quale opera di compensazione ambientale derivata sia dall'interferenza sui territori del Parco regionale Agricolo Sud Milano, sia dalla rimozione delle formazioni vegetazionali presenti, con conseguente perdita della biodiversità, dovrà essere qualificata dal punto di vista vegetazionale, una superficie complessiva, anche non unitaria, pari ad almeno 15.200 mq, la cui individuazione e modalità d'intervento dovranno essere concordate con il Parco Agricolo Sud Milano e il Comune di Rho	La compensazione in questione (come le altre richieste del Parco) è quella espressa con Deliberazione del Consiglio Direttivo del Parco n. 51 del 11/12/2013. Nel parere conclusivo del CTVIA, tale richiesta non sembra essere recepita in termini prescrittivi, anche se in merito alla necessità di compensare le interferenze prodotte dal progetto sulla vegetazione, 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 come boschi ai sensi di legge". Verranno compensate le sottrazioni delle aree a bosco come disposto dalla normativa regionale.
2.4		L'immissione di scarichi idrici, anche connessi allo smaltimento delle acque della sede ferroviaria, non deve comportare il peggioramento, anche temporaneo e sporadico, della qualità delle acque dei corsi d'acqua superficiali utilizzati a scopi irrigui nei territori del Parco Agricolo Sud Milano; deve essere, sempre garantita la funzionalità e l'efficienza della rete irrigua anche durante la fase di realizzazione delle opere. Deve essere, inoltre, assicurato, anche in occasione di eventi di piovosità eccezionale, il normale funzionamento del reticolo irriguo ricompreso nel Parco Agricolo Sud Milano e lo stesso non deve essere messo a rischio a causa di ingenti quantitativi di acqua provenienti dalla sede ferroviaria	Tra gli obiettivi della revisione progettuale oggetto di valutazione vi è stato proprio quello di migliorare l'efficienza del sistema di drenaggio delle acque di piattaforma. In fase di cantiere dovranno essere realizzati in necessari presidi per assicurare che il drenaggio delle acque di piattaforma non abbia ad incidere, anche in casi di piovosità eccezionale, sul normale funzionamento del reticolo irriguo afferente alle aree del Parco.
MATTM-2021-0058311 parere parco Agricolo sud MI			
PARCO AGRICOLO SUD		L'Ente gestore del Parco Agricolo Sud Milano – visionata la documentazione messa a disposizione e verificato che le modifiche apportate al Progetto definitivo per il "Potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona. Tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y" non riguardano direttamente i territori tutelati del Parco regionale – conferma quanto già espresso con Deliberazione del Consiglio Direttivo del Parco n. 51 del 11/12/2013, allegata alla presente	
3.1		Si rimanda a quanto riportato nel parere dell'ente di cui al prot. MATTM-2021-0058308	Vedi punti da 2.1 a 2.4
MATTM-2021-0060366			
COMUNE DI VANZAGO		Esprimono preoccupazione e forte contrarietà per la realizzazione del progetto definitivo, in corso di approvazione, per il potenziamento della Rho – Gallarate tratta Rho - Parabiago, per gli impatti negativi che lo stesso produrrà sul territorio attraversato, in particolare a Vanzago. Denunciano l'inaccettabile tempistica imposta dai proponenti ai cittadini ed all'amministrazione comunale per presentare le proprie osservazioni ed il loro mancato coinvolgimento e condivisione nella progettazione. Chiedono a Italferr, RFI, Regione Lombardia, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'Ambiente e della transizione ecologica e Cipe:	
4.1		in via prioritaria di riprogettare il tracciato modificando la localizzazione dell'opera al fine di dare una differente risposta al traffico relativo ai treni a lunga percorrenza e al trasporto delle merci.	L'osservazione, riferita al localizzazione dell'opera, non attiene all'oggetto della VIA, ovvero le parti progettuali modificate rispetto alla configurazione del PD2013, progetto quest'ultimo, già sottoposto già a Valutazione di Impatto Ambientale, ricevendo "parere favorevole con prescrizioni" dalla Commissione Speciale VIA n. 1509 del 23/5/2014.
4.2		In via subordinata di riprogettare il tracciato con una soluzione che preveda l'interramento della linea ferroviaria nel tratto di attraversamento del territorio del Comune di Vanzago.	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.
4.3		In via di ulteriore subordinate, che si elaborino soluzioni alternative condivise e si approvi infine un progetto che raggiunga i seguenti obiettivi: - Minimizzare l'impatto sulla comunità e sull'assetto urbanistico dei territori attraversati. - Eliminare gli espropri e gli abbattimenti/stravolgimenti di edifici, pertinenze e di aree pubbliche. - Risolvere il grave impatto generato dalla posa delle previste barriere antirumore con soluzioni rispettose di persone ed ambiente. - Assicurare un efficiente servizio ferroviario soprattutto per i pendolari e contenere gli usi diversi sul tracciato, con grande attenzione alle problematiche relativi ai diversi inquinamenti ed alla sicurezza.	In relazione alla richiesta di risolvere l'impatto relativo alla posa delle barriere antirumore, in fase di sviluppo del PE, si potrà valutare l'applicazione delle STI NOISE per minimizzarne gli effetti. Le altre richieste in questione riguardano le implicazioni generali del progetto e, pertanto, non attengono all'oggetto della VIA, ovvero le parti progettuali modificate rispetto alla configurazione del PD2013.
MATTM-2021-0060404			
COMUNE DI VANZAGO		Esprimono preoccupazione e forte contrarietà per la realizzazione del progetto definitivo, in corso di approvazione, per il potenziamento della Rho – Gallarate tratta Rho - Parabiago, per gli impatti negativi che lo stesso produrrà sul territorio attraversato, in particolare a Vanzago. Denunciano l'inaccettabile tempistica imposta dai proponenti ai cittadini ed all'amministrazione comunale per presentare le proprie osservazioni ed il loro mancato coinvolgimento e condivisione nella progettazione.	
5.1		Si rimanda a quanto già evidenziato per il parere del Comune di Vanzago prot. MATTM-2021-0060366	Vedi punti da 4.1 a 4.3
MATTM-2021-0061131			
Vanini Cesarino e Cattaneo Maurizia		In qualità di soggetti interessati in quanto residenti in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto. Sin dalla sua prima pubblicazione, il progetto in questione ha presentato (e presenta tutt'ora, nonostante ripetuti aggiornamenti e integrazioni) molteplici, rilevanti e irrisolvibili impatti ambientali sul territorio e sulla popolazione, quali, in estrema sintesi (meglio dettagliati più oltre):	L'osservazione fa riferimento alle implicazioni ambientali e sociali del Quadruplicamento non direttamente riferibili alle variazioni progettuali apportate in questa fase che in ogni caso sono state analizzate nell'ambito del SIA per le parti variate, valutando i potenziali impatti e individuando le necessarie misure di mitigazione.
6.1	1	Impatti acustici e vibrazionali, con conseguenti ripercussioni sulla salute e sulla qualità della vita della popolazione;	Per quanto riguarda in particolare i rischi connessi alla presenza di stabilimenti RIR, si evidenzia come tra le modifiche apportate al PD, oggetto di valutazione di questa procedura VIA, è stata definita con l'obiettivo di limitare propri i suddetti rischi.
6.2	2	Aggravio dei rischi per la sicurezza, in relazione al contesto urbanizzato strettamente adiacente alla ferrovia, nonché alla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante;	
6.3	3	Impatti paesaggistici, consumo di suolo e frammentazione territoriale ed ecologica, con conseguenti ripercussioni sulla biodiversità e sul contesto territoriale; impatti sui beni di importanza storico-culturale, che saranno demoliti;	
6.4	4	impatti sociali, in relazione alla demolizione di abitazioni, ai numerosi espropri e al degrado del contesto abitativo	
MATTM-2021-0061385			
	Comune di Settimo Milanese	chiede	
7.1	1	all'interno della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, si valutino con particolare attenzione gli impatti dello spostamento e dell'adeguamento del Canale Villoresi sul sistema delle acque di superficie per le ricadute sul comparto agricolo e ecologico dell'area suindicata, con particolare riguardo per la fattibilità tecnica di tali opere, la cantierabilità, la manutenibilità e il rispetto delle normative regionali sulla polizia idraulica	Nell'ambito dell'attuale procedura la Commissione Tecnica VIA\VAS ha richiesto lo sviluppo di una soluzione alternativa per lo spostamento del Canale Villoresi. L'ipotesi alternativa studiata è stata dal Consorzio Villoresi ed è stato redatto uno studio preliminare ambientale che analizza i potenziali impatti ambientali della realizzazione della soluzione alternativa. Nello sviluppo del PE le soluzioni individuate in questa fase, anche a livello realizzativo, potranno essere approfondite anche con il confronto e contributo degli enti interessati.

7.2	2	venga coinvolto il Consorzio Villoresi nel valutare attentamente il progetto definitivo presentato da Italferr prima della conclusione della procedura di VIA mediante un apposito tavolo di confronto dedicato per gestire e risolvere l'interferenza, a cui potranno partecipare anche gli altri enti interessati e i vari portatori di interesse, tra cui il Comune di Settimo Milanese.	
7.3	3	Il Comune di Settimo Milanese, condivide la richiesta del Comune di Vanzago e del Consorzio Villoresi di valutare alcune ipotesi progettuali in merito al Secondario del Canale Villoresi nell'ambito della procedura di VIA al fine di ridurre i rischi identificati sopra. Una ipotesi progettuale proposta dal Comune di Vanzago nel mese di Febbraio 2021: l'utilizzo della rete locale dei terziari già presenti in Vanzago, opportunamente allargati per diventare un nuovo secondario. Tale nuovo canale garantirà una alternativa a quello in affiancamento alla ferrovia che potrà essere dismesso per lasciare spazio ai due nuovi binari aggiuntivi.	
MATTM-2021-0061404			
	Farinetti Marco	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	Le richieste, alcune delle quali non ricevibili, si riferiscono all'opera nel suo complesso o riguardano aspetti procedurali e, pertanto, esulano dall'oggetto della VIA in questione.
8.1	1	I gravi e irrisolti impatti del progetto, non adeguatamente mitigabili a causa della ristrettezza del corridoio infrastrutturale e del contesto fortemente urbanizzato.	
8.2	2	L'infattibilità dell'opera, inequivocabilmente dichiarata dai progettisti ed evidenziata dalla Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente con parere Prot. GAB/2004/7508/B05 del 06/07/2004.	
8.3	3	La contraddittorietà e i vizi del successivo Parere di compatibilità ambientale della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale - VIA VAS n. 1509 del 23/05/2014;	
8.4	4	Osservando inoltre che la Commissione VIA-VAS è stata interamente sostituita nel 2019 e che pertanto l'attuale Commissione si trova per la prima volta a valutare il progetto in questione, e rilevando peraltro che la precedente Commissione, che si era pronunciata positivamente con parere n. 1 509/2014 era stata oggetto di un esposto che evidenziava ipotesi di conflitti di interessi.	
8.5	5	Lo scrivente chiede che la Commissione VIA si pronunci non solo sugli aspetti aggiornati del progetto, ma si ripronunci sull'intero progetto nel suo complesso con parere di compatibilità ambientale negativo	
MATTM-2021-0061409			
9	Chiara Clerici	in qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0061426			
10	Borghetti Luciano	in qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0061432			
	Zappalà Oscar	In qualità di soggetti interessati in quanto residenti in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto. Sin dalla sua prima pubblicazione, il progetto in questione ha presentato (e presenta tutt'ora, nonostante ripetuti aggiornamenti e integrazioni) molteplici, rilevanti e irrisolvibili impatti ambientali sul territorio e sulla popolazione, quali, in estrema sintesi (meglio dettagliati più oltre):	vedi punti da 6.1 a 6.4
11.1	1	Impatti acustici e vibrazionali, con conseguenti ripercussioni sulla salute e sulla qualità della vita della popolazione;	
11.2	2	Aggravio dei rischi per la sicurezza, in relazione al contesto urbanizzato strettamente adiacente alla ferrovia, nonché alla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante;	
11.3	3	Impatti paesaggistici, consumo di suolo e frammentazione territoriale ed ecologica, con conseguenti ripercussioni sulla biodiversità e sul contesto territoriale; impatti sui beni di importanza storico-culturale, che saranno demoliti;	
11.4	4	impatti sociali, in relazione alla demolizione di abitazioni, ai numerosi espropri e al degrado del contesto abitativo	
MATTM-2021-0061451			
12	Vecchia Sergio	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0061705			
	Comune di Nerviano	Delibera [...] di richiamare tutte le valutazioni, proposte ed osservazioni precedentemente formulate con nota a firma del Sindaco in data 14.11.2013 prot. n. 31000 inoltrata alla Regione Lombardia e con nota a firma del Sindaco prot. N. 15743 del 23.05.2019 inoltrata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, già oggetto di Deliberazione di Giunta Comunale n. 155 del 14.11.2013, di seguito elencate:	
13.1		prevedere a completamento del parcheggio previsto in corrispondenza della Fermata di Nerviano: a)quinte arboree di mitigazione con alberature di alto fusto su tutti i lati del parcheggio e in particolare una fascia arborea di adeguata consistenza e profondità verso l'abitato di Cantone; b)dotare il parcheggio di adeguata alberatura ombreggiante; c)zona di sosta attrezzata come capolinea bus (stallo, pensiline, ecc.); d)zona attrezzata per sosta e deposito biciclette (rastrelliera e pensilina); e)pista ciclabile dalla fermata (o dal deposito bici) sino all'uscita del parcheggio; f) passaggio pedonale fra via Aosta e il parcheggio	Nel parere positivo della CTVIA n. 1509 del 23/5/2014 è già previsto, in fase di PE, di "Valutare per il Comune di Nerviano, un diverso assetto dell'area del nodo di interscambio, mediante l'inserimento di alberature, bike station, fermate TPL e altro".

