

Spett. **Ministero della Transizione Ecologica**
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
VA@pec.mite.gov.it

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS
III.mo Presidente Massimiliano Atelli

5 Luglio 2022

Oggetto: **Aggiornamento della Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 216, comma 27, del D.Lgs. 50/2016 per gli effetti dell'art.185 del D.Lgs. 163/2006 in esito agli approfondimenti progettuali e alle prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Pareri nn. 98/2014 e 73/2019.**

Progetto definitivo del quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate (C.U.P. J31J05000010001).

Integrazioni.

OSSERVAZIONI

Il sottoscritto IRENE VANINI

in qualità di soggetto interessato, in quanto residente in aree che saranno impattate dal progetto in oggetto, presa visione degli elaborati in oggetto,

presa visione della documentazione integrativa predisposta da RFI in riscontro alla nota della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS prot. m_ante.CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001124.28-02-2022, pubblicata sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero della Transizione Ecologica,

sottoscrive interamente le osservazioni trasmesse dal "Comitato Civico contro il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago" in merito agli impatti complessivi dell'opera e alle integrazioni progettuali in esame;

al fine di rappresentare e documentare ulteriormente gli impatti ambientali dell'opera, allega le osservazioni inviate nel Gennaio 2021 in occasione dell'avvio del procedimento di esproprio ex art. 167, comma 5, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., chiedendo alla Commissione VIA di considerarle quali osservazioni valide anche nell'ambito della presente procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, in quanto strettamente relative agli impatti che la popolazione subirà a causa dell'opera;

condivide pienamente le conclusioni delle osservazioni del "Comitato Civico contro il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago" e le conseguenti richieste alla Commissione, di seguito riportate:

CONCLUSIONI

Anche la documentazione integrativa prodotta da RFI su richiesta del MITE (così come tutta la precedente documentazione progettuale):

- **conferma l'insostenibilità ambientale dell'opera, in quanto sovradimensionata rispetto alla ristrettezza del corridoio infrastrutturale e al contesto fortemente urbanizzato**, nel quale l'opera determina gravi e molteplici impatti a fronte dei quali non è possibile attuare mitigazioni sufficienti ed efficaci. (Insostenibilità, ci preme ricordarlo ancora, già inequivocabilmente dichiarata in fase di progettazione preliminare dagli stessi progettisti e dalla Commissione Speciale VIA con parere Prot. GAB/2004/7508/B05 del 06/07/2004);

- **solleva nuovi impatti ambientali derivanti dagli aggiornamenti del progetto**, in particolare con riferimento al rilevante aumento di consumo di suolo e aree di cantiere, e alle conseguenti ripercussioni su popolazione e biodiversità, con un ulteriore aggravio degli impatti ambientali complessivi;
- **lascia irrisolte problematiche ambientali di primaria importanza** quali quelle relative a rumore, vibrazioni, aree di cantiere;
- **rimanda alla progettazione esecutiva e alle scelte dell'appaltatore aspetti essenziali per la valutazione dell'impatto ambientale dell'opera** (quali l'ubicazione e organizzazione delle aree di cantiere e il recepimento delle prescrizioni sul rumore): aspetti che dovrebbero essere invece compiutamente valutati in sede di VIA, e non posticipati alla fase esecutiva che non sarà sottoposta ad alcuna approvazione del MITE (né tantomeno di qualsiasi altro Ente, dal momento che l'opera è commissariata allo stesso proponente dell'opera, RFI).

Le suddette criticità ambientali e carenze progettuali comportano, a nostro avviso, un parere di compatibilità ambientale negativo.

Conseguentemente, gli scriventi chiedono:

Che la Commissione VIA accolga le osservazioni di cui sopra relative all'impatto complessivo dell'opera e alle integrazioni progettuali (stante lo stretto collegamento delle integrazioni con l'intera opera, rispetto alla quale peraltro la Commissione Europea aveva richiesto particolare attenzione in sede di approvazione del PNRR).

Che la Commissione VIA si pronunci non solo sugli aspetti aggiornati del progetto, ma sull'intero progetto nel suo complesso, con parere di compatibilità ambientale negativo (considerando che l'atto conclusivo del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera nel suo complesso non è ancora stato adottato).

In fede

Irene Vanini



documento firmato digitalmente

Allegati:

1. Copia del documento di identità del firmatario.
2. Copia delle osservazioni inviate nel Gennaio 2021 in occasione dell'avvio del procedimento di esproprio ex art. 167, comma 5, D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.



Spett. **Ministero della Transizione Ecologica**
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
VA@pec.mite.gov.it

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS
Ill.mo Presidente Massimiliano Atelli

4 Luglio 2022

Oggetto: **Aggiornamento della Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 216, comma 27, del D.Lgs. 50/2016 per gli effetti dell'art.185 del D.Lgs. 163/2006 in esito agli approfondimenti progettuali e alle prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Pareri nn. 98/2014 e 73/2019.**

Progetto definitivo del quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate (C.U.P. J31J05000010001).

