

# COMUNE DI VANZAGO

(CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO)



SETTORE AFFARI GENERALI  
Ufficio Segreteria  
Per informazioni  
Sig.ra Sabrina Galli  
Tel. 02/93962212  
Prot. 11584

Alla cortese attenzione

Vanzago, 25 luglio 2022

## **MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA**

Ministro Prof. Roberto Cingolani  
e-mail: [segreteria.ministro@mite.gov.it](mailto:segreteria.ministro@mite.gov.it)  
PEC: [segreteria.ministro@pec.minambiente.it](mailto:segreteria.ministro@pec.minambiente.it)

Arch. Gianluigi Nocco  
Direttore Generale  
D.G. per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo  
E-mail: [VA-udg@mite.gov.it](mailto:VA-udg@mite.gov.it)  
PEC: [VA@pec.minambiente.it](mailto:VA@pec.minambiente.it)

Dr. Geol. Carlo Di Gianfrancesco  
Referente per la pratica ID 6028  
e-mail: [digianfrancesco.carlo@mite.gov.it](mailto:digianfrancesco.carlo@mite.gov.it)

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
PEC: [ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo  
Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;  
PEC: [VA@pec.minambiente.it](mailto:VA@pec.minambiente.it)

## **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Ministro Prof. Enrico Giovannini  
e-mail: [segreteria.ministro@mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@mit.gov.it)  
PEC: [segreteria.ministro@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)

Dott. Enrico Maria Pujia  
D.G. per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie  
Direttore Generale  
e-mail: [enrico.pujia@mit.gov.it](mailto:enrico.pujia@mit.gov.it)

Ing. Ph.D. Roberto Blasevich  
D.G. per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie - Div2 - Infrastrutture  
ferroviarie contratto di programma - Responsabile  
e-mail : [federico.blasevich@mit.gov.it](mailto:federico.blasevich@mit.gov.it)  
PEC: [dg.tf@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tf@pec.mit.gov.it)

## **REGIONE LOMBARDIA**

Autorità Competente regionale per la VIA  
U.O. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali della D.G. Ambiente e Clima  
Dirigente: Augusto CONTI  
Referente di progetto: Massimiliano NANTI  
PEC: [ambiente\\_clima@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it)

Direzione Generale Ambiente e Clima  
Direttore: Filippo DADONE  
e-mail: [filippo\\_dadone@regione.lombardia.it](mailto:filippo_dadone@regione.lombardia.it)

**CITTA' METROPOLITANA DI MILANO**

Giuseppe Sala  
Sindaco Metropolitano  
PEC: [protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it](mailto:protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it)

**CONSORZIO DI BONIFICA EST TICINO VILLORESI**

Alessandro Folli  
Presidente  
e-mail: [presidente@etvilloresi.it](mailto:presidente@etvilloresi.it)

Valeria Chinaglia  
Direttore Generale  
e-mail: [info@etvilloresi.it](mailto:info@etvilloresi.it)

**PARCO AGRICOLO SUD MILANO**

Michela Palestra  
Presidente  
e-mail: [parcosud@cittametropolitana.milano.it](mailto:parcosud@cittametropolitana.milano.it)

**OASI BOSCO WWF DI VANZAGO**

Andrea Longo  
Direttore  
e-mail: [boscovanzago@wwf.it](mailto:boscovanzago@wwf.it)

**"Oggetto: richiesta urgente per la Commissione VIA - Potenziamento Ferroviario Rho-Gallarate - ID: 6028"**

Con la presente, si trasmette una richiesta urgente da valutare nell'ambito della procedura di VIA/VINCA associata al Potenziamento Ferroviario della Rho-Gallarate, rif. ID 6028.

Certo di positivo accoglimento da parte della Commissione Tecnica per la VIA e del Ministero della Transizione Ecologica, sono a porgere cordiali saluti.

Guido Sangiovanni  
Sindaco pro tempore-





Comune  
di Vanzago

Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y

## **RICHIESTA DI ISTITUZIONE OSSERVATORIO AMBIENTALE**

---

*Trasmesso con lettera del 25.07.2022*



Comune

Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y  
RICHIESTA DI ISTITUZIONE OSSERVATORIO AMBIENTALE



Comune

Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y  
RICHIESTA DI ISTITUZIONE OSSERVATORIO AMBIENTALE

Il presente documento “Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y. RICHIESTA ISTITUZIONE OSSERVATORIO AMBIENTALE” è stato realizzato dal Comune di Vanzago nel periodo Giugno-Luglio 2022.

Referenti per il Comune di Vanzago sono:

Guido Sangiovanni (*Sindaco*)

Ivano Pravettoni (*Vicesindaco*)

arch. Redeo Cominoli (*Responsabile Settore Tecnico*)

Altri contributi tecnici sono stati forniti da:

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

HEUSSEN Studio legale e Tributario (*Consulente Legale*)

## Sommario

PREMESSA	6
1 PREMESSA E INQUADRAMENTO	9
1.1 Cronistoria del progetto	9
1.2 Il Progetto Definitivo ad oggi	14
2 L'OSSERVATORIO AMBIENTALE SUL POTENZIAMENTO FERROVIARIO RHO-GALLARATE	15
2.1 Cosa è un Osservatorio Ambientale	15
2.2 Perché un Osservatorio Ambientale sulla Rho-Gallarate	16
2.2.1 Considerazioni preliminari	16
2.2.2 Incompatibilità dei quattro binari tra Rho e Parabiago	17
2.2.3 Rilevanza	19
2.2.4 Complessità	19
2.2.5 Ubicazione e modello di esercizio	23
2.2.6 Dimensioni e tratta di interesse dell'osservatorio	29
2.2.7 Commissione Europea e PNRR	29
2.2.8 Indicazioni di Regione e del Parlamento	31
2.2.9 Conclusione	32
3 Composizione e funzionamento dell'Osservatorio	32
3.1 Composizione dell'osservatorio	32
3.2 Tempistiche e durata dell'osservatorio	33
3.3 Sede delle riunioni dell'osservatorio	33



Comune

Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo del potenziamento della linea RFI Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate. Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y  
RICHIESTA DI ISTITUZIONE OSSERVATORIO AMBIENTALE

## PREMESSA

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

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

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

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

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

Con la **deliberazione di Giunta Comunale n°84 del 10 Giugno 2021** il Comune di Vanzago ha inviato alla Commissione per la Valutazione di Impatto Ambientale le proprie osservazioni e richieste, approvando la relazione di 238 pagine che analizza nel dettaglio tutti gli aspetti progettuali dal punto di vista tecnico e procedurale, ribadendo ed estendendo la propria contrarietà al progetto definitivo di quadruplicamento della Rho-Parabiago già espresso con DGC del 14 Novembre 2013 redatta in occasione della precedente procedura di VIA.

Nella stessa procedura, diverse decine di pareri da cittadini, associazioni ed enti hanno manifestato la propria contrarietà sull'opera e in generale espresso varie criticità e impatti di natura ambientale; si segnalano in particolare i contributi inviati dal Consorzio Est Ticino Villoresi, dai Comuni di Pogliano Milanese, Vanzago, Pregnana Milanese, Rho, Cornaredo e Settimo Milanese, dagli agricoltori riuniti nel Distretto Agricolo Valle Olona (DAVO) e dalla Città Metropolitana di Milano, sulle criticità relative al Canele Villoresi stesso, sostenuto la richiesta di elaborare un progetto alternativo che, potenziando la rete dei terziari già esistenti



in campagna, consenta di dismettere definitivamente il pezzo del secondario Valle Olona del Villoresi che affianca la ferrovia tra Pogliano e Pregnana, in modo da evitare ogni possibile problema all'agricoltura e all'ambiente. Inoltre, con comunicazione del 12 Agosto 2021, Regione Lombardia ha inviato al Ministero della Transizione Ecologica il *"Contributo regionale finalizzato alla richiesta di integrazioni"* rispetto alla procedura di revisione del parere CTVA 1509/2014 sul progetto di potenziamento ferroviario della Rho-Gallarate. In tale importante documento, si sottolinea il recepimento di diverse richieste di attenzione da parte del Comune di Vanzago e del territorio più in generale, con particolare riguardo per:

- barriere antirumore
- canale Villoresi
- cantierizzazione
- il varco n°8 della Rete Ecologica Regionale

Dopo aver analizzato tutti i contributi ricevuti, con nota CTVA-1124 del 28 Febbraio 2022, la **Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, ha richiesto documentazione integrativa** in merito ad alcuni aspetti progettuali tra i quali: aria, flora, biodiversità e VInCA, paesaggio, acque superficiali, suolo rumore e vibrazioni, salute, Progetto di Monitoraggio Ambientale, Rifiuti e Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, per il prosieguo dell'istruttoria di valutazione del progetto. Con nota del 29 Marzo 2022, RFI ha chiesto al Ministero un termine aggiuntivo di 60 giorni, rispetto ai 30 giorni previsti, per inviare le necessarie integrazioni, impegnandosi a fornirle entro il 29 Maggio 2022.

Il Ministero ha concesso la proroga di 60 giorni richiesta da RFI per la consegna della documentazione integrativa richiesta ed il 7 Giugno 2022, RFI ha depositato sul sito del Ministero della Transizione Ecologica le integrazioni richieste e, con il relativo avviso, si sono riaperti i termini per fornire pareri ed osservazioni entro il 7 Luglio 2022.

In aggiunta alla procedura nazionale, Regione Lombardia con propria comunicazione del 15 Giugno 2022 (Prot. ingresso 9431) ha chiesto agli interessati di fornire il parere di competenza in merito alla procedura in oggetto considerando le integrazioni predisposte da RFI.

Con la **deliberazione di Giunta Comunale n°85 del 5 Luglio 2022** il Comune di Vanzago ha approvato una seconda relazione, inviata alla Commissione per la Valutazione di Impatto Ambientale, sull'opera di potenziamento ferroviario in oggetto contenente le **osservazioni formulate dal Comune di Vanzago in merito al progetto variato ed al relativo aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale**, pubblicati per la consultazione sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)) del Ministero della Transizione Ecologica sia per quanto riguarda gli aspetti del progetto pubblicato nel maggio 2021 considerando in particolare le integrazioni e modifiche depositate nel giugno 2022.

**Il presente documento**, invece, integra le varie richieste ed osservazioni dei vari portatori di interessi in maniera di tutela del territorio e della salute pubblica effettuate nel lungo percorso che ha accompagnato l'opera ferroviaria di che trattasi, caratterizzata dalle profonde e molteplici varianti di progetto intercorse, chiedendo **l'istituzione di un apposito Osservatorio Ambientale** ai sensi del Decreto Ministeriale del 25 giugno 2021 *"Modalità di funzionamento degli Osservatori ambientali"* pubblicato in G.U. Serie Generale n°165 del 12 luglio 2021, nella denegata e non creduta ipotesi che la Commissione Tecnica per la Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera in oggetto voglia esprimere un parere favorevole di compatibilità ambientale.