13.2		<p>prevedere a completamento dello stesso progetto anche una rotatoria di accesso oltre che la relativa viabilità di raccordo, da realizzarsi contestualmente all'apertura della Fermata ferroviaria.</p> <p>In subordine si chiede:</p> <p>a) acquisizione delle aree necessarie e loro messa a disposizione del Comune e redazione del progetto preliminare/definitivo/esecutivo;</p> <p>b) sola acquisizione delle aree necessarie e loro messa a disposizione del Comune;</p> <p>c) sola redazione del progetto preliminare/definitivo/esecutivo e messa a disposizione del Comune;</p> <p>d) inserimento dell'opera nelle prescrizioni CIPE affinché sia automaticamente dichiarata la pubblica utilità</p>	<p>Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.</p>
13.3		<p>Qualora la rotatoria di cui sopra non fosse pronta al momento dell'attivazione del servizio sarà necessario rivedere il collegamento stradale proposto, essendo interessate aree private di pertinenza degli insediamenti produttivi attualmente prive di un raccordo con la viabilità esistente adeguato (innesto a "T" in curva)</p>	
13.4		<p>Garantire il collegamento con il PLIS del Roccolo attraverso la strada agricola esistente (che non deve assumere carattere urbano o stradale)</p>	<p>Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.</p>
13.5		<p>Prevedere tra le opere di compensazione il ripristino di parte degli orti urbani rimossi per la realizzazione del parcheggio, utilizzando a tal fine il sedime dell'esistente campo di calcetto, in parte interessato dall'intervento, per l'utilizzo del quale sarà però necessario garantire adeguata accessibilità veicolare</p>	<p>Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.</p>
13.6		<p>In ordine alla strada di collegamento fra Nerviano e Parabiago (collegamento di via Ticino e via Olona):</p> <p>a.- acquisire l'area interclusa fra via Olona e la nuova viabilità di progetto e procedere alla sua forestazione al fine di garantire un migliore inserimento paesistico-ambientale. Si veda a tal proposito il contesto rappresentato nell'immagine di cui all'allegato B) e il problematico inserimento dell'infrastruttura progettata derivante dal suo andamento "funzionalista" ma poco coerente con gli elementi territoriali esistenti, anche con riferimento all'attuale uso agricolo ed alla localizzazione di tali aree, ricadenti all'interno di un parco locale di interesse sovracomunale, oltre che essere classificate come "Aree agricole di interesse strategico" dal PCTP adottato. Si segnala inoltre il pericolo che l'area (interclusa fra strada ad elevata intensità di traffico e di grandi dimensioni) sia oggetto di trasformazione in senso edificatorio.</p> <p>b.- in subordine rispetto alla soluzione precedente si chiede di ridurre l'area interclusa mediante un diverso tracciato stradale</p>	<p>Nel parere positivo della CTVA n. 1509 del 23/5/2014 si chiede di "Valutare per il Comune di Nerviano e Parabiago un diverso tracciato nella zona al confine tra i due comuni, al fine di contenere il consumo e la frammentazione dei terreni interessati". Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.</p>
13.7		<p>di formulare le seguenti ulteriori valutazioni, proposte ed osservazioni:</p> <p>1.prevedere pensiline con impianto fotovoltaico nella zona di sosta attrezzata come capolinea bus e nella zona attrezzata per sosta e deposito biciclette;</p> <p>2.prevedere una rotatoria di accesso alla via Ticino dal sottopasso di via Olona, da realizzarsi all'incrocio tra via 1° Maggio e via Ticino, oltre che la relativa viabilità di raccordo (con dismissione dell'impianto semaforico).</p> <p>In subordine:</p> <p>a. acquisire le aree necessarie e metterle a disposizione del Comune e redigere il progetto preliminare/definitivo/esecutivo;</p> <p>b. acquisire solamente le aree necessarie e metterle a disposizione del Comune;</p> <p>c. redigere il solo progetto preliminare/definitivo/esecutivo e metterlo a disposizione del Comune;</p> <p>d. inserire l'opera nelle prescrizioni CIPE affinché sia automaticamente dichiarata la pubblica utilità;</p> <p>3.realizzare un collegamento ciclo-pedonale in via 1° Maggio, di collegamento tra la pista ciclo-pedonale esistente di viale Kennedy e la nuova fermata ferroviaria, prevedendo anche idonea alberatura, possibilmente da ambo i lati;</p> <p>4.realizzare un collegamento ciclo-pedonale in via Ticino, a prolungamento della pista ciclo-pedonale prevista nel sottopasso della via Olona e fino all'incrocio con viale Kennedy prevedendo anche idonea alberatura, possibilmente da ambo i lati;</p> <p>5.realizzare il completamento dell'anello ciclabile delle vie Santa Maria, Lombardia e Olona al confine tra Nerviano e Parabiago, prevedendo anche idonea alberatura, possibilmente da ambo i lati</p>	<p>Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.</p>
		MATTM-2021-0061741	
14	Elisa Zotta	<p>In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.</p>	<p>vedi punti da 8.1 a 8.5</p>
		MATTM-2021-0061755	
15	Nebuloni Ivan Iose	<p>In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.</p>	<p>vedi punti da 8.1 a 8.5</p>
		MATTM-2021-0061756	
16	Nebuloni Ivan Iose	<p>In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.</p>	<p>vedi punti da 8.1 a 8.5</p>
		MATTM-2021-0061850	
17	Cristina Zurlo	<p>Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale</p>	<p>L'osservazione riguarda altro progetto ("Variante SS1 Aurelia - Vaiane in Comune di Mass 1° Lotto")</p>
		MATTM-2021-0061852	
18	Irene Vanini	<p>In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.</p>	<p>vedi punti da 8.1 a 8.5</p>
		MATTM-2021-0061912	
	Comune di Cornaredo	<p>chiede</p>	
19.1	1	<p>all'interno della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, si valutino con particolare attenzione gli impatti dello spostamento e dell'adeguamento del Canale Villoresi sul sistema delle acque di superficie per le ricadute sul comparto agricolo e ecologico dell'area suindicata, con particolare riguardo per la fattibilità tecnica di tali opere, la cantierabilità, la manutenibilità e il rispetto delle normative regionali sulla polizia idraulica;</p>	<p>vedi punti da 7.1 a 7.3</p>
19.2	2	<p>venga coinvolto il Consorzio Villoresi nel valutare attentamente il progetto definitivo presentato da Italferr prima della conclusione della procedura di VIA mediante un apposito tavolo di confronto dedicato per gestire e risolvere l'interferenza, a cui potranno partecipare anche gli altri enti interessati e i vari portatori di interesse, tra cui il Comune di Cornaredo.</p>	
19.3	3	<p>condivide la richiesta del Comune di Vanzago e del Consorzio Villoresi di valutare alcune ipotesi progettuali in merito al Secondario del Canale Villoresi nell'ambito della procedura di VIA al fine di ridurre i rischi identificati sopra. Una ipotesi progettuale proposta dal Comune di Vanzago nel mese di Febbraio 2021 è riportata qui sotto a titolo informativo e rappresenta l'utilizzo della rete locale dei terziari già presenti in Vanzago. (punto 4)</p> <p>Tale nuovo canale garantirà una alternativa a quello in affiancamento alla ferrovia che potrà essere dismesso per lasciare spazio ai due nuovi binari aggiuntivi.</p>	

		MATTM-2021-0061916	
20	Maggioni Alberto e Cassani Rosangela	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
		MATTM-2021-0061981	
21	Rossoni Fiorenzo	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
		MATTM-2021-0062045	
22	Leccardi Claudia	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
		MATTM-2021-0062048	
23	Rovellini Gianluigi e Rovellini Ezia Piera	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
		MATTM-2021-0062459	
	Comune di Pogliano Milanese	chiede:	
24.1	1	all'interno della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, si valutino e si documentino con particolare attenzione gli impatti dello spostamento e dell'adeguamento del Canale Villoresi sul sistema delle acque di superficie per le ricadute sul comparto agricolo e ecologico dell' area suindicata, con particolare riguardo per la fattibilità tecnica di tali opere, la cantierabilità, la manutenibilità e il rispetto delle normative regionali sulla polizia idraulica;	vedi punti da 7.1 a 7.3
24.2	2	venga coinvolto il Consorzio Villoresi nel valutare attentamente il progetto definitivo presentato da Italferr prima della conclusione della procedura di VIA mediante un apposito tavolo di confronto dedicato per gestire e risolvere l'interferenza, a cui potranno partecipare anche gli altri enti interessati e i vari portatori di interesse, tra cui il Comune di Pogliano Milanese.	
24.3	3	condivide la richiesta del Comune di Vanzago e del Consorzio Villoresi di valutare alcune ipotesi progettuali in merito al Secondario del Canale Villoresi ne11'ambito della procedura di VIA al fine di ridurre i rischi identificati sopra.	
		MATTM-2021-0062611	
	COMUNE DI PREGNANA MILANESE	chiede:	
25.1	1	all'interno della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, si valutino e si documentino con particolare attenzione gli impatti dello spostamento e dell'adeguamento del Canale Villoresi sul sistema delle acque di superficie per le ricadute sul comparto agricolo e ecologico dell' area suindicata, con particolare riguardo per la fattibilità tecnica di tali opere, la cantierabilità, la manutenibilità e il rispetto delle normative regionali sulla polizia idraulica;	vedi punti da 7.1 a 7.3
25.2	2	venga coinvolto il Consorzio Villoresi nel valutare attentamente il progetto definitivo presentato da Italferr prima della conclusione della procedura di VIA mediante un apposito tavolo di confronto dedicato per gestire e risolvere l'interferenza, a cui potranno partecipare anche gli altri enti interessati e i vari portatori di interesse	
25.3	3	In caso di conferma in sede tecnica delle criticità sopra evidenziate, il Comune di Pregnana Milanese chiede di valutare la fattibilità di soluzioni alternative che possano risolvere tali criticità pur senza compromettere la realizzabilità delle opere ferroviarie nei tempi e nei modi auspicati	
		MATTM-2021-0062619	
26	Cristina Arcaro	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
		MATTM-2021-0062630	
27	Provincia di Varese	dall'esito dell'istruttoria effettuata, con il supporto del Gruppo di Lavoro provinciale in materia di VIA, si ritiene che, per quanto di competenza di questo Ente, le modifiche apportate al progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate ricadenti nel territorio della Provincia di Varese, non generino elementi di particolare criticità e, pertanto, si rileva la compatibilità ambientale delle stesse	si prende atto
		MATTM-2021-0062646	
	Gruppo CAP	sia a favore del procedimento di espressione del parere regionale nella procedura di VIA statale, sia a favore del procedimento di espressione del parere da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS.	
28	1	Come si evince dall'estratto planimetrico riportato nella Figura 1 sottostante, l'area AS01 individuata per impiantare il cantiere dove stoccare alcuni materiali, risulta adiacente alla Vasca Volano a servizio della rete fognaria del comune di Vanzago, per altro oggetto di un prossimo intervento di adeguamento per far fronte ad eventi meteorici intensi. Alla luce di quanto sopra si ritiene che l'ubicazione di tale area non sia idonea allo scopo e che pertanto vada trovata una soluzione	In fase di perimetrazione del cantiere AS01 sarà evitato l'interessamento della Vasca Volano.
		MATTM-2021-0062673	
29	Grasso Giovanni	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
		MATTM-2021-0063441	
30	Lunghi Marco	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
		MATTM-2021-0063452	
31	Giovanni Bruno	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
		MATTM-2021-0063453	
32	Jolanda Licia Ciriello	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
		MATTM-2021-0063455	

	CITTA DI CASTELLANZA	osservazioni in merito ai possibili effetti negativi determinati dall'intervento in oggetto:	
33.1	1	il progetto prevede la realizzazione di un cantiere in un'area (di cui ai mappali 5215, 5280, 5217, 35, 1154, 1155, 36, 5204, 4046) di proprietà comunale che risulta essere inserita nel Piano di Indirizzo Forestale come area boscata, senza tenere conto del vincolo che ne consegue, in particolare il disboscamento esoggero ad autorizzazione per il taglio e a compensazione nonché a riqualificazione successiva;	Le interferenze delle aree utilizzate in via temporanea in fase di cantiere con le aree boscate, come quella (di uso non forestale) evidenziata nell'osservazione, sono state individuate e valutate. Le attività di trasformazione temporanea delle superfici boscate (al termine dei lavori il soprassuolo forestale sarà completamente ripristinato) saranno effettuate, previo autorizzazione e con le modalità e gli oneri previsti dalla normativa vigente.
33.2	2	si ravvisano problemi legati allo scarico delle acque nere non collegate alla rete fognaria comunale per il quale necessita acquisire il parere, attualmente mancante, di Cap Holding quale gestore di rete, oltre alla dimostrazione della capacità di smaltimento delle acque meteoriche delle coperture e dei piazzali secondo i dettami dell'invarianza idraulica;	Lo smaltimento delle acque nere sarà, in ogni caso, effettuata nel rispetto della normativa vigente.
33.3	3	Impatto sui traffico interne di quartiere derivante dalla realizzazione del nuovo raccordo ad Y: Il nuovo percorso veicolare verrebbe ad incrementare il flusso dei mezzi di trasporto in relazione alla realizzazione del nuovo sottopasso previsto in corrispondenza del tracciato ferroviario di Ferrovie della Stato, traffico di attraversamento effettuato anche da mezzi pesanti in corrispondenza di una scuola elementare esistente;	La richiesta non attiene all'oggetto della VIA.
33.4	4	allungamento dei percorsi per raggiungere la città di Busto Arsizio, aumento pericolosità, rischio incidenti per immissione dei flussi veicolari sul tracciato che si riversa in via Mons. Colombo in quota non vi e traccia nel progetto della soluzione di mitigazione ambientale richiesta dal Consiglio Comunale di Castellanza nella seduta del 22/11/2013 (nuova rotonda all'incrocio tra via Turati e via Mons. Colombo) come condizione indispensabile da attuarsi per l'accettazione del progetto del raccordo a Y. A questa richiesta non emai seguito un riscontro, od una proposta alternativa;	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.
33.5	5	la realizzazione dei manufatti tecnici posti in quota del tracciato ferroviario di FS linea Milano Domodossola, creeranno aree precluse, le pendenze delle rampe di accesso al sottopasso andranno a interferire con gli accessi carrai dell'area industriale adiacente e con il tracciato dell'attuale pista ciclabile, pregiudicando la fruizione della stessa;	I manufatti in quota sono confinanti con il tracciato ferroviario e quindi saranno delimitati da aree ferroviarie non creando zone intercluse, analogamente le rampe del sottopasso arrivano fino ai confini ferroviari. Localmente la pista ciclabile mantiene la sua funzionalità
33.6	6	non si ritiene che l'analisi trasportistica effettuata contenga delle sufficienti argomentazioni a supporto della necessità di un intervento di tale portata sul nostro territorio, con riferimento al raccordo Y. E' opportuno sottolineare che il progetto del raccordo ad Y estate studiato in relazione delle opere di EXPO 2015 per collegare l'aeroporto di Malpensa con Rho fiera. Progetto che al giorno d'oggi appare alquanto superato e datato, in quanto potrebbe non servire al raggiungimento degli obiettivi preposti quali il miglioramento del collegamento con Malpensa;	La richiesta non attiene all'oggetto della VIA. Si fa presente, inoltre, che lo studio di trasporto è stato sviluppato con riferimento alla sola domanda di tipo sistematico e non tenendo conto di una condizione di "straordinarietà" legata all'EXPO. Piuttosto, in considerazione della destinazione d'uso del raccordo Y, nella sua funzione di collegamento con l'aeroporto di Malpensa, si può prevedere che sarà utilizzato anche da una non trascurabile componente di domanda di tipo non sistematico, per cui i risultati ottenuti possono essere intesi al più come cautelativi.