Integrazioni.

OSSERVAZIONI

Lo scrivente "Comitato Civico contro il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago", (CF 93542340158), con sede in Vanzago (MI), Via Montello 19/21, in persona del suo legale rappresentante Alberto Maggioni (che firma in calce il presente documento sia come legale rappresentante del Comitato, sia in proprio come soggetto direttamente interessato):

in qualità di soggetto avente un interesse diretto, concreto e attuale in quanto avente i seguenti scopi statutari (art. 2 dello Statuto dell'Associazione, allegato alla presente): *"1. agire per la tutela dei diritti umani, dei diritti sociali e a salvaguardia dell'ambiente, del territorio, della salute e della sicurezza individuale e collettiva della cittadinanza, con particolare riferimento al territorio del Sempione in cui risulta radicata e stabilmente collegata; 2. informare correttamente e sensibilizzare la cittadinanza sui rischi per l'ambiente, il territorio, la salute e la sicurezza individuale e collettiva connessi alla realizzazione di progetti ed interventi pubblici e privati destinati ad incidere sui beni e sui diritti tutelati, con particolare, ma non esclusivo, riferimento al potenziamento della tratta ferroviaria Rho Parabiago; 3. condurre iniziative di studio, ricerca e approfondimento dei progetti alternativi o delle proposte di modifica dei progetti tali da incidere sui beni e diritti tutelati, con particolare, ma non esclusivo, riferimento al potenziamento della tratta ferroviaria Rho-Parabiago"*,

presa visione della documentazione integrativa predisposta da RFI in riscontro alla nota della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS prot. m_amte.CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001124.28-02-2022, pubblicata sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero della Transizione Ecologica,



FORMULA LE SEGUENTI OSSERVAZIONI

1. In merito agli impatti complessivi dell'opera
2. In merito alle integrazioni progettuali

1. IN MERITO AGLI IMPATTI COMPLESSIVI DELL'OPERA

Gli scriventi chiedono che codesta III. ma Commissione voglia gentilmente prendere in considerazione quanto di seguito esposto e richiamato, stante lo stretto collegamento delle integrazioni attualmente in esame con l'intera opera e considerando che alla luce della sentenza del Consiglio di Stato n. 07714/2021 l'atto conclusivo del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera nel suo complesso non è ancora stato adottato, ragione per cui non opera alcuna presunzione di legittimità dello stesso.

Gli scriventi confermano e ribadiscono quanto comunicato nelle osservazioni relative all'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale trasmesse in data 04/06/2021 e firmate da 605 cittadini direttamente interessati dagli impatti dell'opera, osservazioni che si ritrasmettono integralmente in allegato alle presenti e che si chiede alla Commissione di prendere in considerazione, con riferimento, in estrema sintesi, ai seguenti dati di fatto:

- i. **L'opera presenta rilevanti impatti ambientali in quanto palesemente sovradimensionata rispetto al corridoio ferroviario a disposizione**, un corridoio fisicamente molto ristretto nell'ambito di un contesto fortemente urbanizzato (per la descrizione puntuale degli impatti si rimanda alle osservazioni trasmesse in data 04/06/2021 e qui allegate). Impatti che, nonostante numerosi aggiornamenti e integrazioni del progetto, restano non adeguatamente mitigati né mitigabili, proprio a causa della ristrettezza del corridoio infrastrutturale che corre in mezzo ai centri abitati e in estrema vicinanza delle abitazioni. Questa situazione resta immutata anche con le ultime integrazioni presentate, che chiaramente, essendo relative ad aspetti specifici, non influiscono sull'opera nel suo complesso. L'opera resta quindi **insostenibile** per il contesto in cui è stata progettata.
- ii. L'insostenibilità dell'opera è ben nota **sia ai proponenti che al Ministero dell'Ambiente**, che in fase di progettazione preliminare **avevano** essi stessi, per primi, **esplicitamente dichiarato e preso atto dell'infattibilità del quadruplicamento** proprio in ragione dei *vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico*:
 - Italferr, Progetto preliminare, Relazione Tecnica, Cap. 5.1: "La scelta di realizzare un terzo binario piuttosto che un quadruplicamento della linea è dettata dai vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico. Tale contesto non permette, infatti, l'inserimento di un ulteriore quarto binario nella sede esistente".
 - Parere della Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente Prot. GAB/2004/7508/B05 del 06/07/2004: "Nel SIA si sostiene che la soluzione scelta (n.d.r. il progetto preliminare a tre binari) è l'unica soluzione perseguibile dato il contesto fortemente urbanizzato" (pg.7); "...situazione limite in cui si trova la linea esistente per molti tratti chiusa e compressa dalle due parti da una cortina di edifici a destinazione produttiva e residenziale. Questa circostanza pone in criticità l'ampliamento, pur di pochi metri, del fascio ferroviario: il potenziamento della linea esistente solleva i problemi del rumore, delle vibrazioni e dell'impatto sul paesaggio (...) La ristrettezza del corridoio a disposizione esaspera il semplice tema dell'inserimento del terzo binario" (pg.22).