Come sempre fatto, si ricorda ancora una volta la necessità di **avviare una serie di tavoli di interlocuzione con Italferr/RFI e gli altri enti interferiti**, per scrutinare in dettaglio e insieme il PD2020, come richiesto il 07.01.2021 con nota prot. 237/2021 da parte di tutti i 10 Sindaci dei Comuni della tratta e poi richiesto a più riprese dal Comune di Vanzago.

La necessità di interlocuzione con il territorio è stata anche espressamente richiesta dal Parlamento all'interno della procedura che ha portato nel corso del 2021 a nominare la Dott.ssa Vera Fiorani, Amministratrice Delegata di RFI anche Commissario Straordinario dell'opera in oggetto. In particolare, l'8° commissione del Senato ha espresso parere favorevole il 13 luglio 2021 e il parere delle commissioni riunite VIII e IX della Camera dei Deputati è stato espresso il 15 luglio 2021; è importante ricordare che la Camera dei Deputati richiede esplicitamente al futuro commissario dell'opera in oggetto compiere:

*"...una approfondita disamina del progetto, **facendo chiarezza sulla tratta che si intende realizzare e sul relativo costo, attivando una interlocuzione con il territorio, volta ad affrontare le criticità emerse e rappresentate dalle istituzioni locali, anche con riguardo al comune di Vanzago, al fine di perseguire un miglioramento del progetto...**"* nei fatti ascoltando solo in parte l'accurato appello del territorio di Vanzago in merito alla scelta del commissariamento di tale opera.

Il Comune di Vanzago auspica, inoltre, che il Ministero dei Trasporti chieda al Commissario Straordinario di indire una **nuova sessione di Conferenza di Servizi**, in seguito a quella di apertura tenutasi nel 2013, **preceduta dall'interlocuzione con il territorio, in particolare il Comune di Vanzago**, richiesta a più voci in questi anni e definitivamente prescritta dal Parlamento nel corso del 2021.

## 1 PREMESSA E INQUADRAMENTO

### 1.1 Cronistoria del progetto

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

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

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

Tutto ciò ha portato, alla data odierna:

- all'avvio in data 14.12.2020, da parte di RFI, delle **procedure di partecipazione dei privati ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità** per l'ultima versione 2020 del progetto definitivo del quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y; a tal fine, il **Comune di Vanzago**, oltre a dare supporto a tutti i propri cittadini interessati dagli espropri o comunque residenti nella fascia di rispetto della ferrovia, risulta **tra i soggetti interessati da tali provvedimenti** (essendo direttamente coinvolte dalle opere ferroviarie anche aree di proprietà comunali) ritenendo, pertanto, di fornire, secondo le tempistiche stabilite, le proprie osservazioni sul tema;
- alla necessità, da parte del MIT, di **convocare una nuova seduta di Conferenza di Servizi** al fine di perfezionare il procedimento con l'approvazione, da parte del CIPE, dell'ultima versione 2020 del progetto definitivo, in occasione della quale il **Comune di Vanzago intende presentare osservazioni circostanziate**, relativamente agli aspetti tecnici, di compatibilità ambientale e di localizzazione dell'opera in oggetto, supportate e motivate da un'attenta valutazione degli elaborati progettuali messi a disposizione da RFI a partire dal 16.12.2020, volte a minimizzare gli impatti delle opere stesse sulla realtà comunale, in subordine alle richieste, già avanzate nelle consultazioni precedenti sin dal 2009, di non realizzare il potenziamento ferroviario suindicato per via del grave impatto sul territorio o di realizzarlo in forme differenti che non prevedano il sacrificio di Vanzago.
- alla apertura di una nuova procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per la **"Revisione parere CTVA n. 1509/2014"** il 6 maggio 2021
- alle successive richieste di integrazioni al proponente:
  - da parte di Regione Lombardia il 12.8.2021 nell'ambito della procedura regionale di VIA/VAS
  - da parte della Commissione Tecnica per la VIA rese che nota CTVA-1124 del 28.2.2022



- alla ripubblicazione di un **avviso di aggiornamento della Valutazione di Impatto Ambientale** emesso il 7 giugno 2022

Come già fatto nelle altre relazioni, il Comune di Vanzago riporta i principali atti relativi al progetto in discussione per mostrarne l'elevata complessità.

N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
1.a	10.06.2003	RFI	Invio al MIT del PP – Progetto Preliminare (2013) ai sensi della Legge Obiettivo n. 443/2001, con relativo SIA – Studio di Impatto Ambientale.	
1.b	06.07.2004	Commissione Speciale di Valutazione d'Impatto Ambientale	49-CSVIA-PRR-VIA – Parere ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera: Potenziamento della linea Rho-Gallarate: realizzazione terzo binario	Terzo binario adiacente ai due già presenti tra le stazioni di Gallarate e Rho. (cfr. n.1 – PP 2003)
2	Delib. CIPE n. 65 del 27.05.2005	CIPE	Approvazione del PP 2003 (ex artt. 165 e 185 com. 6, del DLgs n. 163/06) con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT; accertamento della compatibilità ambientale dell'opera, perfezionamento dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera e automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati.	
3	31.07.2009	RFI	Presentazione agli Enti del PD – Progetto Definitivo (2009) ottemperante alle prescrizioni CIPE sul PP (oltre che rispondente ai nuovi aggiornati programmi di sviluppo ferroviario della Regione), con avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità ai privati interessati dalle attività espropriative (ex art. 166, com. 2 del DLgs n. 163/06).	
4	08.10.2009	MIT	Convocazione della Conferenza di Servizi istruttoria. <b>Osservazioni del Comune di Vanzago sul PD 2009 espresse con DGC n. 174 del 05.10.2009.</b>	Quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, con prosecuzione del triplicamento fino alla stazione di Gallarate; inserimento della "connessione Y" a Busto Arsizio tra le linee RFI e FNM e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.3 – PD 2009)
5	Parere n. 383 del 30.11.2009	Comm. Tecnica VIA	Valutazioni di compatibilità ambientale del PD 2009 (ex art. 185, com. 4 lett. "a" e "b" e com. 5 del DLgs n. 163/2006), con condizioni e prescrizioni.	
6	Nota prot. DVA 2010/003785 del 12.02.2010	Dir.Gen. VIA del MATTM	Verifica dell'ottemperanza del PD 2009 alle prescrizioni della Delib. CIPE n. 65/2005, accertata la sussistenza di una sostanziale coerenza del PD 2009 con il PP 2003, con specificazione che le variazioni del PD 2009 non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo o introducono elementi migliorativi ovvero comportano nuove soluzioni accettabili dal punto di vista della compatibilità ambientale. Verifica dell'ottemperanza del PD 2009 alle prescrizioni del Decreto di compatibilità ambientale sul PP 2003 (di cui alla Delib. CIPE n. 65/2005), nonché la compatibilità ambientale delle variazioni introdotte.	

N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
7	Delib. CIPE n. 33 del 13.05.2010 (GU n. 42 del 21.02.2011)	CIPE	<b>Approvazione del PD 2009/1 per il solo "Lotto Funzionale 1"</b> (o "fase funzionale minima") (ex art. 165 e art. 185 com. 6, del DLgs n. 163/2006) <b>con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT da ottemperare nelle fasi di progettazione esecutiva e realizzativa.</b> Tali prescrizioni hanno determinato modifiche di tracciato nei comuni di Pregnana e Vanzago e nuove previsioni per agli interventi sulla viabilità, sui percorsi ciclabili, sui parcheggi, sulle opere a verde.	Quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, "connessione Y" a Busto Arsizio e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.3 – PD 2009/1)
8	novembre 2010-gennaio 2011	Tavoli tecnici RFI-Regione-Comuni	Concertazione e condivisione (verbalizzata) delle soluzioni progettuali del PD 2009/1 per appalto del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima"), approfondite con il recepimento delle prescrizioni di cui alla Delib. CIPE n. 33/2010 e con le indicazioni dei Comuni stessi.	Integrazioni e/o modifiche sotto vari aspetti del quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, "connessione Y" a Busto Arsizio e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.8 – PD 2011)
9	28.02.2011	Tavolo istituzionale Regione-MIT	Decretate le modifiche/interpretazioni alle prescrizioni CIPE condivise con le amministrazioni comunali sul PD 2011 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	
10	15.06.2011	RFI	Avvio di un nuovo procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità del PD 2011 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	
11	18.07.2011	RFI	Aggiudicazione della gara d'appalto integrato per la realizzazione delle opere previste nel PD 2011 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	
12	Sentenza TAR Lombardia n. 1914 del 09.07.2012	TAR Lombardia	Accoglimento di un ricorso promosso dal Comitato Civico contro il potenziamento della tratta Rho-Parabiago e da privati cittadini, con annullamento della delibera CIPE n. 33/2010 di approvazione del PD 2009/1 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") e della relativa gara d'appalto esperita nel 2011.	Quadruplicamento tra le stazioni di Rho e Parabiago, "connessione Y" a Busto Arsizio e nuovo PRG di Rho. (cfr. n.3 – PD 2009/1)
14	Sentenza Consiglio di Stato n. 06959 del 21.12.2012	Consiglio di Stato	Respingimento del ricorso di RFI e Regione Lombardia, confermando l'annullamento della delibera CIPE n. 33/2010. Tra le motivazioni vi è il difetto di profilo motivazionale rilevato nel provvedimento di ottemperanza della commissione VIA sul PD a 4 binari: secondo il TAR ed il Consiglio di Stato, la modifica progettuale disposta sul PD 2009/1 rispetto al PP 2003 avrebbe necessitato un più adeguato approfondimento da svolgersi con una nuova VIA.	
15	2013	RFI	Stesura del nuovo PD2013 (ai sensi dell'art. 167, com. 5 del DLgs n.163/06 e s.m.i.) con relativo SIA, esercitando, il soggetto aggiudicatore, la facoltà di presentare direttamente un nuovo PD integrato, richiedendo le approvazioni tipiche del progetto preliminare essendo trascorsi più di sette anni dalla precedente approvazione del PP, con conseguenza perdita dell'efficacia dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.	1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. (cfr. n.15 – PD2013)



