

Spett.le **MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA**

ROMA

Oggetto: [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.

Spett.le **MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA**, si trasmette in allegato il file circa le osservazioni riguardante la procedura in oggetto.

Andrea M. Longo

Il 2022-07-07 08:59 Per conto di: VA@pec.mite.gov.it ha scritto:

Invio di documento protocollato

Protocollato da:

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

MiTE - Ministero della Transizione Ecologica

Registro: REGISTRO UFFICIALE

Modalita : U

Progressivo : 84546

Data protocollo: 07/07/2022

Oggetto: Protocollo nr: 84546 - del 07/07/2022 - MiTE - Ministero della 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

Allegati: 4



“BOSCO WWF DI VANZAGO”
SIC/ZPS IT2050006 – RISERVA NATURALE REGIONALE
Ente Gestore: WWF ITALIA - Onlus
via Tre Campane, 21 - 20010 Vanzago, (MI)
tel: 02.93.41.761 fax: 178.222.89.78
e-mail: boscovanzago@wwf.it sito web: www.boscowwfdivanzago.it



Spett.le **MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA**
ROMA

cress@pec.minambiente.it
ctva@pec.minambiente.it

e p.c. Spett.le **DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA VALUTAZIONI E
AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
REGIONE LOMBARDIA**
MILANO
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Oggetto: [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.

Spett.le **MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA,**

in data 7 luglio 2022
veniva notificata a questo ente gestore la **riserva naturale regionale** “Bosco Wwf di Vanzago” e sito di “Natura 2000” **IT2050006** (solo dopo sollecito da parte della DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI che con nota ufficiale evidenziava: “Essendo la Valutazione di incidenza compresa nella VIA di competenza di codesto Ministero ai sensi dell’art. 10 comma 3 del D.Lgs 152/2006, con la presente si segnala che tra i destinatari della nota di cui sopra non risulta la Riserva Naturale Regionale “Bosco WWF di Vanzago” che legge per conoscenza, Ente gestore della riserva naturale e del sito natura 2000), uno **STUDIO DI INCIDENZA** apparentemente riguardante il progetto di cui all’oggetto.

La stessa nota del Ministero, con nota a firma del Dirigente Orsola Renata Maria Reillo, ha ammesso che: “non era stata inviata anche a codeste Amministrazioni”: Ente Gestore sito di “Natura 2000” IT2050006 e Direzione Ambiente e Clima di Regione Lombardia. Gli enti sopramenzionati hanno potuto approfondire il contenuto dell’apparente STUDIO DI INCIDENZA e dell’ulteriore documentazione messa a disposizione per un tempo limitato e parziale rispetto a quanto, invece, prevede la normativa in vigore.





Questa, per memoria, la nota che, con un mese di ritardo, notifica la trasmissione della documentazione integrativa e la comunicazione del nuovo avviso al pubblico.

m. ante. MITE.REGISTRO UFFICIALE USCITA.0084546.07-07-2022



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Alla Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente e Clima
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

All'Ente gestore della
Riserva Naturale Regionale Bosco WWF di
Vanzago
boscowwf.vanzago@pec.regione.lombardia.it

**OGGETTO: [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**

Con riferimento al progetto indicato in epigrafe, con la presente si trasmette la nota di questa Direzione, di prot. n. MITE-70395 del 06/06/2022, che per mero errore materiale non era stata inviata anche a codeste Amministrazioni.

Il Dirigente
Orsola Renata Maria Reillo
(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

Allegato: Nota MITE-70395 del 06/06/2022

ID Utente: 8496	✓ Resp. Sic. Di Gianfrancesco C.
ID Documento: VA_05-Set_04-8406_2022-0022	Ufficio: VA_05-Set_04
Data stesura: 27/06/2022	Data: 06/07/2022

Trasliamo l'ambiente! Non stampare se non necessario. 1 foglio di carta formata A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-5722.5070 - e-mail: va-5@mite.gov.it
e-mail PEC: va@PEC.mite.gov.it