A fronte di tali esplicite e inequivocabili dichiarazioni, **non si comprende come il successivo parere della stessa Commissione Speciale VIA n. 1509 del 23/05/2014 possa aver approvato la compatibilità di un'opera che con precedente parere aveva espressamente escluso**, sulla scorta di quanto dichiarato dagli stessi proponenti, senza che fossero cambiate (e non lo sono naturalmente nemmeno ora) le condizioni per cui il quadruplicamento era stato giudicato non realizzabile, ovvero i *vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico*, ma solo il modulo procedimentale prescelto (e certo si converrà che una variazione di tipo procedurale non può cancellare le problematiche ambientali fisicamente presenti sul territorio, né l'incompatibilità dell'opera dichiarata dai proponenti - e dal Ministero dell'Ambiente - in base a valutazioni progettuali, proprio in ragione delle problematiche ambientali presenti)¹.

La contraddittorietà e l'irragionevolezza di questa situazione sono evidenti.

Conseguentemente, gli scriventi ritengono importante ribadire la gravità degli impatti in relazione alla ristrettezza del corridoio infrastrutturale e al contesto urbanizzato circostante, l'impossibilità di attuare mitigazioni sufficienti ed efficaci, e la conseguente insostenibilità ambientale dell'opera nel suo complesso.

Pertanto, considerato che (diversamente da quanto controdedotto da RFI in merito alle precedenti osservazioni) l'atto conclusivo del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera non è ancora stato adottato, **gli scriventi chiedono che l'attuale Commissione si pronunci non solo sugli aspetti aggiornati del progetto, ma sull'intero progetto nel suo complesso, con parere di compatibilità ambientale negativo, coerentemente con quanto dichiarato dallo stesso Ente nel 2004 e con le immutate condizioni del contesto ambientale in cui l'opera è collocata.**

2. IN MERITO ALLE INTEGRAZIONI PROGETTUALI

Punto 1.3 e Punto 7.3 – Dettagli sulle aree di cantiere

Alla richiesta di maggiori dettagli relativamente alle aree di cantiere CO01, AS02 (area di stoccaggio Pantanedo), AS04 (area di stoccaggio Morosini), AT06 (area tecnica Buozi), AT08 (area tecnica Raccordo Y), la risposta di RFI che rimanda all'Appaltatore e alla progettazione esecutiva, specificando che *"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 (...)"*, è **del tutto insufficiente rispetto ai chiarimenti richiesti dal Ministero e solleva forti preoccupazioni in merito alla certezza della valutazione dell'impatto ambientale relativo ai molteplici impatti delle aree di cantiere**, dal momento che si prevede che ubicazione e caratteristiche di tali aree possano essere cambiate in fase esecutiva a discrezione dell'Appaltatore.

Considerando la rilevanza degli impatti delle aree di cantiere sul territorio (evidenziata dalla stessa RFI) dato il numero estremamente elevato e le dimensioni di tali aree (nell'attuale versione del progetto n. 33 aree di

¹ Per questi motivi lo scrivente Comitato e privati cittadini in proprio hanno promosso ricorso al TAR Lombardia per l'annullamento del parere della Commissione VIA n.1509/2014. Il ricorso è stato respinto dal TAR con Sentenza n.00121/2021 del 15/01/2021, che sosteneva la completezza e discrezionalità del parere della Commissione VIA (in palese contraddizione rispetto alla Sentenza n. 01914 del 9/7/2012 con cui lo stesso TAR aveva accolto il ricorso del Comitato annullando il progetto per motivazioni strettamente connesse al ricorso in oggetto), mentre il Consiglio di Stato con sentenza n. 07714/2021 ha dichiarato inammissibile il ricorso in quanto relativo ad un atto endoprocedimentale, specificando che tale atto non costituisce il provvedimento conclusivo del procedimento di VIA, che è costituito invece dal decreto del Ministero dell'Ambiente o del CIPE. Alla luce di tale sentenza, pertanto, l'atto conclusivo del procedimento di VIA non è ancora stato adottato (diversamente da quanto controdedotto da RFI in merito alle precedenti osservazioni).



cantiere, comprese le nuove aree per il by-pass del canale derivatore Valle Olona), **non è accettabile che l'ubicazione e le caratteristiche di tali aree, e conseguentemente gli impatti associati, non siano ancora certi in fase di Valutazione di Impatto Ambientale.**

Quale valore può avere una valutazione degli impatti effettuata in base ad aree che potrebbero non essere quelle definitive? Come può il Ministero formulare eventuali prescrizioni specifiche sulle mitigazioni se le aree di cantiere potranno essere diverse da quelle in valutazione? In che modo sarà garantito che le eventuali nuove aree di cantiere individuate dall'Appaltatore siano compatibili? Come ne verranno valutati gli impatti, come ne verranno individuate le mitigazioni se la fase esecutiva non sarà sottoposta ad alcuna approvazione del MITE? (né tantomeno di qualsiasi altro Ente, dal momento che l'opera è commissariata allo stesso proponente dell'opera).