N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
16	Nota prot. RFI-AD\A0011\ P\2013\0001040 del 24.10.2013	RFI	Richiesta al MIT di avvio della procedura per l'approvazione del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") ex art. 167, com. 5 del DLgs n. 163/2006, procedendo con l'accertamento della compatibilità, l'apposizione del vincolo espropriativo, la contestuale dichiarazione di pubblica utilità e la procedura di VIA sul PD, indipendentemente dalla redazione e approvazione del PP. <b>Osservazioni del Comune di Vanzago al SIA del nuovo PD2013 espresse con DGC n. 170 del 14.11.2013.</b>	
17	Nota MIT prot. 0040014 del 26.11.2013	MIT	Convocazione della Conferenza di Servizi (art. 165, com. 4 del DLgs n. 163/2006) sul PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	
18	16.12.2013	MIT	Conferenza di Servizi sul PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") con raccolta di pareri rilasciati dalle Amministrazioni e dagli Enti gestori delle interferenze. <b>Osservazioni del Comune di Vanzago al PD2013 espresse con DGC n. 194 del 07.12.2013.</b>	
19	09.10.2013 (Prot. "Affare n. 98/2013")	RFI	Trasmissione del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") al CSLPP – Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per acquisire il parere di cui all'art. 165, com. 4 del DLgs n. 163/2006.	
20	<b>Parere n. 1509 del 23.05.2014</b>	Comm. Tecnica VIA	Espressione del Parere di <b>Compatibilità Ambientale del PD2013 del "Lotto Funzionale 1"</b> (o "fase funzionale minima"), con prescrizioni per il PE – Progetto Esecutivo.	
21	Parere n. 98 del 26.09.2014 del CSLPP	CSLLPP	Richiesta di rielaborazione/integrazione/aggiornato del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") secondo le osservazioni e prescrizioni del CSLPP, al fine di acquisirne il parere, non sussistendo i presupposti tecnici e giuridici per l'espressione del parere stesso.	
22	Nota prot. RFI-DIN\A0011\ P\2018\0000653 del 13.03.2018 (Prot. "Affare n. 30/2018")	RFI	Ripresentazione dell'adeguamento del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") al CSLPP.	Versione adeguata del 1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. (cfr. n.22 – PD 2018)
23	Parere n. 95 del 24.05.2019 del CSLPP	CSLLPP	Richiesta di ulteriore rielaborazione del PD 2018 sulla scorta delle prescrizioni impartite dal CSLPP.	
24	Nota prot. RFI-DIN\DINE .MI\A0011\ P\2019-0000407 del 28.10.2019 (Prot. "Affare n. 73/2019")	RFI	Trasmissione del PD 2018 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") ulteriormente integrato al CSLPP.	Ulteriore revisione del 1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – Quadruplicamento Rho-Parabiago e



N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
25	Parere definitivo n. 73 del 29.11.2019 del CSLLPP	CSLLPP	<b>Espressione di raccomandazioni e osservazioni da recepire nel PD 2019 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") prima della scelta del contraente e previo controllo di ottemperanza alle prescrizioni impartite. Osservazioni del Comune di Vanzago al PD 2019 espresse al CSLLPP con lettera Prot. 18565 del 29.11.2019.</b>	raccordo Y. (cfr. n.24 – PD 2019)
26	Nota prot. RFI-DIN-DINE.MI\A0011\P\2020\0000295 del 04.12.2020 (Prot. Comune di Vanzago n. 19553 del 16.12.2020)	RFI	Trasmissione della versione rielaborata/integrata/aggiornata del PD 2019 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") in esito alle osservazioni e prescrizioni formulate dal CSLLPP. Comunicazione in merito all'intenzione del MIT di convocare una seduta di Conferenza di Servizi al fine di perfezionare il procedimento con l'approvazione del PD2020 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") da parte del CIPE.	Ulteriore revisione del 1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1): Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. (cfr. n.26 – PD2020)
27	14.12.2020	RFI	Avvio delle procedure di partecipazione dei privati ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità dell'ultima versione rielaborata/integrata/aggiornata del PD2020 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima"). Il termine di presentazione di eventuali osservazioni da parte dei proprietari degli immobili coinvolti dagli interventi ed ogni altro interessato avente diritto è fissato in 60 dalla pubblicazione dell'avviso (ossia l'11.01.2021).	
28	06.05.2021	Ministero Transizione Ecologica	[ID: 6028] Procedura di valutazione di impatto ambientale, ex D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate. Revisione parere CTVA n. 1509/2014. Comunicazione procedibilità istanza, pubblicazione documentazione e Responsabile del procedimento.	Comunicazione di avvio della procedura e link al deposito dei documenti alcuni dei quali MODIFICATI rispetto a quelli trasmessi da RFI agli Enti nel Dicembre 2020.
29	12.08.2021	Regione Lombardia	<i>"Contributo regionale finalizzato alla richiesta di integrazioni"</i> rispetto alla procedura di revisione del parere CTVA 1509/2014 sul progetto di potenziamento ferroviario della Rho-Gallarate.	In tale importante documento, si sottolinea il recepimento di diverse richieste di attenzione da parte del Comune di Vanzago e del territorio più in generale, con particolare riguardo per: - barriere antirumore - canale Villorosi - cantierizzazione - il varco n°8 della RER

N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
30	Nota CTVA-1124 del 28.2.2022	Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA E VAS	[ID_VIP 6028] VIA Speciale ex artt. 165 e 183 del D.Lgs. 163/2006 - Progetto definitivo del Quadruplicamento Rho Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate. Aggiornamento VIA - Richiesta di integrazioni	A seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione presentata per la VIA 2021, delle indicazioni di cui alla Relazione istruttoria della Regione Lombardia, e degli incontri tecnici effettuati, la Commissione VIA/VAS ha chiesto integrazioni documentali e di analisi a RFI.
31	7.6.2022	Ministero Transizione Ecologica	[ID: 6028] Procedura di valutazione di impatto ambientale, ex D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate. Trasmissione documentazione integrativa e comunicazione nuovo avviso al pubblico	Comunicazione di avvio della procedura e link al deposito delle integrazioni.

## 1.2 Il Progetto Definitivo ad oggi

Il Progetto Definitivo oggetto delle valutazioni di cui al presente documento (sinteticamente identificato come **PD2020**) è quello costituito dagli elaborati trasmessi da RFI con nota prot. RFI-DIN-DINE.MI\A0011\P\2020\0000295 del 04.12.2020, protocollata dal Comune di Vanzago il 16.12.2020 al n. 19553.

Si aggiunge che **alcuni documenti sono stati ulteriormente modificati da RFI** a seguito dell'invio della documentazione al Ministero della Transizione Ecologica nel periodo Aprile-Maggio 2021 **per la procedura di VIA-VAS avviata il 6 maggio 2021.**

Infine, si deve tenere conto delle risultanze delle risposte da parte del proponente in merito alle osservazioni e richieste di integrazione prodotte dalla Commissione Tecnica per la VIA il 28 febbraio 2022 che, nei fatti, modificano nuovamente l'opera in particolar modo per quanto riguarda il canale secondario Villoresi, così come presentate nella **nuova procedura di aggiornamento VIA avviata il 7 giugno 2022.**

Il Comune di Vanzago ricorda nuovamente che **quasi tutte le tavole che interessano Vanzago sono state realizzate tra il 2017 e il novembre 2020, alcune delle quali addirittura modificate nel marzo 2021, pertanto il progetto è stato di gran lunga modificato rispetto a quello del 2013 e, per molti versi, peggiorato in tema di impatto sul territorio.**

In aggiunta a questo, il **commissariamento dell'opera stabilito nell'agosto 2021** con l'affidamento di tale responsabilità all'amministratore delegato di RFI, cosa censurata all'unanimità dal Consiglio Comunale di Vanzago con giusta deliberazione n° 44 del 23 giugno 2021, una volta che sarà ottenuto l'eventuale parere positivo di compatibilità ambientale, di fatto **consente al proponente dell'opera di sostituire ogni potere e ogni parere necessario per la realizzazione dell'opera stessa**, nei fatti concedendo al proponente ampia possibilità di variare ulteriormente con semplici decreti commissariali il mosaico di progetto definitivo integrato presentato sino ad ora, con buona pace della mole di osservazioni e prescrizioni prodotte sino ad ora da parte delle varie amministrazioni.



## 2 L'OSSERVATORIO AMBIENTALE SUL POTENZIAMENTO FERROVIARIO RHO-GALLARATE

### 2.1 Cosa è un Osservatorio Ambientale

L'Osservatorio ambientale è un organismo collegiale che svolge compiti di supporto all'autorità competente per lo svolgimento delle attività previste dall'art. 28, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006. Un estratto di tale comma chiarisce infatti che *“nel caso di progetti di competenza statale particolarmente rilevanti per natura, complessità, ubicazione e dimensioni delle opere o degli interventi, l'autorità competente può istituire, sentito il proponente e con oneri a carico di quest'ultimo, appositi osservatori ambientali finalizzati a garantire la trasparenza e la diffusione delle informazioni concernenti le verifiche di ottemperanza”*.

Il Decreto Ministeriale del 25 giugno 2021 intitolato *“Modalità di funzionamento degli Osservatori ambientali”* pubblicato in G.U. Serie Generale n°165 del 12 luglio 2021, definisce in dettaglio natura, compiti e funzionamento di tale organismo. In particolare qui di seguito alcuni estratti funzionali alla trattazione successiva:

- Art 2 c1 – *L'Osservatorio ambientale può essere **istituito, con il decreto ministeriale di Valutazione d'impatto ambientale, in considerazione della particolare rilevanza, per natura, complessità, ubicazione e dimensioni, delle opere o degli interventi, sentito il soggetto proponente, sulla base delle valutazioni della commissione tecnica.***
- Art 3. c2 – *L'Osservatorio ambientale garantisce la **trasparenza e la diffusione delle informazioni** concernenti le **verifiche di ottemperanza**, al fine di assicurarne la piena e immediata conoscibilità.*
- Art 3. c3 - *L'Osservatorio ambientale sovrintende, tra gli altri, ai seguenti compiti:*
  - a) verifica della **corretta esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale;***
  - b) monitoraggio permanente della **corretta esecuzione delle prescrizioni e/o condizioni ambientali** disposte dal provvedimento di VIA...;*
  - c) **diffusione delle informazioni concernenti le verifiche di ottemperanza** poste in essere dalle competenti autorità indicate dal provvedimento di valutazione positiva di impatto ambientale;*
  - d) **informazione al pubblico**, anche attraverso uno specifico sito internet, per assicurare una efficace azione di comunicazione e divulgativa, attenta ai bisogni del cittadino;*
  - e) **informazioni alle amministrazioni ed agli enti locali territorialmente interessati** all'attività dell'Osservatorio ambientale stesso, ai comitati civici, alle associazioni ambientaliste e agli organismi rappresentativi di interessi collettivi;*
  - f) **ricezione**, da parte di enti pubblici, associazioni, comitati, singoli cittadini, **di informazioni, documenti, criticità** in merito al progetto sottoposto a valutazione di impatto ambientale;*
- ...
- Art 5. c1 – *La **durata dell'Osservatorio ambientale** è prevista in funzione del cronoprogramma di realizzazione dell'opera indicato dal proponente ed è comunque commisurata al completamento delle attività di verifica di ottemperanza delle prescrizioni ambientali dettate nel provvedimento di VIA, che si esplicano anche nella fase di realizzazione dell'opera e nei due anni di monitoraggio ambientale post-operam.*

## 2.2 Perché un Osservatorio Ambientale sulla Rho-Gallarate

### 2.2.1 Considerazioni preliminari

Come più volte espresso sia nelle deliberazioni e negli atti formali, sia nelle comunicazioni ai vari enti territoriali, sia nell'interlocuzione formale e informale, il Comune di Vanzago mantiene il proprio parere negativo sull'intervento di potenziamento ferroviario della linea Rho-Arona nella tratta Rho-Gallarate, in particolare per quanto riguarda l'intervento di quadruplicamento della Rho-Parabiago che vede interessato massimamente il territorio di Vanzago che subirà un impatto devastante. Allo stesso modo, parere negativo è stato sempre espresso sulle procedure di valutazione di impatto ambientale e, nonostante le modifiche e miglioramenti intercorsi nel corso degli ultimi 10 anni sull'opera, si ritiene che tale impatto ambientale sia ancora incompatibile con il territorio. Sommessamente si ricorda che anche il proponente in fase di progettazione preliminare, aveva dichiarato che per il "*fitto contesto urbanistico*" la soluzione del quadruplicamento non era compatibile con il territorio, cosa condivisa all'epoca anche dal Ministero e dalla commissione VIA.