Firmato digitalmente in data 06/07/2022 alle ore 19:05

Lo studio di incidenza denominato: **VALUTAZIONE DI INCIDENZA - PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO – ARONA TRATTA RHO – GALLARATE PRG DI RHO, UADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y**, a firma della dottoressa in scienze naturali Carolina Ercolani, non può essere considerato, per stessa ammissione dell'estintrice, lo studio di eventuali impatti del progetto di cui all'oggetto (come richiesto, invece, dalla Commissione Tecnica VIA avanzata, con nota CTVA. Registro Ufficiale U.0001124 del 28.02.2022: "Nella documentazione trasmessa dal Proponente per la rimodulazione del progetto definitivo del quadruplicamento della Rho-Parabiago e del raccordo a Y, in virtù del sito di "Natura 2000" SIC IT2050006 istituito con DGR pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia del 12 settembre 2000, della ZPS IT2050006 (istituito con DGR del 25



gennaio 2006 n°9/1791 e pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia 2° supplemento straordinario n°8 del 23 febbraio 2006), nonché della Riserva Naturale Regionale “Bosco WWF di Vanzago” (istituita con legge della Regione Lombardia del 30 novembre 1983 n°86) non è presente alcuna valutazione di Incidenza Ambientale. Il Proponente integri la documentazione progettuale trasmessa con la documentazione relativa alla valutazione di incidenza, da redigersi secondo quanto previsto dalle Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza VInca – Direttiva 92/43/CEE “HABITAT” articolo 6, paragrafi 3 e 4, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28.12.2019 19A07968 GU Serie Generale n.303 del 28-12-2019, ma anche dal nuovo “PIANO INTEGRATO” del sito di “NATURA 2000” interessato dagli interventi progettuali DGR 25 febbraio 2019 – n.XI/1305 Regione Lombardia – BURL serie ordinaria n.9 del 27 febbraio 2019), ma uno studio di incidenza che riguarda solamente un aspetto parziale e periferico del più complesso impianto progettuale potenzialmente impattante sulla limitrofa area protetta dalle norme di “Natura 2000” e, in particolar modo, si limita alla parte progettuale dello spostamento previsto del Canale Derivatore Valle Olona.

Questo ente gestore il sito **IT2050006** aveva già evidenziato il 13 novembre 2013, sulla base dello STUDIO DI INCIDENZA del precedente **PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO – ARONA TRATTA RHO – GALLARATE PRG DI RHO, UADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y**, la necessità affinché lo “**STUDIO DI INCIDENZA**” sviluppasse con maggiore attenzione la completezza degli impatti indiretti a carico del sito Natura 2000 singolarmente, sinergicamente e congiuntamente considerati, studiasse gli areali di specie all'esterno del sito Natura 2000, definisse i rapporti di specie con il territorio e, traendone delle conclusioni verificabili, definisse la significatività degli impatti e accertasse se il progetto del potenziamento della linea ferroviaria potesse essere migliorato da specifiche prescrizioni.

Lo STUDIO DI INCIDENZA a firma della dottoressa in scienze naturali Carolina Ercolani, è lontano da effettuare chiarimenti e/o integrazioni, ma si limita a considerazioni generiche e sommarie su aspetti che meritano necessariamente un approfondimento.

Non è nemmeno corretto, dal punto di vista procedurale, affermare che: “per quanto riguarda le modifiche progettuali apportate con l’aggiornamento del 2021, ci si è potuti limitare alla sola fase di valutazione preliminare (“screening”), in quanto le indagini condotte hanno permesso di escludere qualsiasi relazione tra la proposta di soluzione alternativa e il sito Natura 2000. Pertanto in appendice al presente studio è riportato, relativamente alle parti progettuali modificate, il Format di supporto screening Vinca come da allegato I “Linee guida nazionali per la Valutazione d’Incidenza (Vinca)” così come scritto dalla dottoressa in scienze naturale Carolina Ercolani.

Lo “screening” non soddisfa assolutamente l’ente gestore per la metodologia seguita e, soprattutto, per i dati incompleti. Del resto, dal punto di vista procedurale, non può essere sicuramente il proponente, con una considerazione di parte, a decidere di arrestare



alla sola fase iniziale il procedimento che dovrebbe, invece, scongiurare problematiche all'integrità del sito di "Natura 2000" secondo il principio di precauzione e prevenzione.

Questa valutazione preliminare ha come unica conseguenza, a parere dell'ente gestore il sito **IT2050006**, quella della realizzazione di un vero e serio STUDIO DI INCIDENZA dell'intero progetto !

Tale approccio si rende ancor più necessario alla luce delle modifiche dei criteri scaturite dalle linee guida fra Stato e Regioni in materia di procedimenti per lo studio di incidenza, ma anche dal nuovo "PIANO INTEGRATO" del sito di "NATURA 2000" interessato dagli interventi progettuali (DGR 25 febbraio 2019 – n.XI/1305 Regione Lombardia – BURL serie ordinaria n.9 del 27 febbraio 2019).