Gli scriventi ritengono che questa incertezza determini di per sé l'inapprovabilità del progetto, in quanto non può essere valutata positivamente la compatibilità ambientale di un'opera senza avere alcuna certezza sugli impatti relativi alla fase di cantiere (tanto più considerata la notevole rilevanza di tali impatti).

Punto 1.1 – By-pass del canale derivatore Valle Olona

Il Ministero, sulla scorta di quanto evidenziato dal Consorzio di bonifica Est Ticino Villoresi, ha richiesto l'elaborazione di una soluzione progettuale alternativa agli interventi di progetto previsti sul canale derivatore Valle Olona, il cui spostamento, tombinatura e restringimento per un lungo tratto adiacente al tracciato ferroviario comporterebbero impatti sull'agricoltura compromettendo l'irrigazione dei circa 3600 ha agricoli irrigati.

L'alternativa proposta, costituita da un by-pass tra Pogliano e Pregnana, se ha indubbiamente il merito di salvaguardare l'irrigazione dei campi agricoli, comporta però come contropartita un aumento dell'incidenza delle attività di cantiere sul territorio, andando ad interessare una vasta area a sud del tracciato ferroviario che non sarebbe stata altrimenti direttamente interessata dai lavori. **La soluzione alternativa determina quindi ulteriori impatti sulla popolazione**, considerando in particolare la previsione di due nuove aree di cantiere prospicienti una zona residenziale densamente abitata (con conseguenti ripercussioni in termini di rumore, traffico ed emissioni in atmosfera), **nonché ulteriori impatti sulla biodiversità**, considerando che il nuovo tracciato del canale si sviluppa parzialmente all'interno del Parco Agricolo Sud Milano.

Con questa osservazione non si intende esprimere una preferenza per l'una o per l'altra soluzione, ma piuttosto evidenziare e **ribadire l'infattibilità dell'opera, in quanto**, come abbiamo più volte rilevato nel corso del tormentato iter del progetto e dei numerosi aggiornamenti di volta in volta apportati, **ogni modifica progettuale, anche se finalizzata a ridurre determinati impatti, ne genera inevitabilmente dei nuovi, proprio in ragione del fitto contesto urbanistico** richiamato nella prima parte delle presenti osservazioni (nonché della sensibilità della zona dal punto di vista ecologico), e in sostanza dell'assenza di spazi sufficienti e idonei ad ospitare il raddoppio del corridoio ferroviario e le conseguenti, ingenti modifiche di tutte le infrastrutture che lo intersecano.

Evidenziamo inoltre che RFI non intende farsi carico della progettazione della soluzione alternativa, ma rimanda al Consorzio di bonifica Est Ticino Villoresi, con ciò lasciando aperta l'incertezza in merito alla soluzione definitiva e ai relativi impatti ambientali e determinando quindi l'impossibilità per la Commissione VIA di valutare compiutamente la compatibilità ambientale dell'opera.



Punto 3.1 – Effetti delle modifiche progettuali sulla componente biodiversità

Le risposte di RFI in merito agli effetti sulla componente biodiversità tendono a minimizzare gli impatti sulla biodiversità delle modifiche del progetto, e in generale del progetto nel suo complesso, in relazione sia all'estensione che alla tipologia delle aree interessate.

Gli scriventi non concordano con quanto sostenuto da RFI, in quanto:

- RFI ritiene che l'incremento della superficie di ingombro delle opere, e quindi del consumo di suolo, sia limitato. L'incremento va da 419'446 mq (Progetto Definitivo 2013) a **435'346 mq** (Progetto Definitivo 2021), per un totale di 15'900 mq (di cui circa metà aree urbanizzate e metà aree agricole/naturali). In un contesto urbanizzato e ristretto quale quello in questione, una superficie di 15'900 mq non può essere considerata limitata, soprattutto se si considera che dietro questo numero vi sono nuovi espropri e che questo ingombro aggiuntivo comporta un'ulteriore sottrazione di spazi di vita importanti per la popolazione e per la biodiversità. Inoltre, ribadendo quanto già espresso nelle nostre precedenti osservazioni trasmesse in data 04/06/2021 e qui allegate in merito al consumo di suolo e agli impatti ecologici, riteniamo che **un consumo di suolo di 435'346 mq per la realizzazione di soli 9 km di ampliamento ferroviario sia assolutamente eccessivo.**

Usando un paragone poco tecnico (ce ne scusiamo), ma sicuramente immediato, 435'346 mq corrispondono a circa 60 campi da calcio: quasi 7 campi da calcio per ogni km. Anche in questo caso, i numeri evidenziano chiaramente quanto l'opera sia **sovradimensionata in relazione alla capacità e sensibilità del territorio circostante**, e di conseguenza quanto siano ingenti gli impatti ambientali.