Purtroppo, a seguito della modifica del modello di esercizio da parte di Regione Lombardia nel 2004 e della pervicace volontà di realizzare tale opera, dal 2009 in avanti, il quadruplicamento tra Rho e Parabiago è stato assunto ormai dai proponenti come l'unica soluzione possibile in netto contrasto con quanto dichiarato in precedenza. Tale considerazione è stata anche oggetto di vari pronunciamenti giuridici che hanno portato ad annullare il progetto definitivo approvato con delibera CIPE 33/2010 ma, come se nulla fosse successo, il proponente è partito nel 2013 con lo stesso progetto del quadruplicamento con l'artificio amministrativo del "Progetto Definitivo Integrato".

Delle due l'una:

- o il proponente ha errato nel valutare incompatibile il quadruplicamento a livello di progetto preliminare – tra l'altro l'unico progetto attualmente approvato e vigente – e quindi era possibile inserire un quarto binario;
- oppure, nonostante l'incompatibilità territoriale e l'elevato impatto ambientale dichiarate in fase di preliminare, il proponente ha deciso di forzare la procedura ed è stata imposta la soluzione progettuale del quadruplicamento "sacrificando" il Comune di Vanzago. Si badi bene, infatti, che da Parabiago in avanti, pur avendo la stessa connotazione territoriale, il proponente mantiene 3 binari di fatto confermando l'incompatibilità con il "*fitto contesto urbanistico*" in particolare dato dai Comuni di Canegrate e di Legnano.

La contrarietà di Vanzago è stata espressa più volte con rispetto per le posizioni del proponente e degli enti superiori che hanno inserito nella propria programmazione regionale e nazionale il potenziamento ferroviario della tratta Rho-Gallarate, ma con la ferma opposizione per scelte progettuali incompatibili con la realtà di Vanzago, con uno spirito di aperto confronto e di analisi dettagliata su ogni singolo dettaglio del progetto come compete ad una amministrazione pubblica che ha al primo posto l'obbligo di tutelare i propri cittadini e il proprio territorio.

La richiesta odierna di istituzione di un Osservatorio Ambientale viene avanzata nella non creduta e denegata ipotesi che, nonostante le numerose e insanabili – a giudizio dello scrivente ente – criticità presenti all'interno del PD2020, pur con le migliori ipotesi dopo le integrazioni del Giugno 2022, venga rilasciato un parere favorevole di compatibilità ambientale che aprirebbe la strada alla conferenza di servizi finale e

poi all'appalto integrato nel giro di brevissimo tempo: non è un segreto, infatti, che RFI abbia pianificato di bandire la gara entro il Dicembre 2022, cosa che cozza con la necessità di approfondire le tante lacune progettuali ancor presenti (si veda l'articolo a firma di Giorgio Santilli apparso sul Sole 24 Ore del 10 Marzo 2022).

## 2.2.2 Incompatibilità dei quattro binari tra Rho e Parabiago

In primo luogo è necessario osservare che la deliberazione CIPE n. 65/2005 di approvazione del "Progetto preliminare III Binario tra Rho e Gallarate" prevedeva appunto la realizzazione di un solo binario aggiuntivo rispetto ai due preesistenti.

**La soluzione progettuale prescelta dal progetto preliminare 2005 a tre binari**, che come già detto in precedenza è il primo ed unico progetto preliminare, non annullato in sede giurisdizionale ed ancora valido, **costituiva l'unica soluzione possibile**, stante la serie di vincoli, dettati dal contesto in cui l'opera è collocata, e dalla natura intrinseca del progetto, che impedivano la realizzazione di un quarto binario, per esplicita ammissione non solo del proponente ma anche delle amministrazioni competenti anche in materia ambientale.

La relazione al progetto preliminare di cui alla delibera CIPE n. 65/2005 ed il relativo atto di approvazione accertavano infatti (cfr. punto 10.2 "Il tracciato ferroviario e l'armamento" e punto 5.1. "Il sistema a tre binari e le esigenze di capacità"):

- *"la realizzazione di un terzo binario, che sarà in affiancamento ai due binari esistenti nella tratta Gallarate-Busto Arsizio e nella tratta Parabiago-Vanzago..."*
- *"che la scelta di realizzare un terzo binario piuttosto che un quadruplicamento della linea è dettata dai vincoli imposti dal fitto contesto urbanistico di riferimento e che la capacità assicurata dai tre binari è comunque sufficiente a consentire la rispondenza al modello trasportistico richiesto";*
- *"...il tracciato ferroviario è stato studiato in modo tale da ridurre l'impatto sul territorio..."*.

Nella sintesi non tecnica dello Studio di Impatto Ambientale al paragrafo 3.3. "Valutazione delle alternative" era precisato che

*"la natura intrinseca del progetto, ovvero il potenziamento di una tratta di ferrovia esistente [N.B.: a due binari] e, **soprattutto, i condizionamenti imposti dalle aree e dai luoghi attraversati, caratterizzati da un elevato grado di urbanizzazione, hanno escluso la possibilità di valutare eventuali ipotesi alternative di tracciato.***

***L'unico corridoio, di fatto impegnabile, è rappresentato dal sedime dell'infrastruttura esistente, che il progetto [N.B.: a tre binari] recupera in massima parte al fine di limitare le interferenze dirette sull'edificato e sulle infrastrutture esistenti. Ipotesi esterne all'attuale corridoio infrastrutturale avrebbero prodotto situazione difficilmente mitigabili ..."***

La commissione speciale VIA, nel parere n. GAB/2004/7508/B05 del 6.7.2004 espresso ai fini della valutazione di impatto ambientale, aveva evidenziato che:

- *"il progetto prevede la realizzazione ....di un terzo binario adiacente ai due già esistenti (posato nella stessa sede ferroviaria) ... nella stessa sede della ferrovia attualmente esistente." (cfr. pagg. 6 e 22)*

- “**...la soluzione scelta** [N.B.: a tre binari] **è l’unica soluzione perseguibile dato il contesto fortemente urbanizzato,**” (cfr. pag. 7).

Si noti che il parere favorevole al triplicamento viene pur sì espresso ma con le seguenti considerazioni:

- “**Nel SIA si sostiene che la soluzione scelta** [N.B.: a tre binari] **è l’unica soluzione perseguibile dato il contesto fortemente urbanizzato**”
- si è in presenza di una “**..situazione limite in cui si trova la linea esistente** [N.B.: a due binari] **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** [N.B.: a tre binari] **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**...(cfr. pag. 22).

In estrema sintesi, il progetto preliminare approvato con Deliberazione CIPE 65/2005 era supportato da una parere di compatibilità ambientale che escludeva, come già faceva il proponente e come riportato nel SIA, la configurazione a quattro binari e affermava che già l’inserimento di un terzo binario era estremamente critico, anzi che il progetto era stato studiato per minimizzare l’impatto – pur grave visto il fitto contesto urbanistico – sul territorio.

Anche se burocraticamente, l’artificio relativo alla riproposizione del Progetto Definitivo Integrato nel 2013 consente di “staccarsi” dalla procedura precedente, è pur necessario, in scienza e coscienza non poter cancellare un progetto preliminare a tre binari approvato al CIPE con Legge Obiettivo ancora vigente ma per scelta del proponente non più attuabile. Si noti che il CUP – Codice Unico di Progetto è infatti il medesimo dei vari progetti di potenziamento ferroviario presentati e vigenti.

Si deve ammettere per correttezza e trasparenza, che il Ministero dell’Ambiente aveva esperito la Verifica di Ottemperanza alla Determinazione CIPE n. 65/2005 da parte del PD2009, ovvero il primo con i quattro binari tra Rho e Parabiago, con esito “Parzialmente ottemperata” espresso con determinazione DVA\_2010-0003785. Per quanto riguarda i 4 binari, in particolare, i commissari avevano osservato che “...*si sviluppano all’interno dello stesso corridoio del progetto preliminare, richiedendo un consumo di suolo limitato all’area di pertinenza ferroviaria, non apportando pertanto significative variazioni dell’impatto ambientale del progetto...*”; se da un punto di vista pragmatico risulta poco veritiera questa osservazione poiché il raddoppio dei binari ebbe invece nel periodo 2009-2010 un impatto decisamente significativo tanto da richiederne una correzione dei binari tra Pregnana e Vanzago nelle successive modifiche a seguito della Deliberazione CIPE n. 33/2010, molto più importante risulta la cancellazione di tale parere insieme alla Deliberazione CIPE 33/2010 da parte della magistratura, giusta sentenza n. 01914/2012 del 09/07/2012 del TAR Lombardia – Milano, confermata dal Consiglio di Stato con sentenza n. 06667/2012 REG.PROV.COLL., n. 06959/2012 REG.RIC., n. 06974/2012 REG.RIC. del 21 dicembre 2012.

**In caso di approvazione dell’opera a quattro binari, quindi, risulta necessario un osservatorio ambientale che sia in grado di monitorare attentamente le prescrizioni e le mitigazioni ambientali** che verranno decise nel parere di VIA e a seguito della Conferenza dei Servizi nel decreto commissariale, visto che **proprio il**

**Ministero dell’Ambiente aveva già manifestamente espresso l’impossibilità di andare oltre 3 binari in sede di progetto preliminare** pena un elevatissimo impatto ambientale.