33.7	7	il permanere inoltre delle criticità espresse nel documento inviato il 16/2/2021 prot. n. 4208, evidenziando qui che il raccordo per problemi tecnici di immissione nella linea di F.S. potrebbe ostacolare e causare rallentamenti e attese una volta realizzato relativamente ai treni della linea Milano-Gallarate-Sempione, con possibili disagi soprattutto per gli utenti pendolari;	La richiesta non attiene all'oggetto della VIA.
MATTM-2021-0063674			
34	Papavero Giovanni	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0063676			
35	Picelli David	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0063679			
	Comitato Civico contro il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago	Gli scriventi chiedono che la Commissione VIA si pronunci non solo sugli aspetti aggiornati del progetto, ma si ripronunci sull'intero progetto nel suo complesso con parere di compatibilità ambientale negativo.	Si ribadisce che l'oggetto della VIA sono le parti progettuali modificate rispetto alla configurazione del PD2013, progetto quest'ultimo che è già sottoposto già a Valutazione di Impatto Ambientale, ricevendo "parere favorevole con prescrizioni" dalla Commissione Speciale VIA n. 1509 del 23/5/2014. Le modifiche apportate non determinano un aggravio delle ricadute attese con il PD2013 e già valutate come "compatibili" con la sensibilità del contesto.
36.1	1	Impatti acustici e vibrazionali, con conseguenti ripercussioni sulla salute e sulla qualità della vita della popolazione;	
36.2	2	aggravio dei rischi per la sicurezza, in relazione al contesto urbanizzato strettamente adiacente alla ferrovia, nonché alla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante	
36.3	3	Impatti paesaggistici, consumo di suolo e frammentazione territoriale ed ecologica, con conseguenti ripercussioni sulla biodiversità e sul contesto territoriale	
36.4	4	Impatti sui beni di importanza storico-culturale, che saranno demoliti	
36.5	5	Impatti sociali, in relazione alla demolizione di abitazioni, ai numerosi espropri e al degrado del contesto abitativo	
MATTM-2021-0063776			
37	Maria Rosa Boldorini	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0063777			
38	Palermo Adele	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0063779			
	Gruppo consiliare voltiamo pagina vanzago	(Le richieste si riferiscono al Comune di Vanzago)	

39.1	1	barriere Fonoassorbenti inserite nel progetto: si rileva che l'impatto visivo della medesima, oltre fino a sette metri e mezzo, risulta essere talvolta anche intollerabile. Si evidenzia, inoltre, che la tipologia di pannello previsto con superficie trasparente è deteriorabile e predisposta al vandalismo. Si richiede di adottare, nei tratti caratterizzati da slarghi e privi di abitazioni, barriere antirumore in cemento minite di sapzi vuoti ricavati a vaso per piantumazione.	Non si condividono le preoccupazioni riguardo alla scelta dei pannelli antirumore operata nell'attuale progetto. Si evidenzia inoltre che la definizione tipologica delle barriere acustiche ha tenuto conto di specifiche prescrizioni contenute nella Delibera del CIPE del 13 maggio 2010 di approvazione del Progetto Definitivo del 2009. ("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.")
39.2	2	si ritiene indispensabile mantenere, durante e dopo la realizzazione dell'opera, in buono stato le alberature ad alto fusto in via Castelli e in piazza 25 Aprile; anzi si raccomanda di immettere, tanto nella via quanto nella piazza alberi uguali a quelli presenti in corrispondenza dei ceppi degli alberi abbattuti per varie ragioni nell'arco degli anni, ripristinando così il pattern corretto delle alberature (platani) in via castelli e il numero di esemplari (3 pini marittimi) in piazza 25 Aprile.	Il progetto prevede il ripristino degli esemplari arborei eventualmente interferiti in fase realizzative.
39.3	3	Quanto al collegamento stradale tra via Castelli e via Pregnana, prevedere una soluzione planimetrica che consenta di contenere l'ingombro della strada verso il futuro parcheggio all'interno dell'area attualmente di proprietà di RFI, in modo da evitare la demolizione dei box privati limitrofi;	La richiesta non attiene all'oggetto della VIA.
39.4	5	per quanto afferisce al futuro parcheggio di via Pregnana, si propone di convertire a parcheggio non oltre il 50% del lotto, in modo da salvaguardare la funzione ambientale dello stesso a supporto del corridoio ecologico che corre a breve distanza all'interno dell'ambito PLUS sovracomunale del Basso Olona.	La richiesta non attiene all'oggetto della VIA.
39.5		Quanto la localizzazione dei cantieri, si osserva che l'area di cantiere prevista attualmente in via della liberazione risulta eccessivamente a ridosso del centro abitato, pertanto si richiede lo spostamento della stessa in luogo esterno all'abitato (per esempio sul lato di Pregnana della via "Primo Maggio"). Tale spostamento consentirebbe altresì un più agevole transito dei mezzi di lavoro che nell'attuale sede dovrebbero effettuare complesse manovre in prossimità degli ingressi delle abitazioni e del campo sportivo. Se segnala altresì che in detta area vi è un canale di irrigazione in cui è stata avvistata la presenza del Tritone punteggiato italiano (<i>Lissotriton vulgaris meridionalis</i>).	Nella nuova revisione progettuale, anche al fine di evitare gli impatti con l'abitato, il cantiere in questione (AS01) è stato spostato in via I Maggio nella zona industriale di Vanzago a confine con Pregnana.
39.6	4	per le vasche di raccolta previste in via Quasimodo sia lungo il sedime ferroviario, sia sul lotto di terreno triangolare a ridosso del citato sottopasso "Madre teresa di calcutta" si osserva che sarebbe altamente preferibile una sostituzione delle stesse con un semplice allaccio alla rete fognaria presente, ma comunque, in difetto, sarebbe indispensabile prevederle di tipologia chiusa, onde evitare i problemi di tipo igienico sanitario che certamente si verrebbero a creare con la costruzione di vasche a cielo aperto.	La vasca è già prevista in progetto chiusa ed interrata.
MATTM-2021-0063784			
40	MONICA PELLEGRINO e MARCO GIANNI PALTRINIERI	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0063786			
41	Leoluca Lo Schiavo	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0063797			
42	Consorzio di Bonifica Est Ticino Villorosi	la soluzione progettuale proposta presenta criticità molto significative ai fini del mantenimento della funzionalità idraulica, irrigua, ecologica e fruibile del canale e della possibilità di effettuare una adeguata gestione manutentiva a causa della carenza di spazi sufficienti laddove il canale è stretto tra impianto ferroviario e gli edifici dei centri abitati. soluzione progettuale che si propone: parziale spostamento del derivatore Valle Olona che si svilupperebbe su un tracciato significativamente più ridotto e i cui costi oggi potrebbero essere comparabili con le economie derivanti dalla più agevole cantierizzazione all'interno della tratta trasferita.	Nell'ambito dell'attuale procedura la Commissione Tecnica VIA\VAS ha richiesto lo sviluppo di una soluzione alternativa per lo spostamento del Canale Villorosi. L'ipotesi alternativa studiata è stata condivisa con il Consorzio Villorosi. Nello sviluppo del PE le soluzioni individuate in questa fase, anche a livello realizzativo, potranno essere approfondite anche con il confronto e contributo degli enti interessati
MATTM-2021-0063882			
43	Viscardi Mauro	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0063886			
44	Francesco Moroni	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0063888			
45	Oscar Zappalà	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0063889			
46	Lombardi Nadia	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0063890			
47	Dalia Sartirana	email per Oggetto Osservazioni Aggiornamento Valutazione di Impatto Ambientale Potenziamento e documenti dei firmatari dell'email.	
MATTM-2021-0063893			
48	Colombo Maria Luisa	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0063894			

49	Giuseppe Moroni	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0064120			
	Davo: Distretto agricolo valle olona		
50.1	1	chiede che all'interno della procedura di V.I.A, si valutino con particolare attenzione gli impatti dello spostamento e dell'adeguamento del Canale Villoresi sul sistema delle acque di superficie per le ricadute sul comparto agricolo e ecologico dell'area suindicata, con particolare riguardo per la fattibilità tecnica di tali opere, la cantierabilità, la manutenibilità e il rispetto delle normative regionali sulla polizza idraulica;	vedi punto 7.1 - 7.3
50.2	2	chiede che venga coinvolto il Consorzio Villoresi nel valutare attentamente il progetto definitivo presentato da Italferr prima della conclusione della procedura di VIA mediante un apposito tavolo di confronto dedicato per gestire e risolvere l'interferenza, a cui potranno partecipare anche gli altri enti interessati e i vari portatori di interesse, tra cui il DAVO.	
50.3	3	condivide la richiesta del Comune di Vanzago e del Consorzio Villoresi di valutare alcune ipotesi progettuali in merito al Secondario del Canale Villoresi nell'ambito della procedura di VIA al fine di ridurre i rischi identificati sopra. Una ipotesi progettuale proposta dal Comune di Vanzago nel mese di Febbraio 2021 è riportata qui sotto a titolo informativo e rappresenta l'utilizzo della rete locale dei terziari già presenti in Vanzago, opportunamente allargati per diventare un nuovo	
50.4	4	segnala la necessità di preservare massimamente il territorio non urbanizzato e quello a destinazione agricola impedendo che venga incrementato il consumo di territorio;	Il progetto, nella sua attuale revisione, ha tenuto conto di tale necessità.
50.5	5	segnala la necessità di provvedere a incrementare le dimensioni e la qualità ambientale del varco perimetrato n°8 all'interno del corridoio primario della RER che è situato nell'area tra Vanzago e Pregnana Milanese anche inserendo un ecodotto per migliorare il passaggio della fauna selvatica dai due lati della ferrovia	Si evidenzia che nel progetto, in riferimento alle modalità di restituzione a fine lavori dell'Area di stoccaggio AS01, ubicata all'interno del Varco (in posizione marginale e, in ogni caso non inficiante la funzionalità dello stesso), per tale area di cantiere si valuteranno, 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 migliorare la funzionalità del varco stesso.
50.6	6	all'interno della procedura di Valutazione di Incidenza si individuino le migliori compensazioni e più ampie tutele per la salvaguardia delle aree tra cui il Bosco di Vanzago gestito dal WWF e il PLUS del Basso Olona che, insieme al Parco Agricolo Sud Milano rappresentano una caratteristica di pregio ambientale tipica della Valle del fiume Olona, oltre che un baluardo all'urbanizzazione è un esempio di difesa della campagna e dell'ambiente.	Il progetto in relazione alle interferenze prodotte temporaneamente nella fase di cantiere, su aree tutelate in ragione del loro valore naturale, ha previsto adeguati interventi di ripristino volti alla ricostituzione e potenziamento vegetazionale. Per quanto riguarda, specificatamente, il bosco di Vanzago, si evidenzia che le modifiche apportate al PD2013, modifiche queste oggetto di VIA, non solo non determineranno ripercussioni sullo stato e valori naturali tutelati del sito ma consentiranno di prevenirli. La valutazione di Incidenza ambientale relativa al SIC/ZSC "Bosco di Vanzago" redatta in fase di richieste di integrazioni conferma quanto sopra detto, ed è allegata alla presente documentazione.
MATTM-2021-0065123			
	Partito Democratico di Vanzago	impatti del progetto siano molto più gravi rispetto a quanto indicato nella progettazione e nello Studio di Impatto Ambientale e che le mitigazioni proposte non siano adeguate:	
51.1		<ul style="list-style-type: none"> • perché si tratta di mitigazioni inadeguate (es. barriere fonoassorbenti) • perché inesistenti (es. vibrazioni) • perché molti degli impatti del progetto (es. rischi per la sicurezza, impatti ecologici e paesaggistici) sono talmente invasivi da non poter essere adeguatamente mitigati. 	Il progetto è stato già valutato in sede di VIA, ricevendo parere positivo da parte della CTVIA. In questa fase sono state effettuate alcune modifiche progettuali - alcune delle quali assumono il significato di ottimizzazione ambientale - e di cui sono state valutate le conseguenze ambientali e individuate le necessarie misure mitigative dimensionate nel rispetto della normativa vigente.
MATTM-2021-0065124			
52	Donarini Andrea	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0065125			
53	Donarini claudia	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-0065126			
54	Ottolina Anna Maria	In qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto che la ristrettezza del corridoio infrastrutturale ed il contesto fortemente urbanizzato e immediatamente adiacente alla sede ferroviaria non consentono l'inserimento di binari aggiuntivi con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale, come era stato chiaramente ed inequivocabilmente evidenziato (giòva ricordarlo) dagli stessi progettisti di Italferr e dallo stesso Ministero dell'Ambiente in fase di progettazione preliminare.	vedi punti da 8.1 a 8.5
MATTM-2021-065128			
	INSIEME IN CAMMINO LISTA CIVICA	SI ESPRIME FORTE CONTRARIETA' IN MERITO AL PROGITTO RHO -PARABIAGO A QUATTO BINARI realizzato con l'aggiunta di due binari ai due attualmente in esercizio e con un'ulteriore, non sostenibile, avvicinamento agli immobili esistenti, tutti realizzati con l'assenso delle ferrovie, e sui quali nuovi binari esterni, per altro, si intende far transitare i treni ad alta velocità e merci particolarmente impattanti sotto il profilo delle vibrazioni, del rumore e della sicurezza.	
55.1		Effettuare una nuova e più accurata valutazione di impatto ambientale che tenga conto della specificità del Comune di Vanzago e del SIC dell'Oasi WWF.	Lo studio di impatto ambientale ha tenuto conto, nel valutare le ricadute delle opere oggetto di valutazione, di tutte le emergenze naturalistiche presenti nell'area di potenziale influenza degli interventi, tra le quali la Riserva Naturale Bosco WWF di Vanzago, escludendo qualsiasi ricaduta diretta o indiretta su tale area appartenente alla rete Natura 2000. Si fa presente, peraltro, che tra le opere da valutare nel presente SIA, che modificano il PD2013 che ha ottenuto parere favorevole, vi è la ridefinizione del sistema di drenaggio delle acque di piattaforma che ha permesso di evitare 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". Ciò consentirà di evitare la potenziale interferenza sugli habitat prioritari che la soluzione di drenaggio del PD 2013 determinava. La valutazione di Incidenza ambientale relativa al SIC/ZSC "Bosco di Vanzago" redatta in fase di richieste di integrazioni conferma quanto sopra detto, ed è allegata alla presente documentazione.