Questo ente gestore rileva una qualità di analisi non sufficiente indispensabile non solo, al fine di determinare se e in che misura gli ambienti oggetto di trasformazioni e completamento nell'area del progetto possano essere considerati in connessione ecologico - funzionale con gli habitat del sito IT2050006, ovvero siano da considerarsi habitat di specie, per le varie funzioni biologiche (migrazione, spostamento trofico, corteggiamento, fuga, volo territoriale, sosta, ecc.), per le molte specie elettive di interesse comunitario presenti nel SIC/ZPS stesso ovvero, ancora, siano da considerarsi habitat di specie per le specie di cui alla Direttiva 92/43/CEE, artt. 12 e 13, alle quali il Legislatore comunitario ha riservata una "rigorosa tutela".

L'atteggiamento da adottare, all'interno di una procedura di valutazione riconosciuta e attivata, è quello di applicare il principio di precauzione e di prevenzione del danno alla fonte^[1], così come esemplarmente definitivo dalla Commissione Europea nella sua specifica comunicazione^[2], nell'osservanza del pensiero del Giudice comunitario^[3].

In merito all'applicazione del **principio di precauzione** si ricorda:

¹ "La politica dell'Unione in materia ambientale mira a un elevato livello di tutela, tenendo conto della diversità delle situazioni nelle varie regioni dell'Unione. Essa è fondata sui principi della precauzione e dell'azione preventiva, sul principio della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché sul principio «chi inquina paga»" (Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, TFUE, art. 191).

² Bruxelles, 02.02.2000, COM(2000)1 final. Comunicazione della Commissione sul principio di precauzione.

³ "La Corte ha già dichiarato che il requisito di un'opportuna valutazione delle incidenze di un piano o progetto è subordinato alla condizione che questo sia idoneo a pregiudicare significativamente il sito interessato. Ora, tenuto conto, in particolare, del principio di precauzione, un tale rischio esiste poiché non può essere escluso, sulla base di elementi obiettivi, che il suddetto piano o progetto pregiudichi significativamente il sito interessato (v. sentenza 20.10.2005, causa C-6/04, Commissione/Regno Unito, Racc. pag. I-0000, punto 54)". Sentenza C-98/03 del 10.01.2006.



1. della sentenza del TAR Piemonte, Sez. I, n. 657, del 17.06.2011, il seguente passaggio:

“(...) la norma di cui all’art. 6, comma 1 del d.lgs. n. 152/2006 è da ascrivere al novero delle norme precauzionali, ispirate al principio di precauzione che nella materia ambientale ha ottenuto sanzione di diritto positivo ad opera del recepimento, da parte del d.lgs. n.152/2006, delle varie direttive comunitarie che lo avevano elevato al rango di principio fondamentale nella materia dell’ambiente.

Il principio di precauzione traduce in sostanza quello che a partire dal Protocollo di Kyoto gli Stati contemporanei vogliono sia l’atteggiamento delle Amministrazioni pubbliche preposte alla tutela dell’ambiente nei confronti di questo patrimonio dell’umanità e si sostanzia in un insieme di regole e prescrizioni, di carattere sostanziale ma anche procedurale, intese a scoraggiare comportamenti anche solo potenzialmente idonei ad arrecare vulnera all’ambiente e al paesaggio.

Non richiede la norma un’idoneità in atto ma solo in potenza, della singola iniziativa urbanistica, inserita in un contesto di pianificazione o programmazione, ad incidere il bene ambiente”;

2. della sentenza del TAR Catanzaro, Sez. I, n .998, del 08.10.2012, il seguente passaggio:

“La P.A. non può limitarsi ad una generica accettabilità del progetto separata da valutazioni inerenti all’inserimento dello stesso in un peculiare contesto ambientale, ma è tenuta a considerare le caratteristiche specifiche dell’area sulla quale è prevista la realizzazione dell’opera, anche in presenza dei più moderni accorgimenti tecnico-progettuali, per cui, sussistendo determinati fattori di rischio in una determinata zona, il principio di precauzione impone di non aggravare la situazione mediante la realizzazione di un impianto che presenta chiare ed inequivoche problematiche per la sicurezza ambientale.