### 2.2.3 Rilevanza

È molto semplice dimostrare la rilevanza dell’opera di potenziamento ferroviario Rho-Gallarate data da regione Lombardia e dallo Stato Italiano poiché:

- Nella delibera CIPE n. 121/2001 l’intervento è incluso nell’ambito del “*Corridoio Plurimodale Padano*”, sistemi ferroviari “*Accessibilità ferroviaria Malpensa*”; si nota che la tratta ferroviaria in oggetto fa anche parte del “*Potenziamento Sistema Gottardo*”
- Nell’Intesa Generale Quadro tra Governo e la Regione Lombardia dell’11 aprile 2003, l’opera è classificata come “*Potenziamento del Sistema Gottardo: triplicamento tratta Gallarate – Rho*” e poi viene inserita all’interno delle opere della cosiddetta “*Legge Obbiettivo*”, approvata all’interno del Piano delle Priorità degli Investimenti di RFI con delibera CIPE n. 91/2004
- Il Progetto Preliminare a 3 binari viene approvato con delibera CIPE n. 65/2005
- Il Potenziamento della Rho-Gallarate è inserito stabilmente all’interno del Contratto di Programma tra RFI e lo Stato sicuramente dalla versione 2007-2011 fino all’ultimo aggiornamento 2017-2021
- Si fa notare che l’approvazione del Contratto di Programma tra RFI e MIT 2017-2021 - aggiornamento 2018-2019 ha sancito il Potenziamento della Rho-Gallarate come opera prioritaria a livello regionale e nazionale: in particolare si attesta al 1° posto tra quelle prioritarie in Lombardia e all’8° posto sui circa 140 indicati nel CdP a livello nazionale, all’interno del “*Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli investimenti sull’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale*” che accompagna l’Atto del Governo sottoposto a parere parlamentare n. 160 dal titolo “*Aggiornamento 2018-2019 dello schema di contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (160)*” alla pagina 1352.
- La tratta Rho-Gallarate fa parte del corridoio multimodale Reno-Alpi di rilevanza comunitaria.
- Dalle prime bozze del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) apparse sulla stampa nel Gennaio 2021, il potenziamento della Rho-Gallarate è stato inserito negli investimenti che saranno finanziati con questo meccanismo della Commissione Europea.

È evidente quindi che l’opera ha una rilevanza strategica tale da meritare l’istituzione di un osservatorio ambientale.

### 2.2.4 Complessità

L’opera in oggetto è caratterizzata da un **elevato grado di complessità sia dal punto di vista procedurale, sia dal punto di vista dei sistemi e dei vincoli ambientali.**

Come si è visto nella relazione introduttiva, infatti, il progetto di potenziamento della Rho-Gallarate ha subito una tortuosa storia di definizioni, ridefinizioni e ripensamenti come si può riassumere nella tabella semplificativa allegata qui di seguito.

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

L'iter dell'approvazione attuale dell'opera è più unico che raro. In primo luogo, pochissime sono le opere della legge obbiettivo che non sono supportate da un Progetto Preliminare. Per scelta del proponente, infatti, l'attuale progetto per il quale si sta esperendo la Valutazione di Impatto Ambientale è un **Progetto Definitivo Integrato (PDI)**, sottinteso degli elementi del Progetto Preliminare che non è stato realizzato per velocizzare ulteriormente le procedure approvative. Tale facoltà è prevista dall'articolo 167 comma 6 del D.Lgs 163/2006 che consente di saltare la progettazione preliminare.

Tale PDI è stato presentato e valutato in **Conferenza di Servizi nel Dicembre 2013** e con **Parere CTVA 1509/2014** ma senza che avesse prima ottenuto tutti i pareri necessari tra cui il principale era quello del **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**: ci sono volute almeno 4 riprogettazioni e presentazioni presso tale organismo, accadutesi dal 2014 al 2019 per giungere ad avere un parere pieno di prescrizioni e osservazioni che ha consentito al proponente di andare avanti. Si nota incidentalmente che il CSLP ha lamentato proprio l'assenza di un progetto preliminare, oltre a tutta una serie di ulteriori elementi tecnici necessari di approfondimento o di correzione, quale elemento di debolezza per permettere di esprimere un parere. E pur avendo il parere del CSLP dal Novembre 2019, il proponente ha dovuto ripresentare tutto il progetto per una **nuova procedura di VIA nel Giugno 2021** viste le modifiche intercorse: tale procedura è tutt'ora in corso vista la particolare e complessa natura del progetto, tanto da richiedere una **nuova procedura consultativa di VIA nel Luglio 2022** per le integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica.

Ma c'è di più: **al CUP J31J05000010001 vengono associati due progetti.**

Il primo è il PD2013 che poi è stato ripresentato come PD2020 e attualmente in fase di VIA che si svolge solamente nella tratta Rho-Parabiago e Raccordo Y, e il secondo è il Progetto Preliminare a 3 binari da Rho a Gallarate redatto nel 2003 ed approvato con deliberazione CIPE n. 65/2005.

Come già osservato dal Comune di Vanzago nel corso degli anni, in particolar modo nella DGC 84/2021 e 85/2022, il progetto di potenziamento della Rho-Gallarate è sottoposto alla cosiddetta pratica del **project splitting**, che normalmente è censurata nelle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale. Non è possibile infatti pensare di valutare solo l'attuale PD2020 che è relativo agli 8 km circa della tratta Rho-

Parabiago e al Raccordo Y al confine tra Castellanza e Busto Arsizio, senza avere il progetto di tutti i circa 32 km di tratta Rho-Gallarate.

La complessità inoltre si accresce perché sull'attuale progetto in fase di valutazione non è ancora stata esperita la **Valutazione di Incidenza (VINCA)** ed anzi, il proponente ha cercato con comunicazione del settembre 2021 di non adempiere a tale valutazione adducendo la motivazione erronea di averla già assorbita con la procedura di VIA del 2013/2014. Si chiede di fare riferimento alle DGC 84/2021 e DGC 85/2022 del Comune di Vanzago per approfondire questo tema con tutti i dettagli del caso.

Infine, a livello di complessità, è necessario sottolineare che l'aver valutato l'opera a pezzi e su un percorso durato quasi dieci anni, solo considerando di partire dal PD2013, non consente di avere uno sguardo coerente e completo dell'opera. In aggiunta, **le proposte di modifiche inviate dal proponente nel Giugno 2022** in risposta alle giuste osservazioni della Commissione Tecnica per la VIA del 28 febbraio 2022 **incrementano ulteriormente il grado di complessità**; si fanno alcuni semplici esempi:

- Per tutelare al meglio il sistema di acque superficiali, in ascolto delle indicazioni di Regione Lombardia e dell'ente gestore del Canale Villoresi, la Commissione Tecnica per la VIA ha chiesto a RFI di predisporre un progetto di **by-pass del Secondario del Villoresi che interessa i Comuni di Pogliano Milanese, Vanzago e Pregnana Milanese**. Tale intervento migliorativo per il territorio del Nord-Ovest Milano è stato presentato da RFI ed è attualmente all'interno della procedura di VIA ma la domanda è spontanea: siamo certi che verrà realizzato e che diventerà parte del Progetto Definitivo? Chi lo garantisce? In merito al canale Villoresi che verrà dismesso, cosa farà RFI?
- Sempre su questo tema, il proponente nel documento di riscontro alle osservazioni della Commissione (ref. MDL130D05RGMD0003001A) esprime quanto segue: *"Il Consorzio Villoresi dovrà provvedere alla progettazione ed alla realizzazione delle opere nei termini di cui ad una convenzione da stipulare tra le parti. Nell'ipotesi in cui il Consorzio Villoresi non portasse a termine l'alternativa di tracciato studiata, nei tempi previsti dalla Convenzione, RFI eseguirà l'intervento del progetto definitivo trasmesso al MITE con nota DINE.MI\A0011\P\2021\0000064 del 09/04/21; nel caso tale opera sarà da considerarsi come provvisoria da mantenere in esercizio fino al completamento della nuova deviazione, senza che il Consorzio abbia nulla da eccepire e pretendere nei confronti di RFI, fatto salvo l'obbligo di RFI di garantire la stessa attuale funzionalità idraulica ai fini irrigui del Derivatore Valle Olona"*. Tale considerazione desta perplessità: il progetto del 2021 aveva una serie di criticità che tali da non permettere la funzionalità idraulica del canale, come evidenziato dal Consorzio Villoresi, dai Comuni di Pogliano, Vanzago, Pregnana, Rho, Settimo e Cornaredo, dalla Città Metropolitana di Milano, da Regione Lombardia e dagli agricoltori del Distretto Agricolo Valle Olona. Inoltre nel progetto definitivo di RFI non è previsto alcun cronoprogramma di dettaglio. Con quale grado di serietà può essere interpretata questa affermazione? L'unica soluzione possibile dovrebbe essere quella di garantire a livello procedurale che l'intervento sul Villoresi sia integrato all'interno del Progetto Definitivo, che tale intervento parta in priorità e che venga completato nei tempi prima degli interventi sulla linea ferroviaria tramite un cronoprogramma credibile e dotato di margini di sicurezza.
- **Una serie di richieste fatte dalla Commissione Tecnica per la VIA vengono rimandate all'appaltatore in fase di progetto esecutivo** (si veda il documento MDL130D05RGMD0003001A): tale pratica non è accettabile e accresce la complessità della verifica di compatibilità ambientale perché spezzetta ancora di più il progetto e la sua realizzazione tra varie fasi progettuali e vari soggetti attuatori.