55.2		Effettuare allo stesso tempo una procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale VinCA, resa necessaria per la presenza nel territorio di Vanzago il cui abitato e completamente attraversato dall'intervento del Sito di Interesse Comunitario Oasi WWF di Vanzago: non è comprensibile come il proponente possa sfuggire a questo procedimento giustamente richiesto al nostro Comune ad esempio in occasione della programmazione urbanistica.	La valutazione di Incidenza ambientale relativa al SIC/ZSC "Bosco di Vanzago" è stata redatta in fase di richieste di integrazioni e conferma quanto sopra esposto circa la non incidenza delle opere oggetto di valutazione sul sito natura 2000, ed è allegata alla presente documentazione.
MATTM-2021-0067840			
56	Comune di Vanzago	Parere conforme al successivo.	Vedi risposte alle osservazioni del Comune di Vanzago di cui al prot. MATTM-2021-0068382 (vedi punto successivo)
MATTM-2021-0068382			

	Comune di Vanzago	Le richieste principali sull'opera sono:	
57.1		Riprogettare integralmente il tracciato modificando la localizzazione dell'opera	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.
57.2		In via subordinata, progettare l'interramento	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variate oggetto della presente procedura.
57.3		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:	
57.4		Revisionare il Parere CTVA 1509/2014 in maniera integrale per Vanzago sulla base di tutto il PD2020	
57.5		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	
57.6		Adeguare il Piano Particolare di Esproprio alla realtà del PD, variato nuovamente tra dicembre 2020 e marzo 2021	Il piano particolare di PD non è variato tra dicembre 2020 e marzo 2021
57.7		Chiedere al Proponente di rendere consistente la documentazione, lacunosa in alcune parti e contraddittoria in altre	Non è possibile controdedurre in quanto l'osservazione è del tutto generica
57.8		Chiedere al Proponente di sottomettere Studio di Incidenza – con contenuti che rispettino la normativa	Per quanto illustrato ai punti precedenti, lo scrivente ritiene che le modifiche apportate al PD2013, modifiche queste oggetto di VIA, non solo non producano ripercussioni sullo stato e valori naturali tutelati del sito Natura 2000 Bosco di Vanzago ma che siano funzionali alla loro prevenzione.
57.9		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	Vedi punto 50.6: "La valutazione di Incidenza ambientale relativa al SIC/ZSC "Bosco di Vanzago" redatta in fase di richieste di integrazioni conferma quanto sopra detto, ed è allegata alla presente documentazione".
57.10		Chiedere al Proponente di rivedere il SIA2021 considerando esplicitamente il Piano di Gestione vigente del Sito Natura 2000	Le opere variate non interessano aree soggette al Piano di Gestione in questione.
57.11		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.	Vedi punti precedenti
57.12		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	Nell'ambito della CDS ad oggi in essere verrà acquisita la compatibilità paesaggistica
57.13		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	Un'analisi globale sul traffico merci per il sistema dei valichi è stata sviluppata in ambito delle attività del "Brenner Corridor Platform" (BCP) e disponibile al seguente link: https://www.bcplatform.eu/studiodicorridoio/
57.14		Prescrivere che la linea debba essere specializzata per il traffico passeggeri e non per il traffico merci	La richiesta di prescrizione riguarda tematiche non attinenti alla VIA e potrebbe essere in contrasto con l'obiettivo di "Shift modale" delle merci da trasporto su "gomma" a quello su "ferro"
57.15		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	Si ritiene che lo studio di impatto, così come le soluzioni progettuali in esso valutate, sono assolutamente conformi e, comunque, non incompatibili con la normativa e con la Pianificazione Territoriale ivi compresa quella relativa al Territorio di Vanzago e quelle espresse dalla RER e dal PTCP.
57.16		Evitare la frammentazione della RER e incrementarne la consistenza e il grado di protezione	Si evidenzia che il progetto non introduce, rispetto al precedente progetto, elementi di frammentazione e, con il nuovo sistema di drenaggio, incrementa l'efficienza ambientale dell'infrastruttura.
57.17		Chiedere di rivedere il SIA2021 per temperare 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	Non si condivide tale affermazione circa il fatto che le componenti ambientali e naturalistiche non siano state sufficientemente approfondite nello SIA. Si fa presente peraltro che lo Studio di Impatto Ambientale dell'Opera ha già ottenuto parere favorevole da parte della CTVA.
57.18		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	Si veda controdeduzioni ai punti precedenti
57.19		Nella rivisitazione del SIA2021, chiedere di utilizzare i metodi SWOT e DPSIR	Per quanto sopra non si ritiene ricevibile la richiesta di rivisitare il SIA 2021.
57.20		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 Unità; 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 Villoresi per eliminare la barriera (vedi richiesta dedicata)	Si premette che, in corrispondenza del "Varco n. 8", gli aggiornamenti e integrazioni progettuali oggetto di Valutazione di Impatto non incidono sul livello di permeabilità ecologica atteso con il PD 2013. Per quanto riguarda le specifiche richieste, si evidenzia quanto segue: a) considerato il contesto, la realizzazione di un ecodotto, oltre ad essere scarsamente efficace, si configura come soluzione tecnicamente complessa e altamente impattante sulle aree edificate, sulle aree agricole e sul sistema della viabilità. b) da valutare la non realizzazione dell'opera in quanto non strettamente necessaria. c) l'area, solo parzialmente interferita dall'ampliamento delle sede ferroviaria, non sarà espropriata integralmente. d) Non si condividono le motivazioni alla base della richiesta. L'area in questione si ritiene idonea ad ospitare l'area di cantiere. Si evidenzia, infatti, che: l'interferenza con il Varco n. 8 è solo temporanea e che, con la presenza del cantiere si garantisce comunque una sezione libera al passaggio della fauna superiore a 100 m; nella perimetrazione del cantiere sarà esclusa l'area interessata dalle "Vasche Volano" di proprietà della CAP Holding. e) l'area, interessata dal cantiere AS01, al termine dei lavori sarà oggetto di un intervento di riqualificazione e potenziamento della vegetazione. f) nella richiesta avanzata, lo spostamento del Villoresi è funzionale ad un allargamento a sud dell'infrastruttura. Nell'ambito dell'attuale procedura la Commissione Tecnica VIA\VAS ha richiesto lo sviluppo di una soluzione alternativa per lo spostamento del Canale Villoresi. L'ipotesi alternativa studiata è stata condivisa con il Consorzio Villoresi. Nello sviluppo del PE le soluzioni individuate in questa fase, anche a livello realizzativo, potranno essere approfondite anche con il confronto e contributo degli enti interessati.
57.21		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 Villoresi; 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)	Gli aggiornamenti e le integrazioni progettuali, oggetto di valutazione, non producono alcun impatto diretto o indiretto per le aree oggetto del Piano di Gestione del Bosco di Vanzago.

57.22	<p>Effettuare l'analisi comparativa dei vari scenari alternativi:</p> <p>a. Opzione "0": ovvero la situazione attuale</p> <p>b. Opzione "0" con interventi di miglioramento degli impianti di segnalazione e di distanziamento dei treni (ERMTS)</p> <p>c. Triplicamento Rho-Gallarate</p> <p>d. Quadruplicamento Rho-Parabiago + Opzione "0" per la tratta Parabiago-Gallarate</p> <p>e. Quadruplicamento Rho-Parabiago + Raccordo a Y + senza alcun intervento di triplicamento sulla tratta Parabiago-Gallarate</p> <p>f. Quadruplicamento Rho-Parabiago + Raccordo a Y + triplicamento Parabiago-Gallarate</p> <p>g. Interramento di parte del tratto quadruplicato Rho-Parabiago</p> <p>h. Individuazione di tracciati alternativi per i treni LP e per le merci.</p>	<p>Come già evidenziato più volte l'oggetto della valutazione non è il progetto di potenziamento infrastrutturale (già sottoposto a valutazione, con parere positivo), ma gli aggiornamenti e le integrazioni progettuali apportate in questa fase. Pertanto le alternative progettuali e l'opzione 0 non possono che essere riferite, come è nel SIA, alle suddette variazioni progettuali e non al progetto infrastrutturale nel suo complesso.</p>
57.23	Fare l'analisi di cui sopra con il metodo ACB (Analisi Costi-Benefici)	vedi risposta al punto precedente
57.24	Eliminazione il Raccordo Y come richiesto dagli Enti e dagli stakeholders direttamente interessati	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.
57.25	Chiedere al Proponente di produrre una relazione dettagliata sull'interferenza con il Villorosi con un chiaro e dettagliato cronoprogramma delle opere	Nel SIA le interferenze prodotte sono state illustrate e analizzate. Per quanto riguarda "il dettagliato cronoprogramma delle opere" questo potrà essere delineato con maggiore dettaglio nella successiva fase progettuale definitiva.
57.26	Verificare con il Consorzio Villorosi e con Regione Lombardia il mancato rispetto della normativa idrica regionale, in particolare il Regolamento di Polizia Idraulica	Si procederà all'aggiornamento del progetto al fine di recepire i necessari dettami normativi.
57.27	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	A seguito di richiesta integrazioni del MiTE è stato organizzato un tavolo di confronto tecnico con il Consorzio Villorosi
57.28	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;	Proposta da valutare. Nell'ambito dell'attuale procedura la Commissione Tecnica VIA/VAS ha richiesto lo sviluppo di una soluzione alternativa per lo spostamento del Canale Villorosi. L'ipotesi alternativa studiata è stata condivisa con il Consorzio Villorosi. Nello sviluppo del PE le soluzioni individuate in questa fase, anche a livello realizzativo, potranno essere approfondite anche con il confronto e contributo degli enti interessati.
57.29	Nella malaugurata ipotesi che il Villorosi non venga spostato in campagna, mantenere tutte le prescrizioni/rischierte in merito ricevute negli anni, in particolare quelle del Consorzio e quelle di Vanzago, inclusi le limitazioni sulle tempistiche di esecuzione di tali lavori;	
57.30	Spostare il cantiere AS01 dalla Via I Maggio alla vicina area industriale/ferroviaria in Pregnana (ex-Viale Lombardia)	l'area di stoccaggio AS01, che nella planimetria di cantierizzazione MDL132D53P7CA000004A, era ubicata all'angolo tra via I Maggio e Via della liberazione è stata spostata in corrispondenza dell'area industriale di Vanzago a confine con il comune di Pregnana.
57.31	Spostare il cantiere AT02 più lontano dalle case (al momento è sotto le finestre del Condominio in via Madre Teresa di Calcutta)	Tale indicazione verrà girata all'appaltatore che ne valuterà l'opportunità. Essendo l'area a supporto delle attività di realizzazione dell'ampliamento del sottovia sulla SP 229, la stessa potrà essere ricollocata in parte o totalmente a nord della SP229 lontano dal condominio di Via Madre Teresa di Calcutta
57.32	Per la cantierizzazione, utilizzare l'anello viario esterno a Vanzago per il percorso dei mezzi di cantiere (in particolare SP172 e SP172 Variante)	tale indicazione verrà girata all'appaltatore che terra conto nella fase esecutiva per la redazione del progetto di cantierizzazione
57.33	Inserire una prescrizione per non prevedere cantieri (AS o AT) a meno di 150 m dai condomini o dai nuclei densamente abitati	Si fa presente che l'area si cantiere AS01 è stata riposizionata al fine di allontanarla dalle aree residenziali. Nell'attuale configurazione l'area AS01 è collocata a più di 150 m dagli edifici residenziali che si sviluppano tra la ferrovia e via Pregnana.
57.34	<p>Sul piano di cantierizzazione prevedere e sui percorsi:</p> <p>a. Rispettare il divieto di transito ai mezzi superiori ai 3,5 ton all'interno del centro abitato di b. Inserire un divieto di utilizzare il transito di via Pregnana, via Vittorio Emanuele II e via Umberto I</p> <p>c. Inserire un divieto di utilizzare il transito per via Monasterolo e via P.Ferrario</p> <p>d. Rispettare accurata organizzazione delle aree di cantiere per non inquinare acque e suoli</p> <p>e. Ridurre al minimo l'impatto sul traffico in Vanzago</p> <p>f. Anticipare i lavori di demolizione dei vecchi fabbricati in stazione e realizzare subito la strada di collegamento con via Vittorio Veneto</p> <p>g. Utilizzo di via Vittorio Veneto per accedere al cantiere della stazione di Vanzago</p> <p>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;</p> <p>i. Vietare l'utilizzo del percorso ciclopedonale ai camion e mezzi pesanti per accedere ai lavori ferroviari o sul Villorosi</p> <p>j. Adottare le indicazioni riportate in precedenza per ridurre le polveri generate dai lavori</p> <p>k. Utilizzare lo schema viario proposto da Vanzago per i percorsi dei mezzi pesanti</p> <p>l. Sviluppare una più precisa indicazione sull'orario e i turni di lavoro, limitando il più possibile l'utilizzo delle ore notturne</p> <p>m. Non effettuare le lavorazioni il sabato e nei giorni festivi e siano silenziate</p> <p>n. Prescrivere che i percorsi dei mezzi nel piano di cantierizzazione sono vincolati per chi vincerà l'appalto integrato</p>	<p>Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l'organizzazione logistica dei cantieri ed individuando una possibile programmazione/organizzazione dei lavori che non risulta quindi vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenderà attuare nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, dei tempi e dei costi previsti per l'esecuzione delle opere.</p> <p>a. b. c. l'appaltatore nella fase di redazione del progetto esecutivo, terrà conto dei divieti e delle limitazioni, in merito a carichi e percorribilità, previsti sulle strade che utilizzerà per il transito dei mezzi di cantiere.</p> <p>d. nelle aree di cantiere sono previsti dei sistemi di drenaggio e trattamento delle acque prima dello scarico in fogna;</p> <p>e. al fine di minimizzare il traffico in Vanzago, come previsto nella relazione di cantierizzazione la movimentazione dei materiali, dei mezzi e delle persone è stata effettuata sulla base delle seguenti necessità: minimizzazione della lunghezza dei percorsi lungo viabilità congestionate, minimizzazione delle interferenze con aree a destinazione d'uso residenziale, scelta delle strade a maggior capacità di traffico, scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra cantieri, aree di lavoro e siti di approvvigionamento dei materiali da costruzione e di conferimento dei materiali di risulta.</p> <p>f. come previsto nel Cronoprogramma le demolizioni sono le prime lavorazioni (presenti all'interno delle attività propedeutiche) che vengono effettuate, a meno che queste non richiedano attività propedeutiche inderogabili. Tale indicazione verrà comunque riportata all'appaltatore che ne terrà conto nella fase di redazione del progetto esecutivo.</p> <p>g. Tale indicazione verrà riportata all'appaltatore che ne terrà conto nella fase di redazione del progetto esecutivo.</p> <p>l. il dettaglio sugli orari e i turni di lavoro utilizzati verranno definiti dall'appaltatore</p>
57.35	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	Posto che la richiesta non attiene a tematiche ambientali, nella successiva fase di sviluppo progettuale potrà essere costituito un tavolo tecnico.