- Per quanto riguarda le superfici a maggiore naturalità, RFI sostiene che l'incremento riguarda "aree naturali marginali, costituite da formazioni lineari arboree e arbustive e zone ripariali che si sviluppano a ridosso della ferrovia e che risultano banalizzate, quasi immancabilmente, dalla presenza di specie alloctone, e in particolare della robinia". Le aree in questione non sono assolutamente "marginali" dal punto di vista ecologico: semmai residuali nell'ambito urbanizzato, ma proprio per questo particolarmente importanti: come abbiamo evidenziato nelle precedenti osservazioni trasmesse in data 04/06/2021 e qui allegate, queste aree naturali rivestono infatti un **elevato valore ecologico**, in quanto rappresentano gli ultimi siti di rifugio e di alimentazione per la fauna, nonché corridoi e *stepping stones* importanti all'interno del tessuto urbanizzato, e sono indispensabili per garantire una minima continuità ecologica nell'ambito di un territorio già troppo cementificato e frammentato. Le opere a verde previste come mitigazione non sono assolutamente sufficienti a compensare la perdita delle aree sottratte. **L'eliminazione di queste aree si pone tra l'altro in contrasto con le indicazioni della pianificazione territoriale regionale e provinciale**, che indirizzano verso la valorizzazione delle reti ecologiche, la salvaguardia dei varchi ineditati fondamentali per la realizzazione dei corridoi ecologici e la realizzazione di connessioni tra le aree protette presenti sul territorio (Parco Agricolo Sud Milano, PLIS del Basso Olona, Bosco WWF di Vanzago, Parco del Roccolo). Specifichiamo inoltre che la robinia (*Robinia pseudacacia*), diffusa nelle aree di pianura dal XVII sec., da tempo non è più considerata specie alloctona e costituisce ormai una specie tipica delle formazioni boschive ai margini delle zone agricole e urbane.
- Per quanto riguarda le aree di cantiere, nel progetto attuale assommano al numero, elevatissimo, di 33, la stessa RFI ritiene "significativo" l'incremento della superficie occupata, che passa da 157.177 mq (Progetto Definitivo 2013) a **253.748 mq** (Progetto Definitivo 2021), **con un incremento di 96.572 mq**, in gran parte aree agricole. Riprendendo il paragone di cui sopra, le aree di cantiere assommano a circa 36 campi da calcio, con un incremento di 14 rispetto alla versione progettuale del 2013. Ancora numeri



evidentemente sovradimensionati rispetto a soli 9 km di linea ferroviaria (28'200 mq di aree di cantiere per km) La stessa RFI valuta che *“In base all’analisi comparativa di cui sopra - come già peraltro rilevato nello Studio di Impatto Ambientale, che giudica la modifica al sistema di cantierizzazione sensibilmente peggiorativa – si evidenzia che la modifica al sistema di cantierizzazione produce inevitabilmente un incremento del livello di interferenza del progetto con l’ecosistema agricolo; incremento, questo, non sufficientemente bilanciato dalla minore sottrazione di aree naturali o semi naturali conseguita con la cantierizzazione del PD 2021”*. Sebbene si preveda che queste aree siano restituite al loro stato originario al termine dei lavori, la loro occupazione comporterà comunque un ulteriore, rilevante aumento del consumo di suolo per tutta la durata dei lavori e sino al loro completo ripristino, ovvero almeno 5 anni, considerando inoltre che la vegetazione sarà totalmente rimossa e che, una volta ripiantumata, ci vorranno anni perché si sviluppi sino a tornare allo stato originario. **L’occupazione di suolo determinata dalle aree di cantiere aggrava quindi in maniera decisamente rilevante gli impatti sulla biodiversità.**

Inoltre, per quanto riguarda il ripristino finale si rimanda a quanto detto in merito al **Punto 1.3**, in cui alla domanda del Ministero in merito a come verranno ripristinate le aree di cantiere CO01, AS02, AS04, AT06, AT08, RFI ha rimandato all’Appaltatore e alla progettazione esecutiva, specificando che *“Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l’organizzazione logistica...”* e che *“nel caso in cui l’appaltatore confermasse tali aree (...) a conclusione dei lavori, provvederà a restituirle allo stato ante operam”*. **Ciò non fornisce alcuna garanzia sull’effettivo e completo ripristino delle aree al loro stato originario.**