- In merito a dettagli relativi alla Cantierizzazione, desta ancora più perplessità il fatto che il proponente risponda nel citato documento MDL130D05RGMD0003001A 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 nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, dei tempi e dei costi previsti per l’esecuzione delle opere.”**. **Questa affermazione da sola meriterebbe di restituire parere negativo per la VIA/VINCA** perché di fatto, su un tema così significativo, quanto presentato nel Progetto Definitivo diventa sostanzialmente nullo. È acclarato dalla normativa, basto solo pensare al codice degli appalti, che gli elementi principali della cantierizzazione devono essere presenti già nella fase di progettazione definitiva.  
Nel caso del Potenziamento della Rho-Gallarate, oltre al grado di particolare complessità degli interventi, merita ricordare il fatto che siamo in presenza di appalto integrato, ovvero RFI non redigerà un progetto esecutivo perché questo verrà demandato al futuro appaltatore. Dalla normativa vigente, però, chi vincerà la gara per l’appalto integrato, dovrà redigere **il progetto esecutivo in conformità al definitivo “senza apprezzabili differenze di tecniche e di costo”**: come è possibile fare questo senza che il piano di cantierizzazione presente nel Progetto Definitivo è solamente indicativo e non vincolante?  
Basti poi citare la Determinazione ANAC 4/2001, senza ricorrere ad altra giurisprudenza in merito, per far capire che la scelta di ricorrere all’Appalto integrato non solo renda estremamente critico per la valutazione ambientale il fatto che RFI decida di non rendere prescrittivo il già ben lacunoso e pieno di criticità piano di cantierizzazione presentato nel progetto definitivo integrato, ma di fatto rimanda all’Appaltatore la gestione della “cantierizzazione” dell’opera pubblica di fatto spogliandosi della qualifica di stazione appaltante e mettendo a rischio di contenziosa tutta l’opera perché l’appaltatore potrà o puntare su quelle misure tali da permettere la cantierizzazione a scapito dell’ambiente e del territorio pur di perseguire gli obiettivi di contenimento costi o rispetto dei tempi, oppure potrà avviare dei contenziosi ed al limite interrompere i lavori perché il progetto non potrà essere cantierabile.
- Nelle risposte alle osservazioni ricevute nella procedura di VIA (si veda l’allegato 10 del MDL130D05RGMD0003001A), inoltre, RFI afferma in merito all’**ecodotto all’interno del Varco perimetrato n°8 della Rete Ecologica Regionale** che **“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”**, cioè non solo non è presente nel PD2020 ma **RFI non ha intenzione di farlo**. Questa cosa, parrebbe un dettaglio ma è molto grave poiché tale richiesta deriva dalle prescrizioni 2.i) e 2.c) di Regione Lombardia contenute nella DGR n. X/1264 del 24.01.2014 e poi riprese all’interno del Parere CTVA n. 1509 del 23.05.2014 in cui si riporta la seguente prescrizione: **“Rete ecologica provinciale, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi – Realizzare un ecodotto per la fauna in corrispondenza di via Europa Unita in Comune di Vanzago al fine di rafforzare la connettività ecologica del SIC-ZSC/ZPS Bosco di Vanzago e del Parco Agricolo Sud Milano con il PLIS del Basso Olona”**. Se su un intervento così precisamente richiesto dagli enti territoriali (Comuni di Pregnana Milanese e Vanzago e Città Metropolitana), da associazioni e cittadini, e prescritto formalmente da Regione Lombardia e dalla Commissione Tecnica VIA il proponente si rifiuta di implementarlo, come è possibile credere che attui le altre prescrizioni che magari per complessità e impatti di costi sono di gran lunga più significative?

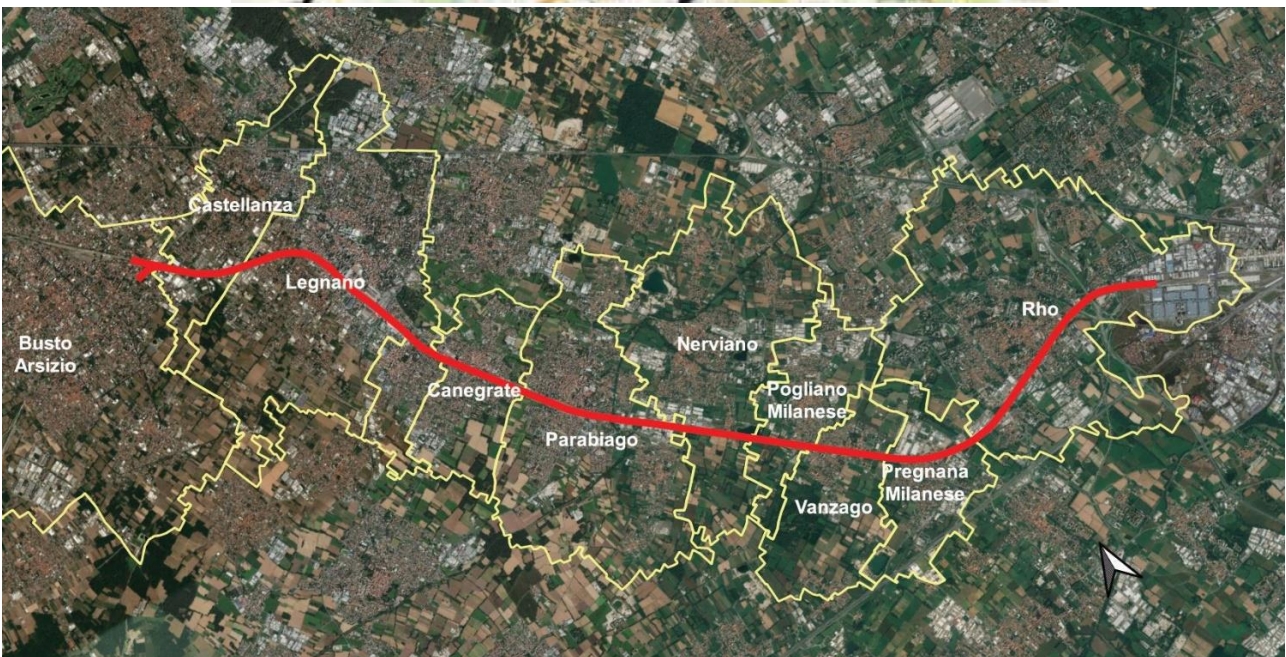




Quelli riportati in questo paragrafo sono solo una piccola parte di evidenze della complessità dell'opera e della necessità di implementare un attento osservatorio ambientale in caso di sua approvazione.

### 2.2.5 Ubicazione e modello di esercizio

L'opera del potenziamento della Rho-Gallarate è localizzata su un tratto che raccoglie tre direttrici verso Milano: Domodossola, Luino e Varese e congiunge ai valichi Alpini verso la Svizzera.



Si può apprezzare la rilevanza data alla tratta Rho-Gallarate all'interno del corridoio Reno-Alpi mediante lo schema seguente nel quale vengono evidenziati in giallo Busto Arsizio e la tratta Gallarate-Busto Arsizio-Parabiago-Rho-Milano.

Per aggiungere complessità al sistema di trasporto ferroviario che coinvolge la Rho-Gallarate è da ricordare il collegamento alla stazione dell'aeroporto di Malpensa che può esser fatto con il Raccordo a Y, oppure con l'accesso da Nord e poi il collegamento con il centro multimodale dell'HUPAC a Busto Arsizio.

Con queste premesse e con l'analisi del modello di esercizio presente all'interno del PD2020, è possibile capire che sulla linea vi sono:

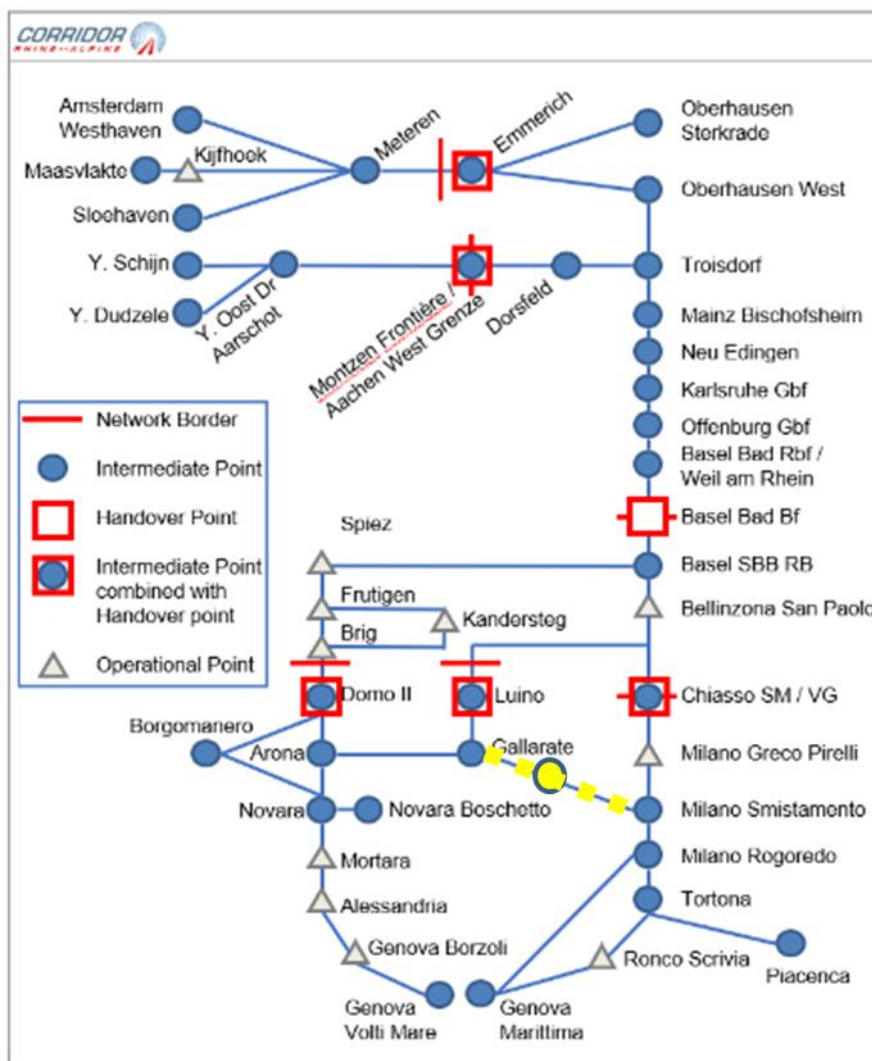
- Le linee del sistema del Passante Ferroviario (linee "S");
- i treni a lunga percorrenza per i passeggeri del traffico da/per Varese/Luino/Domodossola;
- il Cisalpino per la Svizzera ;
- il traffico merci.

In aggiunta, nel progetto di potenziamento si prevede di potenziare il traffico ferroviario: nella Relazione Generale del PD2020 si riporta che nella tratta Rho-Parabiago i treni/giorno sono 206 nelle due direzioni (dati 2011-2013). Con il quadruplicamento tra Rho e Parabiago si arriverà a 304 treni/giorno poiché:

- si aggiungono 72 treni del passante (1 ogni 30 minuti nelle 2 direzioni per 18 ore al giorno) che, in direzione Gallarate, fermano a Parabiago
- si aggiungono 36 treni Milano Centrale-Malpensa via Raccordo Y (1 ogni ora nelle 2 direzioni per 18 ore al giorno)
- i treni merci previsti dal modello scendono da 30 a 20 al giorno.

Con la fase a regime, inoltre, il numero dei treni previsti su questa tratta sale ancora di più raggiungendo il numero complessivo di 434, come dalla tabella riportata qui sotto.

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



Si fa notare però che, nonostante i 20 treni merci previsti a progetto, l’inserimento dell’opera della Rho-Gallarate all’interno del PNRR effettuata nel 2021 viene motivata in questo modo:

**“Liguria-Alpi: al completamento dell'intero progetto i tempi di percorrenza saranno quasi dimezzati sia sulla tratta Genova-Milano che sulla tratta Genova-Torino. Inoltre, la capacità sarà aumentata da 10 a 24 treni/ora sulle tratte soggette a quadruplicamento in prossimità del nodo di Milano (Rho-Parabiago e Pavia-Milano-Rogoredo). L'intervento infine permetterà il transito di treni merci con lunghezza fino a 750 metri.**

Pare quindi che la linea Rho-Gallarate diventerà il collettore dei treni merci che scendono dall’Europa passando dalla Svizzera e per Alptransit per poi andare verso Sud: se così fosse, tale evidenza metterebbe in discussione tutto il progetto e tutta la Valutazione di Impatto Ambientale per l’elevato impatto cagionato dalla crescita dei merci e quindi, a maggior ragione, è necessario che ci sia un osservatorio ambientale.