57.36	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	Posto che la richiesta non attiene a tematiche ambientali, si evidenzia che tutti i manufatti e opere d'arte di RFI sono soggetti a controlli periodici e relativi interventi qualora necessari.
57.37	<p>Implementare tutte le azioni indicate al paragrafo 5.8 per tutela di flora, fauna ed ecosistemi, ovvero:</p> <p>a) Le analisi ambientali su Vanzago siano effettuato con un grado di approfondimento superiore a quello condotto nel SIA2021, accompagnata da una approfondita analisi di incidenza da sottoporre a Vinca;</p> <p>b) Il Proponente faccia una 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.</p> <p>c)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.</p>	<p>a) non si condividono le valutazioni e considerazioni alla base della richiesta. Lo studio di impatto ambientale analizza compiutamente la sensibilità specifica dalle aree interessate dalle opere interessate dalle opere oggetto di aggiornamento e integrazione e gli impatti determinati da tali opere.</p> <p>b) Nello SIA sono state individuate e sviluppate le necessarie misure mitigative. Per quanto riguarda gli interventi previsti nel Piano di Gestione del Bosco di Vanzago, si ribadisce che le opere oggetto di aggiornamento progettuale non determinano alcuno impatto diretto o indiretto sull'area tutelata. Va detto, peraltro, che la modifica alle modalità di drenaggio delle acque di piattaforma introdotta in questa fase consente di evitare l'interferenza indiretta che la soluzione di drenaggio del PD 2013 determinava sul SIC/ZPS.</p> <p>c) Come già evidenziato l'interferenza del prodotta dal Cantiere AS01 è temporanea e non pregiudica in alcun modo la funzionalità del corridoio (resta comunque garantita una sezione utile al passaggio della fauna maggiore di 100 metri). Va inoltre evidenziato che, al termine dei lavori, l'area sarà oggetto di un intervento di riqualificazione e potenziamento vegetazionale che ne migliorerà la funzionalità</p>

57.38		<p>Per le barriere antirumore, richiedere di:</p> <p>a. Non prevedere barriere antirumore a Vanzago</p> <p>b. In subordine, prevederle tutte barriere trasparenti</p> <p>c. Compensare eliminazione o riduzione altezza delle barriere con interventi diretti sui recettori</p> <p>d. Rivedere lo studio Soundplan in contraddittorio con il Comune di Vanzago</p> <p>e. Utilizzare la metodologia proposta nel paragrafo 5.9 per cercare di eliminare o ridurre l'altezza delle barriere</p> <p>f. Posare le barriere dalla sola ferrovia (non dal lato delle abitazioni)</p> <p>g. Effettuare la 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</p> <p>h. Prevedere costante e periodica pulizia straordinaria delle barriere trasparenti</p> <p>i. Prevedere sistema di videosorveglianza sulle barriere per limitarne il degrado</p>	<p>Per quanto riguarda il dimensionamento delle mitigazioni acustiche queste non possono prescindere il rispetto della normativa.</p> <p>Peraltro in questa fase è stato effettuato uno studio acustico integrativo che ha permesso di definire, oltre a quello considerato nel PD2013 e riferito al potenziamento dell'intera tratta tra Rho e Gallarate, uno scenario mitigativo meno gravoso relativo alla prima fase funzionale dell'intervento (Quadruplicamento tra Rho e Parabiago). Ciò consentirà a RFI, nella fase propedeutica all'appalto dei lavori. A secondo delle tempistiche di programmazione del potenziamento, di porre in opera l'una o l'altra soluzione di mitigazione acustica: quella, ridotta, riferita al primo scenario funzionale, ovvero quella definitiva, riferita allo scenario a regime.</p> <p>Per quanto riguarda specificatamente gli aspetti architettonici, si evidenzia che in corrispondenza degli ambiti urbani si prevede l'utilizzo di barriere acustiche in cemento fino a due metri di altezza e trasparenti per le porzioni eccedenti.</p> <p>Al fine di assicurare nel tempo la trasmissione luminosa (trasparenza) e la pulizia i pannelli trasparenti saranno trattati superficialmente per garantire l'autopulimento per dilavamento dell'acqua piovana.</p>
57.39		Prevedere i sistemi di riduzione delle vibrazioni	Le modifiche apportate in questa fase non determinano variazioni al quadro degli impatti sulla componente valutati per il PD2013. Pertanto non si evidenzia, in questa fase, la necessità di rivedere le scelte mitigative operate nell'ambito del precedente progetto.
57.40		Redigere un testimoniale di stato a spese di RFI per gli edifici siti nella fascia sino ai 20 metri dalla barriera [dal binario] più esterna	vedi punto precedente
57.41		<p>Per quanto riguarda materie prime e rifiuti, terre e rocce da scavo:</p> <p>a. Ripresentare un nuovo piano di utilizzo terre e rocce da scavo come indicato nel paragrafo 5.10 (in cui sono individuate carenze e criticità del PTU presentato)</p> <p>b. Sistemare le incongruità nella documentazione su cave e impianti di trattamento rifiuti</p> <p>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.</p>	<p>a) Il PUT predisposto non presenta carenze o errori tali da richiedere la ripresentazione. Si ritiene, inoltre, che le indagini conoscitive effettuate sulle aree di intervento siano esaustive.</p> <p>b) Le incongruenze tra i documenti di piano sono irrilevanti.</p> <p>c) si prende atto della richiesta.</p>
57.42		Per la salute pubblica, seguire le richieste del paragrafo 5.11	Per quanto riguarda questo aspetto specifico si evidenzia che gli aggiornamenti e le integrazioni apportate in questa fase, in ragione alla loro natura ed entità, non hanno alcuna incidenza su tale aspetto, ovvero non modificano il livello di impatto atteso con il PD2013. purtroppo viste le richieste di integrazioni da parte della commissione CTIVA questa componente è stata oggetto di ulteriore approfondimento.
57.43		Per la mitigazione ambientale, seguire le richieste del paragrafo 5.12	Si prende atto.
57.44		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	Osservazioni da recepire. Non attinenti alla procedura VIA?
57.45		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.	<p>Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l'organizzazione logistica dei cantieri ed individuando una possibile programmazione/organizzazione dei lavori che non risulta quindi vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenderà attuare nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, dei tempi e dei costi previsti per l'esecuzione delle opere.</p> <p>Per quanto detto sopra l'appaltatore nella fase esecutiva, presa visione dei luoghi, delle opere da realizzare e di tale richiesta, potrà ridefinire le aree di cantiere coinvolte al fine di minimizzare gli impatti con i Parchi pubblici indicati.</p>
57.46		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 .	Non si condividono le valutazioni effettuate nel documento in ordine all'ottemperanza del progetto alle prescrizioni contenute nel parere CTIVA n.1509 del
57.47		Si invita altresì ad approfondire le restanti richieste/rilievi/migliorie come riportato nel paragrafo n. 6.	Proposta da valutare
MATTM-2021-0068820			
	CONSIGLIO COMUNALE DI VANZAGO	Visto il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica reso dal Responsabile Settore Tecnico, ai sensi dell'art. 49 comma 1 D.Lgs. 267 del 18.08.2000. Visto il parere favorevole in ordine alla regolarità contabile reso dal Responsabile Settore Finanziario, ai sensi dell'art. 49 comma 1 D.Lgs. 267 del 18.08.2000. Con voti unanimi	
56.1	1	Di richiedere, nell'ambito della procedura in itinere per la definizione di ulteriori 44 opere da commissariare, lo stralcio della Rho - Gallarate in quanto opera la cui progettazione ed il cui iter presenta elementi di forte criticità	
56.2	2	<p>Di chiedere in subordine e nel caso in cui non si provveda allo stralcio:</p> <p>- di inserire prescrizioni all'operato del Commissario affinché si compia una approfondita verifica del progetto facendo anche chiarezza sulla tratta che si intende realizzare e sul relativo costo e si attivi una attenta interlocuzione con il territorio finalizzata, nel caso in cui come pare non si intenda abbandonare l'idea progettuale, al miglioramento del progetto e alla riduzione degli impatti devastanti</p> <p>- di valutare l'opportunità che tale attività e la conseguente realizzazione dell'opera sia affidata allo stesso soggetto proponente l'intervento (RFI).</p>	
56.3	3	<p>Di inviare, affinché tali valutazioni possano essere tenute in conto dai decisori - parlamento per l'espressione dei pareri e governo per l'approvazione del Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri, la presente deliberazione a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Presidenza del Consiglio dei Ministri - Presidente Mario Draghi • Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile - Ministro Enrico Giovannini <p>Ai competenti uffici ministeriali</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministero della Transizione Ecologica - Ministro Roberto Cingolani <p>Ai competenti uffici ministeriali</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8a Commissione Lavori Pubblici del Senato della Repubblica - Presidente Mauro Coltorti <p>A tutte e tutti i componenti</p> <ul style="list-style-type: none"> • VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei Deputati - Presidente Alessia Riotta <p>A tutte e tutti i componenti</p> <ul style="list-style-type: none"> • IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei Deputati - Presidente Raffaella Paita <p>A tutte e tutti i componenti</p>	
MATTM-2021-0068879			
	città metropolitana di milano, area ambientale e tutela del territorio. Settore qualità dell'aria, rumore ed		

57.1	1	<p>conferimento terre e rocce da scavo: in riferimento ai siti per il conferimento dei materiali da scavo, si ritiene di segnalare per tutte le cave citate negli elaborati progettuali e ambientali la verifica – nell'ambito del provvedimento autorizzativo in corso - della possibilità dell'ingresso in cava di materiali provenienti dall'esterno ed in particolare terre e rocce da scavo ex DPR n.120/2017 per la realizzazione degli interventi di recupero ambientale (con utilizzo di materiali di cui al Dlgs n.152/2006 colonna A Siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale della Tabella 1 - Allegato 5 alla parte IV) e per la lavorazione presso gli impianti esistenti. Ai fini della verifica della possibile localizzazione di interventi di riqualificazione e/o compensazione. - Da definirsi previo raccordo con le Amministrazioni comunali o i soggetti privati proprietari delle aree – si segnala che nelle vicinanze del tracciato risultano presenti i seguenti siti iscritti al Catasto Regionale delle cave cessate individuati da codici identificativi e coordinate dei baricentri di seguito riportati: cava R352/g/MI (Comune di Pregnana Milanese long.1501460-lat.5040401), R334/g/MI (Comune di Pero long.1507332-lat.5040224), R276/g/MI (Comune di Milano long.1509200-lat.5039607).</p>	Si prende atto.