Punto 3.2 – Misure di mitigazione per specie tutelate in Allegato D del DPR 357/1997

Il Ministero ha richiesto di *valutare la necessità di mettere in atto ulteriori mitigazioni specifiche, tenendo conto delle misure di conservazione previste dall’art. 8 del Regolamento D.P.R. n. 357 del 1997, verificando la presenza delle specie presenti in allegato D nelle aree in prossimità dei vari cantieri che saranno soggette ad operazioni di taglio della vegetazione, sottrazione di habitat e terreno*. RFI prevede stazioni di monitoraggio della fauna in corrispondenza di queste aree di cantiere e, *“in caso di riscontro e possibile interferenza, saranno attuati gli interventi e le adeguate misure di mitigazione (specifiche per specie e tipo di impatto)”*.

RFI non specifica quale tipo di misure di mitigazione intende adottare, ma parla solo, genericamente, di *“adeguate misure di mitigazione (specifiche per specie e tipo di impatto)”* senza fornire alcun tipo di dettaglio. Ma, d’altra parte, l’unica mitigazione possibile per garantire la conservazione della fauna tutelata presente in aree che saranno trasformate in cantiere, con l’eliminazione totale di qualsiasi tipo di habitat naturale, sarebbe spostare altrove l’area di cantiere. Pertanto, considerando che l’Allegato D del DPR 357/1997 riguarda *“Specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa”*, **la verifica della presenza di queste specie nelle future aree di cantiere avrebbe dovuto essere condotta già in fase di Studio di Impatto Ambientale, e l’ubicazione delle aree di cantiere avrebbe dovuto tenere conto degli esiti di tale verifica scegliendo zone ove tali specie non sono presenti**. Eseguire questa verifica in fase ante operam è troppo tardi e non garantisce l’effettiva tutela delle specie, che, se presenti, saranno in ogni caso pesantemente impattate.

Inoltre, anche su questo aspetto **pesa l’indeterminatezza** evidenziata al **Punto 1.3**, in cui la scelta finale sulle aree è lasciata all’appaltatore, il che anche in questo caso **non fornisce alcuna garanzia che il monitoraggio ante operam (oltre che tardivo) venga effettuato nelle aree che saranno poi effettivamente prescelte dall’appaltatore per i cantieri**, con il possibile risultato di ubicare i cantieri in aree ove la presenza delle specie tutelate non è stata verificata nemmeno ante operam.



Punto 4.1 – Ripristino delle aree di stoccaggio temporaneo

RFI evidenzia che “*la prescrizione di ripristinare lo stato ante operam delle aree di cantiere e delle piste, secondo quanto sopra riportato, è inserita nella relazione di cantierizzazione del PD*”.

Ancora una volta si richiama tuttavia quanto detto al **Punto 1.3**, in cui RFI specifica che “*Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l'organizzazione logistica...*”. Come verrà quindi garantito che l'appaltatore attui la “prescrizione” di ripristinare lo stato ante operam delle aree di cantiere, se tale “prescrizione” è inserita in un documento “non prescrittivo” e in una fase in cui non sarà più esperito alcun controllo da parte delle Autorità?

Punto 4.2 – Caratteristiche cromatiche delle barriere antirumore

Il Ministero ha richiesto di approfondire la scelta delle caratteristiche cromatiche delle barriere “*per una maggiore integrazione nel contesto paesaggistico, al fine di evitare che le stesse, pur proteggendo le abitazioni da rumore, possano diventare elemento di degrado delle porzioni di città che si affacciano sulla ferrovia*”. Ribadiamo che, **indipendentemente dalla scelta delle caratteristiche cromatiche, è la tipologia stessa delle barriere, nonché la loro altezza (sino a 7,5 m), a costituire un elemento di degrado** come giustamente indica il Ministero, e la scelta di colori simili alle abitazioni, indicata da RFI, è una mitigazione del tutto insufficiente ad integrare tali barriere nel contesto paesaggistico.

L'unica tipologia che potrebbe integrarsi nel contesto paesaggistico sarebbero barriere a verde, ma, nelle precedenti versioni progettuali, RFI ha specificato che la scelta di questa tipologia di barriere è anche dovuta ai *ridotti spazi a disposizione*. Il che evidenzia ancora una volta il dato di fatto che **la ristrettezza del corridoio infrastrutturale e il fitto contesto urbanistico non consentono l'adozione di mitigazioni adeguate**. Anche in questo caso è inoltre evidente che il progetto è sovradimensionato rispetto al contesto circostante, in quanto, nonostante l'altezza estremamente elevata delle barriere, **si prevede il permanere di superamenti dei limiti normativi relativi al rumore presso numerosi recettori residenziali ubicati ai piani alti**.