Ma come se non bastasse alla criticità stessa della tratta ferroviaria che convoglia ad imbuto 3 differenti direttrici nord-sud con caratteristiche di traffico estremamente eterogeneo, si aggiunge anche la localizzazione del corridoio ferroviario all’interno di un “fitto contesto urbanistico” in particolar modo nei Comuni di Vanzago, Canegrate e Legnano. Già di è detto di questa caratteristica in precedenza riportando le conside-

razioni della stessa RFI/Italferr in sede di progetto preliminare, ma è sufficiente osservare le ortofoto di progetto per vedere che non c'è sufficiente spazio per realizzare un raddoppio dei binari all'interno del comune di Vanzago senza penalizzare oltremodo il territorio (e la stessa cosa varrà per il triplicamento a Cagnate e Legnano anche se con un binario in meno rispetto a Vanzago).

Da ultimo giova segnalare rispetto all'ubicazione la particolarità segnalata all'interno della analisi ambientale MDL130D22RGIM0001001A:

*“Il territorio in esame si colloca nel Rhodense, in un ambito caratterizzato da un'urbanizzazione diffusa, cerniera con Milano e asse di sviluppo industriale tra i più forti dell'area metropolitana milanese. Il Sempione, la ferrovia e il fiume Olona sono stati i fattori localizzativi del comparto produttivo del tessile e del suo indotto, della chimica, della metalmeccanica e dell'alimentare. **L'area risulta quindi densamente popolata e soggetta ad un elevato grado di antropizzazione; tuttavia sono presenti nella matrice territoriale delle aree naturali tutelate:***

**1 l'oasi WWF interessata dalla tutela sia come Sito di interesse Comunitario che come Zona a Protezione Speciale “Bosco di Vanzago” – Sito IT2050006.** Nel 1985 il Bosco di Vanzago è stato riconosciuto come Riserva Naturale Regionale Parziale forestale e zoologica (ai sensi della delibera del Consiglio Regionale 2113 del 27 marzo 1985). L'ambiente della riserva naturale è quello tipico pianiziale, detto del “pianalto asciutto”; nella Riserva sono infatti presenti gran parte delle specie arboree dell'antico ambiente padano, in particolare i boschi sono formati da roveri secolari, farnie, olmi, aceri campestri, carpini bianchi, tigli, ciliegi selvatici e castagni. Rilevante è la presenza di specchi d'acqua di varia profondità (per un totale di 12 ettari).

**2 Il Parco Agricolo Sud di Milano,** istituito con L.R.23 aprile 1990 n°24 e la cui gestione è affidata alla Città Metropolitana di Milano. È classificato come “parco regionale agricolo e di cintura metropolitana” e si pone l'obiettivo di salvaguardare le attività agricole, le colture e i boschi, tutelare i luoghi naturali, valorizzare il patrimonio storico-architettonico, recuperare le aree degradate, informare e guidare gli utenti a un uso rispettoso delle risorse ambientali. Ha un'estensione totale di circa 47.000 ettari e rappresenta circa il 30% della superficie totale della Città metropolitana di Milano di cui coinvolge 61 dei 134 Comuni. Si caratterizza per il suo terreno agricolo coltivato a mais e marcite; è attraversato da corsi d'acqua naturali e canali artificiali, oltre che dalla rete stradale agricola.

**3 Il Parco del Basso Olona, classificato come Parco locale di interesse sovra comunale.** È situato nella porzione nord-occidentale del territorio della Città Metropolitana, nel contesto dell'alta pianura irrigua, immediatamente a sud del canale Villoresi. Si estende per 26 ettari ed è caratterizzato dalla presenza di fontanili e di acque di risorgenza, con attività agricole che, per quanto penalizzate dalla forte pressione antropica, appaiono alquanto differenziate. Vi è infatti una cospicua presenza di seminativi, prati e colture ortovivaistiche, mentre è ben rappresentato l'allevamento dei bovini da latte.

Riguardo al reticolo dei corsi d'acqua superficiali, **emerge per importanza il bacino del fiume Olona,** seguito da corsi d'acqua minori come il Lura, il Bozzente, il Guisa etc. Da notare ancora la **significativa presenza di fontanili, tutelati e valorizzati dal Parco Sud.** Il territorio è inoltre attraversato trasversalmente anche da due corsi d'acqua artificiali, quali il **canale scolmatore di Nord Ovest e il Canale Villoresi.**”

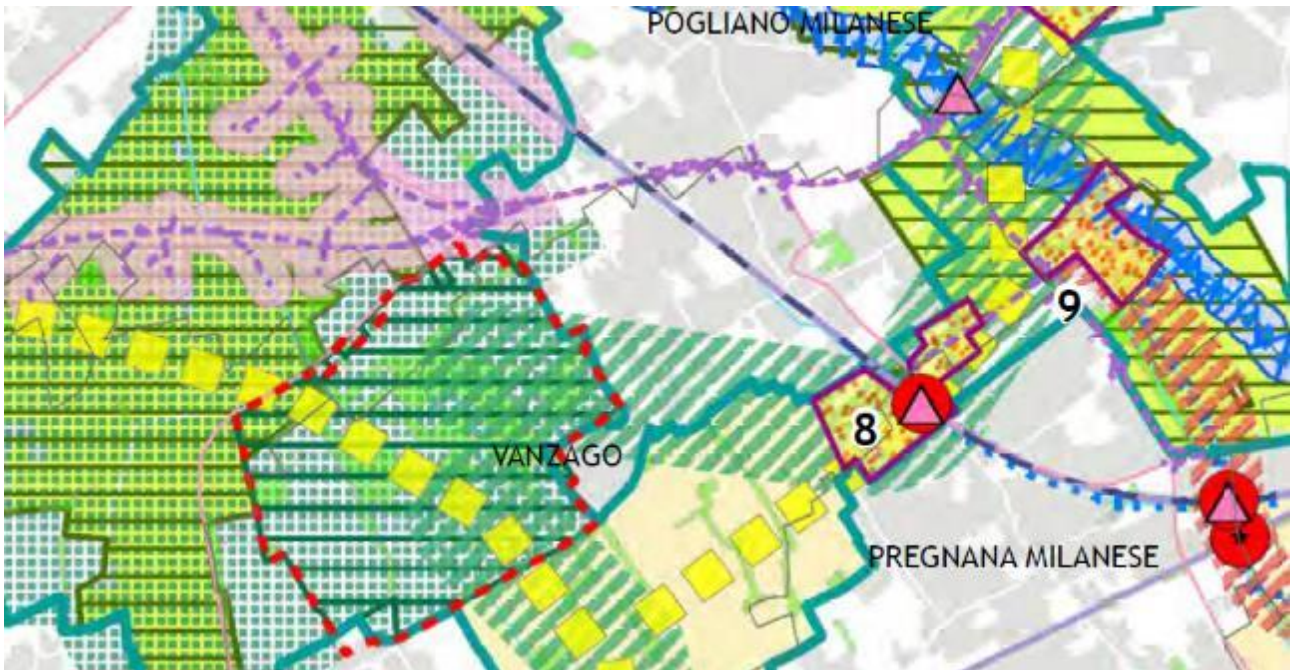
Da ultimo, per rafforzare ancora di più la rilevanza ambientale del territorio interferito dalla linea ferroviaria e in particolare dal quadruplicamento Rho-Parabiago, è doveroso riportare il sistema di vincoli ambientale dato dalla **Rete Ecologica Regionale (RER)** con i suoi due **corridoi ecologici** e dai varchi ivi presenti (in



particolare il varco perimetrato n°8). Si veda la mappa seguente estratta dalla Relazione Generale per la Valutazione di Incidenza MDL130D22RGIM0003001A.



- |             |  |           |  |  |   |
|-------------|--|-----------|--|--|---|
| ● ● ●       | Matrice naturale primaria  | XXXXXX    | Direttrici di permeabilità (art. 45)   | <b>Elementi della Rete Ecologica Regionale</b> |   |
| — — —       | Fascia a naturalità intermedia   | — — —     | Principali linee di connessione con il verde   | ■ ■ ■ ■ ■                                      | Corridoi ecologici della RER                              |
| ■ ■ ■ ■ ■   | Gangli primari (art. 44)   | ■ ■ ■ ■ ■ | Varchi perimetrati (art. 46)   | ■ ■ ■ ■ ■                                      | Gangli della RER  |
| ■ ■ ■ ■ ■   | Gangli secondari (art. 44)   | ○ ○ ○ ○ ○ | Varchi non perimetrati (art. 46)   | ■ ■ ■ ■ ■                                      | <b>Aree protette</b>                                      |
| ■ ■ ■ ■ ■   | Dorsale Verde Nord (art. 48)   | ● ● ● ● ● | Barriere infrastrutturali (art. 47)  | ■ ■ ■ ■ ■                                      | Siti di importanza comunitaria (SIC) (art. 49)            |
| ■ ■ ■ ■ ■   | Corridoi ecologici primari (art. 45)   | ▲ ▲ ▲ ▲ ▲ | Principali interferenze delle reti infrastrutturali in progetto/programmate con i corridoi ecologici (art. 47) | ■ ■ ■ ■ ■                                      | Zone di protezione speciale (ZPS) (art. 49)               |
| ■ ■ ■ ■ ■   | Corridoi ecologici secondari (art. 45)   |           |  | ■ ■ ■ ■ ■                                      | Parchi regionali  |
| /// /// /// | Principali corridoi ecologici fluviali (art. 45)                                   |           |  | ■ ■ ■ ■ ■                                      | Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS) (art. 50) |
| .....       | Corsi d'acqua minori con caratteristiche attuali di importanza ecologica (art. 45) |           |  | ■ ■ ■ ■ ■                                      | Riserve naturali  |
| .....       | Corsi d'acqua minori da riqualificare a fini polivalenti (art. 45)                 |           |  | ■ ■ ■ ■ ■                                      | Parchi naturali istituiti e proposti                      |



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



Dettaglio del Varco Perimetrato n°8 presente nel PTCP

Si ritiene che con tutte queste considerazioni sull'ubicazione dell'opera in oggetto, l'istituzione dell'Osservatorio Ambientale non può che contribuire a scongiurare eventi nefasti per il territorio quali la deframmentazione o la mancata realizzazione di interventi di mitigazione o la realizzazione di interventi non adeguati.

### 2.2.6 Dimensioni e tratta di interesse dell'osservatorio

Per quanto riguarda le dimensioni dell'opera sono sufficienti riportare alcuni dati per dimostrarne la assoluta rilevanza:

- Sviluppo di circa 25 chilometri di intervento complessivo suddiviso in vari lotti realizzativi;
- L'ultimo aggiornamento della stima di spesa complessiva effettuato nel 2019 è pari a 827,7 Milioni di €, con risorse attualmente disponibili per 522,8 Milioni di €.