57.2	2	<p>Rifiuti e bonifiche - (Rif. nota prot. n.91780 del 9/06/2021 del Settore Rifiuti e bonifiche) Il Settore Rifiuti e bonifiche ha trasmesso nota cui si rimanda integralmente per un'attenta e puntuale valutazione delle tematiche evidenziate.</p>	
57.3	3	<p>Interferenze idrauliche Si ritiene necessario segnalare la criticità, già segnalata da questo Ente e dai Comuni direttamente impatti rispetto al progetto originario, connessa ai previsti interventi per la soluzione delle cosiddette interferenze con alcuni canali gestiti dal Consorzio Villorosi, in particolare i previsti interventi sul canale secondario "Derivatore Valle Olona", parallelo e prossimo al sedime ferroviario, in attraversamento degli ambiti urbani di Vanzago, Pogliano Milanese e Pregnana Milanese. Il progetto prevede l'interramento del canale in un tratto ove le abitazioni e le relative strutture sono assai prossime all'alveo, senza evidenza del mantenimento dei franchi di sicurezza e necessari all'ipotetica manutenzione del canale stesso. Altra importante criticità è la cantierizzazione delle opere, che dovranno rispettare i periodi di asciutta dei canali al fine di garantire la continuità idraulica nelle stagioni in cui il Consorzio deve garantire le portate irrigue a valle del territorio interessato. Come per le interferenze viabilistiche, la contemporaneità delle lavorazioni su più punti, dovrà essere gestita nella logica del cumulo degli impatti, per non generare prolungati disagi e interruzioni della fornitura idraulica. Sulla tematica si ritiene necessario segnalare la necessità di un adeguato approfondimento da sviluppare con il Consorzio Villorosi, gestore della rete, per valutare attentamente il progetto definitivo e individuare soluzioni concordate e meno impattanti. Si ritiene anche opportuno sostenere la proposta dei Comuni di Settimo Milanese e Vanzago e dello stesso Consorzio gestore, che chiedono di valutare un'ipotesi progettuale alternativa, basata sul potenziamento di alcuni canali terziari a ovest dell'abitato di Vanzago, i quali, opportunamente allargati, potrebbero assumere le portate del secondario nel tratto più critico di attraversamento di Vanzago, costituendone un by-pass occidentale.</p>	<p>Nell'ambito dell'attuale procedura la Commissione Tecnica VIA/VAS ha richiesto lo sviluppo di una soluzione alternativa per lo spostamento del Canale Villorosi. L'ipotesi alternativa studiata è stata condivisa con il Consorzio Villorosi. Nello sviluppo del PE le soluzioni individuate in questa fase, anche a livello realizzativo, potranno essere approfondite anche con il confronto e contributo degli enti interessati.</p>
57.4	4	<p>Barriere antirumore In fase di esercizio, l'impatto acustico del transito dei treni è sicuramente elemento di rilievo che dovrà essere opportunamente valutato e mitigato. Si ritiene di dover individuare un criterio di intervento che, al di là del rispetto dei valori di legge, consideri anche l'impatto visivo e l'effetto barriera determinato dalle opere di mitigazione in ambito urbano. Il dimensionamento delle barriere dovrà essere studiato, cioè, tenendo conto anche dell'impatto visivo, paesaggistico e sociale delle barriere stesse, che pur proteggendo le abitazioni da rumore, potrebbero diventare elemento di degrado delle porzioni di città che si affacciano sulla ferrovia.</p>	<p>Al fine di limitare l'impatto determinato dall'introduzione delle barriere acustiche nei contesti abitati, sono state previste delle barriere in cemento dino a due metri di altezza e trasparenti per le porzioni eccedenti i due metri. Inoltre, per un migliore inserimento nel territorio delle mitigazioni acustiche, sono stati previsti idonei interventi sulle barriere antirumore mirati all'inserimento di essenze vegetali rampicanti. In alcuni punti ritenuti opportuni, infatti, è stata prevista l'applicazione a tergo della barriera di una griglia per favorire l'adesione dei rampicanti previsti nell'ambito del progetto delle opere a verde.</p>
57.5	5	<p>Connessioni ecologiche Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e il Piano Territoriale Metropolitano individuano un "varco" della rete ecologica tra Vanzago e Pregnana Milanese e la linea ferroviaria costituisce barriera alla connessione ecologica tra il SIC IT2050006 "Bosco di Vanzago" e il PLIS del Basso Olona, all'interno del Corridoio primario della Rete Ecologica Regionale. Si ritiene pertanto necessario che la realizzazione dell'opera sia occasione per ripristinare la continuità ecologica tra i due lati dell'infrastruttura lungo il corridoio della RER, progettando e "costruendo" il varco, secondo le indicazioni del PTC e del PTM. Il progetto dovrà pertanto essere integrato con la previsione di uno o più ecodotti per la fauna e con la valutazione di una soluzione alternativa per l'area di cantiere AS01 che ricade completamente nel varco.</p>	<p>Considerato il contesto, la realizzazione di un ecodotto, oltre a risultare poco efficace, si configura come soluzione tecnicamente complessa e altamente impattante sulle aree edificate, sulle aree agricole e sul sistema della viabilità.</p>
57.6	6	<p>Valutazione di Incidenza Ambientale Vista la delicatezza del contesto territoriale attraversato e in particolare la porzione compresa nella parte bassa della conurbazione del Sempione, in Comune di Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese e Nerviano, dove peraltro sono individuati corridoi primari della rete ecologica regionale direttamente impattati dal progetto infrastrutturale e Siti di Importanza Comunitaria quali il SIC IT2050006 "Bosco di Vanzago", si ritiene necessario che la presente procedura di compatibilità ambientale comprenda anche la Valutazione di Incidenza. A tal proposito si ritiene necessario far riferimento anche alla DGR n.XI-4488 del 29 Marzo 2021 "Armonizzazione e semplificazione dei procedimenti relativi all'applicazione della valutazione di incidenza per il recepimento delle linee guida nazionali oggetto dell'intesa sancita il 28 novembre 2019 tra il governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano".</p>	<p>Lo studio di impatto ambientale ha tenuto conto, nel valutare le ricadute delle opere oggetto di valutazione, di tutte le emergenze naturalistiche presenti nell'area di potenziale influenza degli interventi, tra le quali la Riserva Naturale Bosco WWF di Vanzago, escludendo qualsiasi ricaduta diretta o indiretta su tale area appartenente alla rete Natura 2000. Si fa presente, peraltro, che tra le opere da valutare nel presente SIA, che modificano il PD2013 che ha ottenuto parere favorevole, vi è la ridefinizione del sistema di drenaggio delle acque di piattaforma che ha permesso di evitare il recapito delle acque di piattaforma nel derivatore di Parabiago, da cui parte il canale secondario del Villorosi che attraversa il territorio del SIC/ZPS "Bosco di Vanzago". Ciò consentirà di evitare la potenziale interferenza sugli habitat prioritari che la soluzione di drenaggio del PD 2013 determinava. La valutazione di incidenza ambientale relativa al SIC/ZSC "Bosco di Vanzago" è stata redatta in fase di richieste di integrazioni e conferma quanto sopra esposto circa la non incidenza delle opere oggetto di valutazione sul sito natura 2000, ed è allegata alla presente documentazione.</p>
57.7	7	<p>Viabilità e interferenze con la rete di Città metropolitana (Rif. nota prot. n.90379 dell' 8/6/2021, dell'Area Infrastrutture - Settore Strade Viabilità) Si evidenziano alcune interferenze, che dovranno essere risolte prima della presentazione del progetto definitivo/esecutivo al Settore Strade Viabilità, per l'ottenimento della Concessione e della cessione provvisoria delle aree di cantiere. Rispetto alle eventuali richieste da parte del Comune di Vanzago per la realizzazione di opere accessorie che riguardano la realizzazione di una pista ciclabile lungo la s.p. 239 via delle Rimembranze, e la realizzazione di una rotatoria lungo la s.p. 239 dir. Via Milano, si esprime parere favorevole, evidenziando che anche queste opere interferiscono con il sedime di Città Metropolitana. Pertanto saranno oggetto di Concessione da parte di questo Settore, così come altre eventuali opere accessorie, richieste da altri enti e che interferiscono con le proprietà e le fasce di rispetto stradale di competenza dello scrivente Settore. Inoltre si evidenzia che tutte le fasi di cantiere dovranno essere concordate con questo Settore, e sarà a cura e a carico del</p>	<p>Le eventuali interferenze verranno risolte compatibilmente con la realizzazione del cantiere e concordate con gli Enti competenti.</p>

57.8	8	<p>Aspetti trasportistici, TPL (Rif. nota dell'1/6/2021 della Vice Direzione infrastrutture e protezione civile)</p> <p>Si ritiene che, da verifiche effettuate rispetto al PROGRAMMA DI BACINO approvato da "Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia" non emergono esigenze di accessibilità delle linee di TPL interurbane per garantire l'interscambio con le stazioni ferroviarie interessate dal progetto.</p> <p>Nell'ambito della revisione del progetto di potenziamento della linea ferroviaria RFI Rho – Gallarate nella tratta Rho – Parabiago, si evidenzia che l'attivazione di una nuova fermata a Nerviano e la riqualificazione di quelle già esistenti di Parabiago e Vanzago - Pogliano, in merito alle quali si formulano di seguito alcune proposte, potrebbero modificare solo in parte l'assetto del trasporto pubblico nel territorio legnanese e rhodense, poiché la prevista attivazione di servizi ferroviari aggiuntivi di collegamento con il capoluogo sulla direttrice del Sempione, condizionano l'intera configurazione del TPL attualmente attivo nel medesimo territorio.</p> <p>Lo scenario di reference del Programma dei servizi di Bacino di questa Agenzia TPL (PdB) approvato nel 2019, non contempla una riqualificazione "radicale" dei servizi di TPL che potrebbe, invece, essere favorita dal potenziamento infrastrutturale e dall'attivazione di un servizio ferroviario suburbano potenziato. Al momento restano confermati una serie di collegamenti, anche diretti via autostrada A8, tra i territori citati e il capoluogo che potrebbe in concreto essere rivisti in relazione al nuovo assetto di rete. Nell'ambito del presente contributo si formulano alcune proposte di dettaglio finalizzate a migliorare l'accessibilità al Servizio Ferroviario Regionale, anche in prospettiva di una più radicale ristrutturazione dei servizi su gomma (reference potenziamento linee S).</p>	<p>Non è tra gli obiettivi del studio di trasporto in questione verificare gli impatti derivanti da scenari di offerta che contemplano la sinergia con il TPL per migliorare l'accessibilità al servizio ferroviario, in quanto questo aspetto attiene tipicamente ad una pianificazione di competenza dell'ente pubblico. Per tale motivo, a favore di cautela, gli scenari di progetto sono stati simulati rispetto ad un'offerta TPL "congelata", in quanto i benefici restituiti dal modello in termini di incremento dei volumi di passeggeri su ferro non possono che essere amplificati da una riorganizzazione più efficace del TPL (decisa dall'Ente Pubblico) che riesca a migliorare l'adduzione alle stazioni.</p>
MATTM-2021-0068879			
58.1	città metropolitana di milano, Area ambiente e tutela del territorio, Settore risorse idriche e attività estrattive	<p>In riferimento ai dati relativi ai siti per l'approvvigionamento di materiali inerti occorre provvedere alle seguenti rettifiche/integrazioni: società che opera all'interno dell'ambito estrattivo è la Cave di San Lorenzo srl e non la Cava del Sempione SpA erroneamente indicata; -ATEg16: nell'ambito estrattivo opera il Consorzio di Senago costituito dalle società Monvil Beton srl e Cava Balzarotti srl e non la sola Cava Balzarotti srl come indicato; -ATEg30: la società che opera nell'ambito estrattivo è la Monvil Beton srl e non più la Estrazione Lapidei Bossi srl indicata; In aggiunta a quanto riportato nella documentazione progettuale esaminata, occorre evidenziare anche la presenza dei seguenti siti di cava attivi: ATEg2 (Comune di Buscate titolare Cava Campana srl) e ATEg8 (Comune di Arluno titolare Inerti Ecoter SGA srl).</p>	<p>Si prende atto delle richieste di rettifica e integrazione.</p>
58.2		<p>In riferimento ai siti per il conferimento dei materiali da scavo si ritiene di segnalare per tutte le cave citate la verifica - nell'ambito del provvedimento autorizzativo in corso - della possibilità dell'ingresso in cava di materiali provenienti dall'esterno ed in particolare terre e rocce da scavo ex DPR n. 120/2017 per la realizzazione degli interventi di recupero ambientale (con utilizzo di materiali di cui al Dlgs n. 152/2006 colonna A Siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale della Tabella 1 - Allegato 5 alla parte IV) e per la lavorazione presso gli impianti esistenti.</p>	<p>Si prende atto della possibilità</p>
58.3		<p>cave cessate individuati da codici identificativi e coordinate dei baricentri di seguito riportati: cava R352/g/MI (Comune di Pregnana Milanese long 1501460-lat 5040401), R334/g/MI (Comune di Pero long 1507332-lat 5040224), R276/g/MI (Comune di Milano long 1509200-lat 5039607).</p>	<p>Si prende atto della disponibilità di tali aree ai fini di eventuali interventi di recupero ambientale</p>
MATTM-2021-0068879			
59.1	città metropolitana di milano, Area ambiente e tutela del territorio, Settore rifiuti e bonifiche	<p>Preliminarmente si evidenzia il riscontro di differenze anche significative tra dati indicati nei vari documenti progettuali o nello stesso documento. E' necessario che i dati siano coerenti nei vari documenti in modo univoco, con specificazione dei quantitativi delle diverse frazioni dei materiali derivanti dagli scavi (terreni/ballast/materiali da demolizione), delle loro caratteristiche e delle loro modalità di gestione, onde consentire adeguata valutazione in merito all'applicabilità del D.P.R. 120/17, confermando o meno l'utilizzo di sostanze additivanti per l'effettuazione degli scavi e la gestione nel caso dei materiali di risulta.</p>	<p>Saranno aggiornati i documenti. Il Bilancio di riferimento è quello del PUT.</p>
59.2		<p>Con riferimento ai risultati delle indagini ambientali del 2017 dei terreni /ballast e del 2021 delle aree destinate ad accogliere temporaneamente i materiali di scavo, si chiede di chiarire la gestione:</p>	<p>Come prescritto dall'Allegato 9 del D.P.R. 120/2017, le piazzole di caratterizzazione saranno impermeabilizzate al fine di evitare che le terre e rocce non ancora caratterizzate entrino in contatto con la matrice suolo ed avranno superficie e volumetria sufficiente a garantire il tempo di permanenza necessario per l'effettuazione del campionamento e delle analisi. Le modalità di gestione dei cumuli dovranno garantirne la stabilità, l'assenza di erosione da parte delle acque e la dispersione in atmosfera di polveri, anche ai fini della salvaguardia dell'igiene e della salute umana, nonché della sicurezza sui luoghi di lavoro ai sensi del D.Lgs. 81/2008. Nel caso in cui le indagini in corso d'opera mostrassero valori di concentrazione degli analiti ricercati superiori alle CSC di cui alla Colonna B, Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006, si provvederà a gestire il materiale in questione in ambito normativo di rifiuto ai sensi della Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.</p>
59.3	1	<p>della non conformità alle CSC (concentrazioni soglia di contaminazione) di Tabella 1 - colonna B in allegato 5 al Titolo V Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., accertata nel campione S7 (da 2 a 3 m) per il parametro arsenico</p>	
59.4	2	<p>Delle non conformità alle CSC (concentrazioni soglia di contaminazione) di Tabella 1 - colonna A in allegato 5 al Titolo V Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., accertate nelle future aree di deposito intermedio AS.04.05 (parametri: zinco e benzo(a)pirene) e AS.05.05 (parametro piombo) con riferimento alla specifica destinazione d'uso del sito definita dal Comune territorialmente competente</p>	
59.5	3	<p>delle eventuali ulteriori non conformità alle CSC (concentrazioni soglia di contaminazione) di Tabella 1 - colonne A-B in allegato 5 al Titolo V Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. che dovessero risultare a completamento delle analisi nelle restanti aree di deposito intermedio oggetto di indagine</p>	
59.6	4	<p>delle non conformità alle CSC (concentrazioni soglia di contaminazione) di Tabella 1 - colonne A-B in allegato 5 al Titolo V Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., accertate nei n.3 campioni di terreno sotto ballast prelevati nei punti B01-B02-B03 tratta Rho - Parabiago per il parametro amianto, con riferimento agli obblighi di comunicazione ex art. 245 c.2 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i./D.G.R. 2838 del 27 /06/06 (Con riferimento in particolare ai risultati delle indagini ambientali del 2017 del</p>	
59.7		<p>Con riferimento in particolare ai risultati delle indagini ambientali del 2017 del ballast: non è stata allegata planimetria con ubicazione dei punti di campionamento B01-B02-B03; Si evidenzia che ALS Italia che ha acquisito Felsilab s.r.l., laboratorio che ha eseguito le indagini, non risulta iscritto nell'elenco del Ministero della Salute tra i laboratori qualificati a operare nel settore delle analisi sull'amianto; e ve essere aggiornata la valutazione degli impatti potenziali sulla matrice ambientale atmosfera;</p>	<p>Saranno aggiornati gli elaborati. Saranno verificate le autorizzazioni della Felsilab nel 2017, al momento dell'esecuzione delle indagini; Nell'ambito delle valutazioni sulla componente atmosfera sono stati valutati gli impatti potenziali, tenendo conto delle caratteristiche potenziali dei materiali prodotti in fase di lavorazione e definite nella fase di loro gestione le necessarie misure per evitare la dispersione in atmosfera delle polveri</p>
59.8		<p>Relativamente alla gestione dei materiali da scavo e agli approfondimenti di indagine previsti in corso d'opera, si evidenzia che:</p>	
59.9	1	<p>siano rispettati i requisiti del D.P.R. 120/17 è da privilegiare la gestione del materiale da scavo come sottoprodotto rispetto alla gestione come rifiuto;</p>	<p>Il PUT è stato predisposto nel rispetto e secondo le indicazioni del D.P.R. n. 120 del 13 giugno 2017.</p>

59.10	2	qualora dagli scavi effettuati dovesse emergere la presenza di materiali di riporto, si ricorda che tale materiale, al fine di applicare le deroghe previste dall'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m. i. deve essere sottoposto a test di cessione ai sensi dell'allegato 3 al D.M. 5/02/98, al fine di escludere la contaminazione delle acque sotterranee. Ove conformi ai limiti del test di cessione, i materiali di riporto dovranno rispettare quanto previsto dalla legislazione vigente in materia di bonifica dei siti contaminati (Titolo V alla Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.); qualora non risultino conformi, gli stessi andranno considerati fonti di contaminazione e come tali dovranno essere rimossi oppure resi conformi ai test di cessione mediante operazioni di trattamento in grado di rimuovere i contaminanti o dovranno essere sottoposti a messa in sicurezza permanente utilizzando le migliori tecniche disponibili ed a costi sostenibili in modo da consentire l'utilizzo delle aree secondo la destinazione e senza rischi per la salute.	Nel caso dovesse emergere la presenza di materiali di riporto sarà effettuato quanto previsto dalla normativa.