Evidenziamo inoltre (come già discusso nelle precedenti osservazioni trasmesse in data 04/06/2021 e qui allegate) che **il degrado paesaggistico è solo uno dei numerosi impatti di questa tipologia di barriere, che determinano in primis pesanti impatti sulla popolazione (deterioramento delle condizioni di visuale, luminosità, aerazione e raffrescamento naturale delle abitazioni adiacenti, al limite della vivibilità)**, nonché ulteriori impatti sulla biodiversità (frattura della continuità ecologica con interruzione di corridoi utilizzati per il passaggio della fauna).

In conclusione, ci si trova nella situazione paradossale in cui **la mitigazione stessa, individuata per l'abbattimento del rumore, genera nuovi e diversi impatti (senza peraltro mitigare efficacemente quelli per cui è stata pensata,).** Un'ulteriore profonda contraddizione, ma soprattutto una grave problematica tuttora irrisolta e irrisolvibile, che dimostra, ancora, l'incompatibilità ambientale del progetto.

Punto 6.4 – Interventi di ripristino delle aree di cantiere

Il Ministero ha richiesto che il progetto venga integrato con “*elaborati in cui vengano definiti gli interventi di ripristino delle aree di cantiere, alla luce delle modifiche introdotte nel progetto stesso*”.

RFI ribadisce che le aree di cantiere saranno ripristinate nelle loro condizioni originarie, ma non produce alcun elaborato di dettaglio, pertanto non risponde a quanto richiesto.



Richiamiamo inoltre quanto detto ai **Punti 1.3 e 4.1** in merito all'indeterminatezza sull'effettiva attuazione di questa previsione.

Punto 6.6 – Compensazione delle superfici a bosco

Il Ministero ha richiesto di valutare *“le superfici a bosco che saranno soggette a trasformazione e compromissione, prevedendo interventi di compensazione della superficie a bosco...”*.

RFI quantifica le superfici sottratte, ma non specifica gli interventi di compensazione al fine di valutare se corrispondano alla superficie sottratta secondo la normativa citata dal Ministero (DGR n° 8/675 del 21/09/2005, DGR n. 8/3002 del 27/07/2006). Inoltre prevede genericamente un'eventuale monetizzazione.

Punto 7.1 – Rumore

A fronte della richiesta del Ministero di integrare lo studio sul rumore con riferimento alle prescrizioni del parere CTVA n. 1509/2014, RFI rimanda il recepimento delle prescrizioni alla redazione del progetto esecutivo.

Stante la complessità della tematica, la rilevanza degli impatti acustici e il permanere di superamenti dei limiti normativi presso numerosi recettori residenziali, RFI avrebbe dovuto produrre evidenza del rispetto delle prescrizioni in fase di VIA, al fine di fornire alla Commissione tutti gli elementi per valutare compiutamente i relativi impatti. Non riteniamo accettabile che il recepimento delle prescrizioni sia rimandato alla progettazione esecutiva, che non sarà più sottoposta ad alcuna valutazione e approvazione da parte del MITE (né tantomeno di qualsiasi altro Ente, dal momento che l'opera è commissariata allo stesso proponente dell'opera). **Riteniamo che tale carenza comporti l'impossibilità di valutare positivamente la compatibilità ambientale del progetto.**

Punto 7.2 – Vibrazioni

RFI non risponde a quanto richiesto dal Ministero, non ritenendo che sia necessario aggiornare lo studio vibrazionale del 2013 alla norma UNI 9614:2017, in quanto, a giudizio di RFI, non applicabile al progetto.

In realtà le problematiche relative alle vibrazioni vanno ben oltre la mera applicabilità della norma UNI 9614:2017, in quanto lo studio vibrazionale del 2013 (che peraltro è la mera ripresentazione dello studio del 2009), evidenzia una serie di **tratti critici per impatto vibrazionale** che assommano a un totale di **7,3 km su 9 km** (quasi l'intera lunghezza della tratta oggetto di intervento), **ma non prevede nessuna mitigazione certa**. Si parla solo, genericamente, della possibilità di utilizzare il sub-ballast nei tratti a velocità bassa e in ambito di stazione (non quindi lungo tutte le aree critiche) e per il resto si rimanda ad una futura valutazione a valle dei risultati delle sperimentazioni in corso. Non viene quindi fornita nessuna garanzia non solo riguardo alla futura adozione di mitigazioni, ma anche all'effettiva esistenza di sistemi idonei a mitigare adeguatamente l'impatto vibrazionale. Ciò è preoccupante non solo per l'insorgere di situazioni di disturbo alle persone, ma anche per il potenziale danneggiamento strutturale delle abitazioni, anche in considerazione del fatto che i modelli previsionali adottati sottostimano l'intensità e la frequenza del traffico merci, nonché le caratteristiche strutturali degli edifici (molti di essi risalgono agli anni 30-60) e le sollecitazioni cumulative nel tempo. **Lo studio presentato nel 2013 lascia pertanto aperte problematiche allarmanti senza fornire alcuna effettiva risoluzione. Anche gli impatti vibrazionali costituiscono quindi una tematica tuttora irrisolta, e probabilmente irrisolvibile, che dimostra l'incompatibilità ambientale del progetto.**