Si chiarisce sin d'ora che, da quanto riportato all'interno della documentazione di progetto, risulta opportuno che l'istituendo – se la richiesta del Comune di Vanzago verrà ritenuta meritevole di accoglimento – Osservatorio Ambientale dovrà interessarsi non solo dei primi lotti funzionali relativi alla Messa a PRG di Rho, quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo a Y a Gallarate-Busto Arsizio, ma anche del triplicamento previsto da Parabiago a Gallarate.

### 2.2.7 Commissione Europea e PNRR

In base ad un estratto della Proposta di Decisione di Esecuzione del Consiglio Europeo relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia – rif. COM(2021) 344 e SWD(2021) 165 del 22 Giugno 2021, che fa seguito al giudizio positivo della Commissione Europea sulla proposta del PNRR dell'Italia in vista della successiva adozione da parte del Consiglio Europeo che è stata poi ottenuta il 13 Luglio 2021.

In particolare, si fa notare che la Commissione Europea tra le tante e variegate proposte pervenute dall'Italia per il PNRR, inserisce una **precisa ed esplicita indicazione** all'interno dell'Investimento 1.2, intervento M3C1 (Missione 3 Componente 1), **per il progetto del potenziamento ferroviario Rho-Parabiago (8km).**

#### ***“Investimento 1.2 - Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa***

*L'investimento consiste nella costruzione di 180 km di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Liguria-Alpi e Verona-Brennero. **Per la valutazione e l'autorizzazione di ciascun progetto o investimento in tale ambito** devono essere rispettate tutte le norme e le procedure di cui all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva 92/43/CEE e **seguite le linee guida nazionali per la valutazione d'impatto pubblicate nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28 dicembre 2019.***

***Ci si aspetta che questa misura non arrecherà un danno significativo agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852, tenendo conto della descrizione degli interventi in questione e delle misure di mitigazione stabilite nel piano per la ripresa e la resilienza in conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un***

danno significativo" (2021/C58/01), e ai traguardi e agli obiettivi che devono essere conseguiti dall'Italia.

**Il segmento Rho-Parabiago sarà subordinato all'esito positivo della valutazione di impatto ambientale, pienamente e sostanzialmente conforme ai criteri giuridici, comprendente integralmente tutti i risultati e tutte le condizioni di valutazione dell'impatto ambientale, qualora ciò sia necessario per il conseguimento della conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01).** La valutazione di impatto ambientale è pubblicata e portata a termine conformemente alla direttiva 2011/92/UE, nonché alle pertinenti valutazioni nel contesto delle direttive 2000/60/CE e 92/43/CEE, compresa l'attuazione delle necessarie misure di mitigazione. **Tutte le misure ritenute necessarie, nel quadro della valutazione di impatto ambientale, per garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01) devono essere integrate nel progetto e attuate nelle fasi di costruzione, utilizzo e dismissione dell'infrastruttura.**

Secondo la scrivente Amministrazione, 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 e poi integrato nel Giugno 2022 per la successiva ripetizione della VIA, vi è un contrasto con quanto richiesto dalla Commissione Europea per la Rho-Parabiago all'interno della procedura di approvazione del PNRR:

1. Nel redigere lo Studio di Impatto Ambientale nel 2020, **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.** Tale mancanza era 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. Bisogna osservare che su tale aspetto, bene ha fatto **la Commissione Tecnica per la VIA il 28 febbraio 2022 a chiedere al proponente** di procedere con uno Studio di Impatto Ambientale più approfondito e a **presentare la documentazione per la Valutazione di Incidenza.**
2. 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 25 km e oltre 400 treni/giorno).
3. Il progetto vigente del quadruplicamento Rho-Parabiago **interferisce pesantemente con il Canale Villoresi 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). Anche in questo caso, l'intervento sapiente della **Commissione Tecnica per la VIA** ha permesso di



avere all'interno della procedura un **by-pass del Secondario del Villoresi tra Pogliano e Pregnana Milanese passando per la campagna di Vanzago e potenziando la rete dei terziari esistente al fine di mitigare l'impatto ambientale.**

4. 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 perimetrati, gli interventi sul Canale Villoresi, ...) sono altamente impattanti sull'ambiente di Vanzago tale da renderlo non compatibile a livello locale.

Per questi ed altri motivi, **il Comune di Vanzago ritiene fondamentale che venga verificata la procedura DNSH applicata alla Rho-Parabiago come richiesto e riportato nella Comunicazione della Commissione Europea (2021/C58/01)**, confidando che tale valutazione venga svolta all'interno della procedura di VIA in essere e poi controllata dall'Osservatorio Ambientale da istituire ad hoc.

In particolare, dei 6 obiettivi ambientali di cui al Regolamento Tassonomia (UE) 2020/852 e del relativo metodo implementativo, sui seguenti è doveroso sollevare la necessità di attivare la Fase 2 – Valutazione di fondo DNSH per gli obiettivi ambientali che la richiedono:

- **3. Uso sostenibile delle acque** → non è garantito tale obiettivo in quanto *“il progetto nuoce al buono stato e al buon potenziale ecologico di corpi idrici”* a meno che il problema del Canale Villoresi venga considerato risolto con il by-pass presentato nel Giugno 2022;
- **6. Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi** → si vedano gli impatti nelle osservazioni del Comune di Vanzago per comprendere .

### 2.2.8 Indicazioni di Regione e del Parlamento

Per rafforzare la richiesta di istituzione dell'Osservatorio Ambientale è opportuno anche fare riferimento agli accadimenti dell'estate 2021 in Regione Lombardia e in Parlamento.

Il 1 luglio 2021 si è tenuta una audizione in Commissione V di Regione Lombardia dei rappresentanti di RFI sull'opera in oggetto alla presenza non solo dei Consiglieri Regionali ma anche dei rappresentanti degli Enti Locali interessati e dei vari portatori di interesse. In particolare, si segnala che in questa assise è stata registrata la disponibilità di RFI, rappresentata dall'Ing. Vincenzo Macello, ad approfondire varie richieste con gli enti territoriali. Al momento, purtroppo, non si è avuto seguito a questa dichiarazione di intenti che era stata accolta favorevolmente dagli enti locali sia quelli più interferiti sia quelli che hanno presentato osservazioni all'interno delle varie consultazioni.

Ben più di significativa rilevanza è stato il passaggio parlamentare in merito all'iniziativa governativa AG 262 circa l'acquisizione di parere da parte del Parlamento sullo schema di commissariamento di una serie di opere pubbliche, tra le quali la Rho-Gallarate, per la quale l'Amministratore Delegato di RFI Vera Fiorani è stata indicata quale Commissario Straordinario. Si ricorda che la Camera dei Deputati, nel parere approvato all'unanimità dai componenti delle commissioni riunite VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni), ha richiesto esplicitamente al futuro commissario della Rho-Gallarate di compiere:

***“...una approfondita disamina del progetto, facendo chiarezza sulla tratta che si intende realizzare e sul relativo costo, attivando una interlocuzione con il territorio, volta ad affrontare le criticità emerse e rappresentate dalle istituzioni locali, anche con riguardo al comune di Vanzago, al fine di perseguire un miglioramento del progetto...”.***

Dal momento che l’Osservatorio Ambientale viene istituito “sentito” il Proponente, parrebbe significativo che RFI condividesse la necessità di tale organismo in modo da ottemperare alla indicazione parlamentare data in sede di commissariamento dell’opera.

### 2.2.9 Conclusione

Si ritiene di aver dimostrato con dovizia di argomentazioni l’aderenza alla normativa circa la possibilità di istituire l’Osservatorio Ambientale per il Potenziamento Ferroviario della tratta Rho-Gallarate, avendo verificato i seguenti aspetti richiamati nel DM 25 giugno 2021:

- particolare rilevanza,
- natura,
- complessità,
- ubicazione,
- dimensioni.

In aggiunta a questi aspetti, sono stati approfonditi alcuni temi che rendono plastica la necessità e l’opportunità dell’Osservatorio Ambientale, tra cui la procedura DNHS introdotta dalla normativa Comunitaria per le opere associate al PNRR e, soprattutto, vista la particolare richiesta di attenzione che il Parlamento ha espresso nel luglio 2021 sull’opera in oggetto, e su Vanzago in particolare, nel parere di istituzione del Commissario.

Da ultimo il Comune di Vanzago ricorda le precedenti ultime deliberazioni che esprimono forti elementi di criticità in seno alla procedura di VIA:

- DCG 84/2021;
- DCG 85/2022.

## 3 Composizione e funzionamento dell’Osservatorio

### 3.1 Composizione dell’osservatorio

Ai sensi dell’Art. 4 del DM 25.6.2021, si suggerisce di comporre l’Osservatorio ambientale con le seguenti figure:

- presidente,
- segretario,
- due componenti designati dal Ministro,
- un componente per la Regione Lombardia
- un componente per la Città Metropolitana di Milano e uno per la Provincia di Varese
- un componente per ognuno dei Comuni di Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago, Canegrate, San Giorgio su Legnano, Legnano, Castellanza, Busto Arsizio
- un componente in rappresentanza del WWF , ente gestore del SIC/ZpS.

### 3.2 Tempistiche e durata dell'osservatorio

Per quanto riguarda le tempistiche e la durata dell'Osservatorio, la norma prevede che venga istituito con il decreto (favorevole) di Valutazione di Impatto Ambientale riferito all'opera di che trattasi, e che duri fino al termine del monitoraggio post-operam.

Nello scenario di parere negativo di compatibilità ambientale del potenziamento ferroviario non vi sarà nessuna necessità di istituire ora il tale osservatorio ambientale, mentre nel caso di parere positivo si chiede alla Commissione Tecnica per la VIA di inserire la prescrizione relativa all'istituzione di un Osservatorio Ambientale dedicato alla Rho-Gallarate.

Si presume che, se si procede con celerità, l'Osservatorio Ambientale potrà essere già costituita in tempo per analizzare e verificare il Progetto Definitivo aggiornato a valle della VIA con l'implementazione del contenuto delle prescrizioni date dalla Commissione Tecnica per la VIA sia nel 2014 sia a conclusione della attuale procedura di VIA. L'osservatorio ambientale, poi potrà partecipare con profitto alla Conferenza di Servizi finale per poi verificare la documentazione dell'appalto integrato, la selezione dell'appaltatore e poi valutare i contenuti del Progetto Esecutivo prima della fase dei lavori.

### 3.3 Sede delle riunioni dell'osservatorio

Il Comune di Vanzago si offre per ospitare le riunioni dell'Osservatorio Ambientale per la Rho-Gallarate.

Se tale proposta non fosse ritenuta condivisibile, certamente tale Osservatorio potrà essere istituito presso gli uffici di Città Metropolitana di Milano, di Regione Lombardia o della Prefettura di Milano.