59.11	3	Relativamente ai rifiuti prodotti, gli elaborati di progetto messi a disposizione riportano la stima dei quantitativi prodotti per le seguenti tipologie di rifiuti: - ballast ferroviario; - materiali da demolizione; - materiali da scavo non riutilizzabili come sottoprodotto. Per i rifiuti prodotti da altre attività di cantiere riportate negli elaborati: - il lavaggio delle ruote degli automezzi - la spazzolatura della viabilità ordinaria impiegata dai mezzi di cantiere - la pulizia preliminare delle aree di stoccai da verde infestante e rifiuti - la manutenzione degli automezzi - eventuale lavaggio in sito delle betoniere (a discrezione dell'appaltatore) non è riportata la stima dei quantitativi prodotti. Le ipotesi progettuali previste per la gestione dei rifiuti devono essere aggiornate al nuovo regime normativo vigente a seguito dell'emanazione dei decreti che compongono il c.d. "Pacchetto economia circolare" (in particolare D.Lgs. 116/20 e D.Lgs. 121/20).	In considerazione del livello di approfondimento del progetto di cantierizzazione sia la stima che la definizione delle modalità di gestione dei rifiuti prodotti sarà effettuata nelle successive fasi, nelle modalità previste dalla normativa.
59.12	4	Relativamente alle modalità di campionamento e analisi come rifiuto dei materiali di risulta degli scavi in corso d'opera (ballast ferroviario - materiali da demolizione - materiali da scavo non riutilizzabili come sottoprodotto): prevedere comunque n.1 campionamento ogni 1000 mc di materiale; prevedere per ogni campione di ballast anche un campione di verifica come matrice ambientale del terreno sottostante, le attività di campionamento siano effettuate da personale del laboratorio di analisi incaricato e che i risultati delle analisi siano espressi con certificato e non con RdP	Le modalità di campionamento e analisi come rifiuto dei materiali di risulta degli scavi in corso d'opera saranno quelle previste dalla normativa vigente.
59.13	5	Con riferimento ai materiali da approvvigionare dall'esterno si chiede di specificare se saranno utilizzati anche aggregati riciclati da recupero rifiuti/EoW, indicandone i quantitativi e la provenienza. Al fine di poter valutare la corretta gestione dei rifiuti in fase di cantiere, si chiede di fornire prima dell'inizio lavori un piano di gestione dei rifiuti con: - indicazione estremi produttore - tipologia dei rifiuti prodotti e risultati delle analisi chimiche effettuate, ove necessarie - planimetria di dettaglio delle aree di stoccaggio - indicazione degli impianti di destino individuati	L'utilizzo di aggregati riciclati è demandata all'Appaltatore nella fase esecutiva dei lavori previa approvazione della Direzione Lavori. Anche i controlli di competenza sui rifiuti saranno eseguiti a cura dell'Appaltatore nella fase di realizzazione delle opere che ne darà comunicazione agli Enti competenti in ottemperanza alla normativa di settore.
59.14	6	Per consentire l'effettuazione dei controlli di competenza, in particolare per i rifiuti contenente amianto, si chiede la trasmissione: - entro il 31/12 di ogni anno, di una relazione di aggiornamento sull'andamento dei lavori; - a fine lavori di una relazione a consuntivo.	
MATTM-2021-0068879			
60.1	città metropolitana di milano, Area infrastrutture, Settore strade, viabilità e sicurezza stradale	Le interferenze individuate sono: Sottopasso s.p. 172 km. 8+035 circa: presenza di pompe e probabile altezza dal piano viabile all'intradosso del sovrappasso ferroviario non a norma secondo la normativa vigente; Sottopasso s.p. 239 dir. km. 0+959 circa: presenza di pompe e probabile altezza dal piano viabile all'intradosso del sovrappasso ferroviario, non a norma secondo la normativa vigente. Sottopasso s.p. 229 km. 4+546: è necessaria la verifica delle altezze come da normativa vigente, dal piano viabile all'intradosso del sovrappasso, verifica pompe; s.p. 172 via Vanzago: strada che dovrà essere ceduta tramite declassifica al Comune di Vanzago, ma che al momento è ancora di nostra competenza, pertanto oggetto di concessione e di cessione provvisoria come area di cantiere.	Le altezze libere all'interno dei sottopassi risultano tutte conformi alla norma come definito dalle relazioni tecniche delle opere
60.2		Rispetto alle eventuali richieste da parte del Comune di Vanzago per la realizzazione di opere accessorie che riguardano la realizzazione di una pista ciclabile lungo la s.p. 239 via delle Rimembranze, e la realizzazione di una rotonda lungo la s.p. 239 dir. Via Milano, si esprime parere favorevole, evidenziando che anche queste opere interferiscono con il sedime di Città Metropolitana	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione.
MATTM-2021-0069377			
	COMUNALE DI VANZAGO		Si prende atto di tali iniziative del Comune di Vanzago.
61.1	1	Di richiedere, nell'ambito della procedura in itinere per la definizione di ulteriori 44 opere da commissariare, lo stralcio della Rho - Gallarate in quanto opera la cui progettazione ed il cui iter presenta elementi di forte criticità	
61.2	2	Di chiedere in subordine e nel caso in cui non si provveda allo stralcio: - di inserire prescrizioni all'operato del Commissario affinché si compia una approfondita verifica del progetto facendo anche chiarezza sulla tratta che si intende realizzare e sul relativo costo e si attivi una attenta interlocuzione con il territorio finalizzata, nel caso in cui come pare non si intenda abbandonare l'idea progettuale, al miglioramento del progetto e alla riduzione degli impatti devastanti - di valutare l'opportunità che tale attività e la conseguente realizzazione dell'opera sia affidata allo stesso soggetto proponente l'intervento (RFI).	
61.3	3	Di inviare, affinché tali valutazioni possano essere tenute in conto dai decisori - parlamento per l'espressione dei pareri e governo per l'approvazione del Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri, la presente deliberazione a: • Presidenza del Consiglio dei Ministri - Presidente Mario Draghi • Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile - Ministro Enrico Giovannini Ai competenti uffici ministeriali • Ministero della Transizione Ecologica - Ministro Roberto Cingolani Ai competenti uffici ministeriali • 8a Commissione Lavori Pubblici del Senato della Repubblica - Presidente Mauro Ciotorti A tutte e tutti i componenti • VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei Deputati - Presidente Alessia Riotta A tutte e tutti i componenti • IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei Deputati - Presidente Raffaella Paita A tutte e tutti i componenti	
61.4	4	Rendere noto il contenuto della stessa sul sito comunale	
MATTM-2021-0069475			
62.1	Comune di Rho e Pregnana Milanese	all'interno della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, si valutino con particolare attenzione gli impatti dello spostamento e dell'adeguamento del Canale Villoresi sul sistema delle acque di superficie per le ricadute sul comparto agricolo e ecologico dell'area suindicata, con particolare riguardo per la fattibilità tecnica di tali opere, la cantierabilità, la manutenibilità e il rispetto delle normative regionali sulla polizia idraulica;	Vedi risposta al punto 7.1
62.2		venga coinvolto il Consorzio Villoresi nel valutare attentamente il progetto definitivo presentato da Italferr prima della conclusione della procedura di VIA mediante un apposito tavolo di confronto dedicato per gestire e risolvere l'interferenza, a cui potranno partecipare anche gli altri enti interessati e i vari portatori di interesse.	Vedi risposta al punto 7.2

62.3		In caso di conferma in sede tecnica delle criticità sopra evidenziate, il Comune di Rho chiede di valutare la fattibilità delle soluzioni alternative proposte dal Comune di Vanzago e del Consorzio Villorosi e quindi di utilizzare la rete locale dei canali terziari già presenti in Vanzago che, adeguatamente modificati, potrebbero garantire un'alternativa all'esistente soluzione progettuale	Vedi risposta al punto 7.3
		MATTM-2021-0070649	
	CITTÀ DI PARABIAGO	La Giunta Comunale ritiene opportuno formulare nuove osservazioni in parziale revisione di quanto già oggetto della nota a suo tempo inviata (n. prot. 35694 del 23.12.2013).	Le osservazioni si configurano come richieste di modifiche progettuali. Tali modifiche non riguardano le opere oggetto di Valutazione nello SIA delle parti variare oggetto della presente procedura.
63.1	1	NRX1- ricollocazione collegamento stradale tra sottopasso via Olona e via Lombardia- Nerviano 1) Prevedere filari di alberi su ambo i lati dalla nuova "bretella" di nessione tra il nuovo sottovia e l'esistente rotatoria tra viale	
63.2	2	SL25 - nuovo sottovia via olona 1) Prevedere impianto di video-sorveglianza del sottovia con caratteristiche similari agli impianti esistenti nei sottopassi parabiaghesi (Varco con monitoraggio flusso veicolare e rilevazione targhe connesso alle forze dell'ordine) 2) Realizzare un collegamento ciclo-pedonale lungo il tratto terminale di via Olona (zona industriale) e il sottovia in progetto, connettendo la pista ciclabile in progetto nel sottovia al nuovo tratto, tramite l'abbattimento del dislivello presente tramite apposita rampa. 3) Collegare la pista ciclabile in progetto con quella esistente di via Santa Maria in Comune di Parabiago (tratto v. Olona e tratto via Santa Maria in comune di Nerviano).	
63.3	3	SL07 - prolungamento sottovia via G.D'annunzio 1) Spostamento e mantenimento in funzione dell'impianto comunale di video-sorveglianza esistente sul sottovia; 2) realizzazione, lungo viale D'annunzio una nuova connessione ciclo-pedonale tra la pista ciclabile esistente in viale Lombardia e quella in fase di realizzazione di via Santa Maria. nota: visto che le lavorazioni per il raddoppio dei binari comporteranno l'interruzione, per diversi mesi, del percorso ciclabile lungo il canale Villorosi (anello Verde-Azzurro, ciclabile classificata come di interesse regionale), si chiede di realizzare quest'opera in modo prioritario, per mantenere la continuità del percorso.	
63.4	4	SL26 - nuovo sottopasso ciclopedonale canale villoresi V106- viadotto canale villoresi e NRX8 adeguamento ad indicazione ente della pista ciclabile lungo cale Villorosi- parabiago 1) Realizzare le opere da coordinare con il Consorzio Est Ticino Villorosi che gestisce il canale irriguo; 2) Come concordato con il suddetto consorzio la soluzione progettuale dovrà prevedere il mantenimento dell'attuale sede del tracciato della ciclovia, prevedendo la realizzazione di una passerella sospesa sul Canale Villorosi; 3) In adiacenza dell'infrastruttura ferroviaria la ciclovia dovrà essere posta su struttura in acciaio inox sospesa, che ne assicuri la continuità lungo il canale e la connessione con via Toti tramite la sistemazione dell'alzaia sinistra 4) Come indicato nel punto C2, garantire la continuità alla ciclovia regionale lungo il canale Villorosi nel corso della realizzazione di detta opera realizzando by-pass tra via Santa Maria/ viale d'annunzio /viale lombardia	
63.5	5	E) FVY2 - AMPLIAMENTO PARCHEGGIO - STAZIONE 1) Non prevedere un nuovo accesso al parcheggio da via Cavalieri in quanto troppo prossimo alla nuova rotatoria esistente dell'incrocio Fermi/cavalieri 2) Realizzare il nuovo parcheggio con pavimentazione drenante (prevedere sistemi di drenaggio urbano sostenibile con sistema raccolta acque piovane per riutilizzarla per irrigazione del verde); 3) Prevedere nuovo verde tra i parcheggi e filare alberato lungo lato del supermercato 4) Eliminare il tratto ciclabile previsto tra parcheggio e supermercato; 5) Eliminare portabici previsti in progetto ma realizzare velostazione (della tipologia di via XXIV Maggio con accesso regolato da CRS, videosorveglianza e punti di ricarica per veicoli elettrici) ove sono attualmente collocati porta-biciclette (zona nord-est del piazzale Pisoni); 6) In adiacenza alla velostazione di cui al punto precedente, prevedere spazio attrezzato per la manutenzione delle biciclette; 7) Prevedere colonnine ricarica auto elettriche; 8) Prevedere impianto di illuminazione parcheggio con tecnologia LED; 9) Implementare nel nuovo parcheggio, e in tutti quelli esistenti in zona un sistema di Smart Parking, dotando i posteggi di tutti i sensori e dispositivi necessari a controllare automaticamente ingressi, uscite e tempi di permanenza di ciascun veicolo.	