Punto 9.30 – Superamento limiti rumore

Il Ministero prende atto della “*permanenza di situazioni di superamento dei limiti, anche di quelli in ambiente abitativo, nello scenario mitigato (es. ricettori A 1102, A 1136, A 2039, C 1028 ecc.; vedi documento LIV_FACC)*” e a fronte di tale situazione viene previsto solo un nuovo punto di monitoraggio.

Non viene richiesta né fornita alcuna garanzia in merito all’implementazione di mitigazioni per riportare gli impatti acustici entro i limiti di legge per tutti i recettori, posto che la soluzione (solo ipotizzata) da RFI, ovvero l’installazione di infissi antirumore, non è sufficiente né accettabile, in quanto garantirebbe il rispetto dei limiti solo all’interno dell’abitazione e con le finestre chiuse, e non ad esempio nei mesi estivi, né nelle aree esterne comunque di pertinenza delle abitazioni.

Come già evidenziato in merito alle barriere antirumore, anche questa grave carenza dimostra che gli impatti acustici restano una problematica irrisolta e irrisolvibile, che comporta l’incompatibilità ambientale del progetto.

CONCLUSIONI

Quanto sopra esposto dimostra che anche la documentazione integrativa prodotta da RFI su richiesta del MITE (così come tutta la precedente documentazione progettuale):

- **conferma l’insostenibilità ambientale dell’opera**, in quanto sovradimensionata rispetto alla ristrettezza del corridoio infrastrutturale e al contesto fortemente urbanizzato, nel quale l’opera determina gravi e molteplici impatti a fronte dei quali non è possibile attuare mitigazioni sufficienti ed efficaci. (Insostenibilità, ci preme ricordarlo ancora, già inequivocabilmente dichiarata in fase di progettazione preliminare dagli stessi progettisti e dalla Commissione Speciale VIA con parere Prot. GAB/2004/7508/B05 del 06/07/2004);
- **solleva nuovi impatti ambientali derivanti dagli aggiornamenti del progetto**, in particolare relativamente al rilevante aumento del consumo di suolo e delle aree di cantiere e alle conseguenti ripercussioni su popolazione e biodiversità, con un ulteriore aggravio degli impatti ambientali complessivi;
- **lascia irrisolte problematiche ambientali di primaria importanza** quali quelle relative a rumore, vibrazioni, aree di cantiere;
- **rimanda alla progettazione esecutiva e alle scelte dell’appaltatore aspetti essenziali per la valutazione dell’impatto ambientale dell’opera** (quali l’ubicazione e organizzazione delle aree di cantiere e il recepimento delle prescrizioni sul rumore): aspetti che dovrebbero essere invece compiutamente valutati in sede di VIA, e non posticipati alla fase esecutiva che non sarà sottoposta ad alcuna approvazione del MITE (né tantomeno di qualsiasi altro Ente, dal momento che l’opera è commissariata allo stesso proponente dell’opera, RFI).

Le suddette criticità ambientali e carenze progettuali comportano, a nostro avviso, un parere di compatibilità ambientale negativo.



Conseguentemente, gli scriventi chiedono:

Che la Commissione VIA accolga le osservazioni di cui sopra relative all'impatto complessivo dell'opera e alle integrazioni progettuali (stante lo stretto collegamento delle integrazioni con l'intera opera, rispetto alla quale peraltro la Commissione Europea aveva richiesto particolare attenzione in sede di approvazione del PNRR).

Che la Commissione VIA si pronunci non solo sugli aspetti aggiornati del progetto, ma sull'intero progetto nel suo complesso, con parere di compatibilità ambientale negativo (considerando che l'atto conclusivo del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera nel suo complesso non è ancora stato adottato).

In fede,

Comitato Rho-Parabiago

Il Legale Rappresentante
Alberto Maggioni

Handwritten signature of Alberto Maggioni in black ink.

Il Segretario
Dalia Sartirana

Handwritten signature of Dalia Sartirana in black ink, underlined.

Allegati:

1. Copia dei documenti di identità dei firmatari.
2. Copia dello Statuto del Comitato Civico contro il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Parabiago
3. Copia delle osservazioni relative all'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale trasmesse in data 04/06/2021, con le firme di 605 cittadini direttamente interessati dagli impatti dell'opera