63.6	6	F) FV04 - STAZIONE DI PARABIAGO - ADEGUAMENTO FERMATA ESISTENTE 1) Evidenziare nuovo stato di fatto in seguito agli interventi di riqualificazione del piazzale della stazione effettuati dall'A.C. 2) Revisione del sistema di video sorveglianza previsto in progetto (alquanto vetusto) con sistemi di nuova generazione con la possibilità di riconoscimento facciale e della sua connessione con il sistema comunale, connesso con le forze dell'ordine; 3) Realizzare idonea videosorveglianza a controllo dei punti ciechi delle nuove rampe di scale previste in accesso ai binari; 4) mantenimento delle 2 telecamere attualmente installate nel sottopasso da parte dell'A.C. 5) Prevedere sulle rampe di scale canaline metalliche per facilitare la risalita delle biciclette; 6) Prevedere lo smaltimento delle acque meteoriche piazzali, banchine, pensiline in loco con sistemi di drenaggio urbano sostenibile ad esempio tramite pozzi perdenti/trincee drenanti in luogo del recapito in fognature delle acque meteoriche sul lato nord della stazione (Piazzale della Stazione Viale Matteotti).	
63.7	7	G) SL10 - Prolungamento sottovia viale Matteotti: 1) Non prevedere impianto smaltimento acque meteoriche sottovia (sollevamento, desoleatore, trincea drenante) : prevista la realizzazione di vasca volano in zona cimitero da parte di CAP HOLDING SPA per la risoluzione degli allagamenti periodici del sottopasso ferroviario; 2) spostamento e mantenimento in funzione dell'impianto comunale di video- sorveglianza esistente sul sottovia.	
63.8	8	NRX9 Ripristino collegamento ciclopedonale viale Matteotti via Zanella: 1) In luogo dell'opera prevista, visto anche eliminazione del passaggio a livello di via Battisti si richiede il collegamento di via della Costituzione con rotatoria viale Matteotti/via Butti tramite la realizzazione di una nuova bretella viaria 2) A seguito della realizzazione di quanto sopra, si chiede di riqualificare l'asse viario di via Costituzione e via Statuto prevedendo senso unico e realizzando una pista ciclo-pedonale ed aiuole alberate, la pista ciclo pedonale dovrà connettersi da un lato al passaggio del sottovia di via matteotti dall'alto alla cilabile di via Mighetti 3) al posto dell'opera prevista in progetto si chiede di realizzare idoneo filare di alberatura	
63.9	9	J) SL08 - Nuovo sottopasso via Battisti: 1) Lato nord (verso via s. Anna): lo sbarco della rampa pedonale deve essere contestualizzato con la realizzazione di uno spazio pubblico adeguato che riqualifichi lo spazio a verde a parcheggi antistante con copertura idonea (possibilmente simile a quanto previsto per le rampe di scale della stazione di Parabiago). La copertura dovrà essere realizzata anche sulle rampe per diversamente abili; 2) Lato sud (via Battisti): lo sbarco della rampa pedonale deve essere contestualizzato con la realizzazione di uno spazio pubblico (anche in questo caso si chiede copertura delle stesse); 3) Lato sud (via Battisti): prevedere collegamento rampa di accesso al sottopasso con la pista ciclo- pedonale esistente in via sant'Anna 4) Prevedere rampa scale lato sud parallela all'asse della sottovia ciclopedonale (proposta progettuale poco sicura per l'utente: la soluzione proposta di rampe di scala non permette di guardare le uscite e si viene a creare una zona d'ombra e non permette un visuale che traguarda l'uscita 5) Prevedere impianto video-sorveglianza con riconoscimento facciale, collegato con le forze dell'ordine, a controllo del sottopasso e delle relative rampe 6) Prevedere ai bordi delle rampe di scale canalina metallica per facilitare la risalita delle biciclette portate a mano 7) creare connessione tra ciclabile di via sant'anna e opera in oggetto 8) prevedere sistemazione a vere aree adiacenti da concordare con A.C. riqualificazione semi edifici in demolizione	

63.10	10	SL11 - Ampliamento sottovia via Minghetti: 1) Non prevedere impianto smaltimento acque meteoriche sottovia (sollevamento, desoleatore, trincea drenante): recente realizzazione batteria pozzi perdenti per drenaggio acque meteoriche per la risoluzione degli allagamenti periodici del sottopasso ferroviario, prevedere, se è necessario, ampliamento dei pozzi perdenti; 2) Creare connessione ciclo-pedonale tra la pista ciclabile esistente lungo la via Minghetti, connettere ad essa la ciclabile richiesta ne punto 12 della presente, proseguire con la ciclovia verso la scuola Rapizzi in via Legnano, dove sarà da realizzare un attraversamento protetto e sicuro per pedoni e bici. La ciclovia dovrà proseguire lungo viale Legnano fino ad intercettare la prevista rotonda in progetto; 3) Spostamento e mantenimento in funzione dell'impianto comunale di video-sorveglianza esistente sul sottovia	
63.11	11	L) NRX2 Rotatoria via Legnano / via Resegone: 1) Prevedere realizzazione di parcheggio area comunale di via Legnano adiacente alla rotonda con pavimentazione drenante, creare filare alberato su tutto il perimetro e installare colonnina ricarica per auto elettriche; 2) Estendere la pista ciclabile in progetto, prevista sul tratto di via Legnano/Resegone dando continuità al tratto ciclopedonale chiesto nel precedente punto.	
63.12	12	M) SL09 - Nuovo sottovia via Resegone (Prog 9159.77): 1) Realizzare connessione ciclabile tra gli interventi di via Resegone e la scuola rapizzi dando continuità al tratto ciclopedonale chiesto nel precedente punto 2) Prevedere pista ciclabile sul lato di Parabiago per dare continuità alla pista ciclabile in fase di realizzazione di via Galilei / via del Lauro a Parabiago e agevolare la connessione con la ciclabile richiesta su via Legnano; 3) Prevedere filare alberato in adiacenza della pista ciclabile; 4) Prevedere impianto di video-sorveglianza connesso al Comando di P.L. con caratteristiche similari a quelli esistenti sui sottopassi parabiaghesi	
MATTM-2021-0070650			
64.1	comune di Vanzago	per il progetto vigente della Rho-Parabiago, presentato nel Dicembre 2020 agli enti e poi modificato/integrato per la procedura di VIA nel Marzo 2021 vi è un contrasto con quanto richiesto dalla Commissione Europea per la Rho-Parabiago all'interno della procedura di approvazione del PNRR:	Alla luce di quanto riportato nel seguito, non si condivide l'affermazione circa un eventuale contrasto tra l'attuale Progetto e quanto richiesto dalla Commissione Europea ai fini della procedura di approvazione del PNRR.
64.2		1. Nel redigere lo Studio di Impatto Ambientale, non sono state seguite le linee guida nazionali per la valutazione d'impatto pubblicate nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28 dicembre 2019 e, in particolare, non è stata esperita alcuna procedura di Valutazione di Incidenza sul progetto definitivo depositato nel dicembre 2020. Si ricorda che a meno di 700 metri dalla ferrovia è presente il Sito di Interesse Comunitario IT2050006 Bosco di Vanzago gestito dal WWF che ha espresso nel 2013 parere negativo sull'allora redatto Studio di Incidenza. Tale mancanza non è solamente formale, ma è una lacuna sostanziale perché, applicando il principio di precauzione, l'opera è talmente impattante su Vanzago da pregiudicare l'ecosistema e gli habitat tutelati non solo dal SIC ma anche dalle norme a tutela della Rete Ecologica Regionale e Provinciale.	Si fa presente che oggetto della valutazione non è l'opera di potenziamento infrastrutturale nel suo complesso (opera questa che ha già ricevuto, nella sua configurazione del PD2013, parere positivo dalla CTVA) quanto gli aggiornamenti e le integrazioni intervenute ai fini di adeguamento normativo e per ottemperare al quadro prescrittivo maturato a valle del suddetto parere. Per quanto riguarda specificatamente le relazioni tra le opere oggetto di valutazione e l'emergenza naturalistica costituita dal Bosco di Vanzago, si evidenzia che non solo gli interventi in valutazione non producono ricadute negative sull'area tutelata, ma, con la nuova soluzione di drenaggio (con la quale si evita il recapito delle acque di piattaforma sul Derivatore di Parabiago) si evitano le potenziali interferenze indirette del PD2013.
64.3		Nel redigere lo Studio di Impatto Ambientale, non è stata rispettata la direttiva 2011/92/UE (in particolare l'integrazione per la Direttiva 2014/52/UE) nella parte in cui si richiede di valutare gli effetti sull'ambiente dovuti al "...e) al cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti esistenti e/o approvati, tenendo conto di eventuali problemi ambientali esistenti, relativi ad aree di particolare importanza ambientale suscettibili di risentirne gli effetti o all'uso delle risorse naturali". Nella fattispecie, infatti, lo Studio di Impatto Ambientale presentato fa riferimento al solo tratto Rho-Parabiago (8 km e circa 300 treni/giorno) senza considerare il successivo triplicamento Parabiago-Gallarate (totale di 32 km e oltre 400 treni/giorno).	Nel valutare gli impatti riconducibili agli aggiornamenti e integrazioni progettuali si è tenuto conto della sovrapposizione degli effetti prodotti dalle altre opere in progetto. Si evidenzia inoltre che gli impatti riconducibili alle variazioni progettuali introdotte sono tali da non modificare in negativo l'impatto atteso e già valutato come compatibile del potenziamento nel suo complesso.
64.4		Il progetto vigente del quadruplicamento Rho-Parabiago interferisce pesantemente con il Canale Villorosi e quindi con il sistema delle acque e la fornitura delle dispense irrigue all'agricoltura e alle zone di campagna nel Nord-Ovest di Milano come indicato in allegato, in contrasto con la Direttiva 2000/60/CE, in particolare art. 1 specialmente i commi a) ed e) e art. 4 comma 1 a) i), ii), iii);	L'interferenza prodotta è temporanea e limitata alla sola fase di realizzazione dei tratti di raccordo tra l'attuale opera e quella in progetto. Non si condivide quanto affermato in merito all'eventuale contrasto tra l'opera in questione e la Direttiva Acque.
64.5		Il progetto del quadruplicamento in sé, la sua cantierizzazione e alcune scelte progettuali specifiche (ad esempio il posizionamento dei cantieri e i percorsi dei mezzi pesanti, le barriere antirumore alte 7,5 metri dal piano della ferrovia, il mancato potenziamento – e anzi – i restringimenti dei varchi ecologici perimetrali, gli interventi sul Canale Villorosi, ...) sono altamente impattanti sull'ambiente di Vanzago tale da renderlo non compatibile a livello locale	Si fa presente che in questa fase è stata rivista l'organizzazione del sistema di cantierizzazione. La nuova soluzione determina una riduzione degli impatti attesi sulle aree abitate, sia con l'aumento del numero delle aree di cantiere che ha determinato una maggiore distribuzione sul territorio delle emissioni e dei flussi dei mezzi d'opera, sia con l'allontanamento di alcune aree di cantiere da zone sensibili. Per quanto riguarda le mitigazioni acustiche, che l'aggiornamento progettuale in esame recepisce quello del PD2013, integrandolo con uno scenario mitigativo alternativo meno gravoso, riferito all'attivazione della sola tratta Rho - Parabiago. Per quanto riguarda l'interferenza con il Varco Ecologico n.8, si fa presente che tale interferenza, associata al posizionamento del Cantiere AS01, è temporanea e estrinsecamente contenuta, in quanto resta garantita all'interno del corridoio una sezione libera al passaggio della fauna maggiore di 100 metri. Si evidenzia, peraltro, che al termine dei lavori sarà previsto un intervento di riqualificazione e potenziamento vegetazionale volto a migliorare, rispetto allo stato di fatto, la funzionalità ecologica dell'area. In merito agli impatti determinati dagli interventi sul Canale di Vanzago, si rimanda a quanto espresso al punto precedente.
MATTM-2021-0070652			
65.1	comune di Vanzago	per il progetto vigente della Rho-Parabiago, presentato nel Dicembre 2020 agli enti e poi modificato/integrato per la procedura di VIA nel Marzo 2021 vi è un contrasto con quanto richiesto dalla Commissione Europea per la Rho-Parabiago all'interno della procedura di approvazione del PNRR:	Vedi risposta al punto precedente (punto 64)
65.2		1. Nel redigere lo Studio di Impatto Ambientale, non sono state seguite le linee guida nazionali per la valutazione d'impatto pubblicate nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28 dicembre 2019 e, in particolare, non è stata esperita alcuna procedura di Valutazione di Incidenza sul progetto definitivo depositato nel dicembre 2020. Si ricorda che a meno di 700 metri dalla ferrovia è presente il Sito di Interesse Comunitario IT2050006 Bosco di Vanzago gestito dal WWF che ha espresso nel 2013 parere negativo sull'allora redatto Studio di Incidenza. Tale mancanza non è solamente formale, ma è una lacuna sostanziale perché, applicando il principio di precauzione, l'opera è talmente impattante su Vanzago da pregiudicare l'ecosistema e gli habitat tutelati non solo dal SIC ma anche dalle norme a tutela della Rete Ecologica Regionale e Provinciale.	
65.3		Nel redigere lo Studio di Impatto Ambientale, non è stata rispettata la direttiva 2011/92/UE (in particolare l'integrazione per la Direttiva 2014/52/UE) nella parte in cui si richiede di valutare gli effetti sull'ambiente dovuti al "...e) al cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti esistenti e/o approvati, tenendo conto di eventuali problemi ambientali esistenti, relativi ad aree di particolare importanza ambientale suscettibili di risentirne gli effetti o all'uso delle risorse naturali". Nella fattispecie, infatti, lo Studio di Impatto Ambientale presentato fa riferimento al solo tratto Rho-Parabiago (8 km e circa 300 treni/giorno) senza considerare il successivo triplicamento Parabiago-Gallarate (totale di 32 km e oltre 400 treni/giorno).	
65.4		Il progetto vigente del quadruplicamento Rho-Parabiago interferisce pesantemente con il Canale Villorosi e quindi con il sistema delle acque e la fornitura delle dispense irrigue all'agricoltura e alle zone di campagna nel Nord-Ovest di Milano come indicato in allegato, in contrasto con la Direttiva 2000/60/CE, in particolare art. 1 specialmente i commi a) ed e) e art. 4 comma 1 a) i), ii), iii);	
65.5		Il progetto del quadruplicamento in sé, la sua cantierizzazione e alcune scelte progettuali specifiche (ad esempio il posizionamento dei cantieri e i percorsi dei mezzi pesanti, le barriere antirumore alte 7,5 metri dal piano della ferrovia, il mancato potenziamento – e anzi – i restringimenti dei varchi ecologici perimetrali, gli interventi sul Canale Villorosi, ...) sono altamente impattanti sull'ambiente di Vanzago tale da renderlo non compatibile a livello locale	