Conseguentemente, la valutazione di impatto ambientale perde la sua natura di mero giudizio tecnico per assumere profili particolarmente intensi di discrezionalità amministrativa sul piano degli interessi pubblici in rilievo, con la conseguenza che la scelta di non sottoporre beni di primario rilievo costituzionale - quali la salute e l’ambiente - ad ulteriori fattori di rischio sfugge al sindacato giurisdizionale, che si ferma alla valutazione dei tradizionali vizi sintomatici della legittimità amministrativa”;

3. della sentenza del Consiglio di Stato, Sez. IV, n. 4227, del 21.08.2013, il seguente passaggio:



“(...) il principio di “precauzione” direttamente discendente dal Trattato UE che, per ciò solo, costituisce criterio interpretativo valido in Italia, a prescindere da singoli atti di recepimento delle direttive in cui esso si compendia, fa obbligo (...) alle Autorità competenti di adottare provvedimenti appropriati al fine di prevenire i rischi potenziali per la sanità pubblica, per la sicurezza e per l'ambiente, ponendo una tutela anticipata rispetto alla fase dell'applicazione delle migliori tecniche proprie del principio stesso.

(...) L'applicazione del principio di precauzione comporta che, ogni qual volta non siano conosciuti con certezza i rischi indotti da un'attività potenzialmente pericolosa, l'azione dei pubblici poteri debba tradursi in una prevenzione anticipata rispetto al consolidamento delle conoscenze scientifiche, anche nei casi in cui i danni siano poco conosciuti o solo potenziali”.

Analisi condotte su alcune aree naturali dell'Unione europea hanno mostrato circa la pesante interferenza dalle infrastrutture di trasporto principale entro un raggio di 5 km dal centro dei siti di “Natura 2000”. Lo studio, svolto dall'Osservatorio Città Sostenibili sul paesaggio periurbano della conurbazione torinese, mette in luce, a esempio, l'elevato grado di frammentazione che la rete infrastrutturale provoca su una corona di notevole ampiezza.

La distanza della ferrovia del confine del sito di “Natura 2000” di Vanzago è, in alcuni punti, di appena 600 metri, mentre il nuovo Canale Derivatore Valle Olona sarebbe, per alcuni tratti, all'interno, seppur di poco, al perimetro dell'area protetta.

Restano, pertanto, insolute le stesse osservazioni precedentemente espresse: vedere allegato che è parte integrante del presente parere.

Si ribadisce che lo “**STUDIO DI INCIDENZA**” deve essere completato per verificare e appurare, con dati certi e non con supposizioni, che l'impatto del progetto non incide sugli habitat e sulle specie del sito di “Natura 2000”. Qualora la richiesta non trovasse accoglimento, questo ente gestore del sito di “Natura 2000” esprime **valutazione negativa**, riguardo il progetto nella sua interezza, qualora non venissero adottate le “contromisure” sottoindicate. Questo progetto, infatti, rischia di risultare facilmente non sostenibile per il suo impatto, o comunque rischia di recare con sé un impatto territoriale molto più severo di quanto il proponente voglia far credere.

In adesione al principio di precauzione si richiede che il proponente, di concerto con l'ente gestore, attivi delle “contromisure” riguardanti:



LIMITAZIONE ANTROPICA SITO “NATURA 2000”:

la situazione attuale per quanto riguarda la connettività fra il sito di “Natura 2000” del “Bosco Wwf di Vanzago” di certo, alla realizzazione delle opere, non rimarrà assolutamente “*immutata*”. Lo spostamento previsto del Canale Derivatore Valle Olona lungo il confine fra il “Bosco Wwf di Vanzago” e l’abitato di Vanzago determinerà una notevole permeabilità antropica dall’abitato verso gli habitat preservati dalla Direttiva per cui è stato istituito il sito di “Natura 2000”.

Lo spostamento previsto del Canale Derivatore Valle Olona, per altro a “piano campagna”, inserito all’interno di un’area fortemente antropizzata, rappresenterà una via “preferenziale” di penetrazione nell’area protetta. Essendo una delle poche aree verdi, nelle parti non precluse sarà facile meta di una massiccia presenza di persone che la utilizzano come luogo per correre, camminare o andare in bici, ma anche per esercitare attività incompatibili con il regime del sito di “Natura 2000”, quali raccolta di legna e funghi, introduzione di cani, passaggio di moto da cross, auto, disturbo della fauna, ecc.

Al fine di scongiurare questo sicuro impatto, peraltro per nulla considerato nello studio a firma della dottoressa in scienze naturali Carolina Ercolani, è necessaria la realizzazione di una recinzione di delimitazione nel perimetro del sito “Natura 2000” nella parte attualmente non occlusa e la sostituzione dell’attuale recinzione con quella di “nuova generazione”, compatibile con le esigenze di spostamento della fauna, nella parte già occlusa. La recinzione, appositamente realizzata per consentire il solo passaggio della fauna, propria a partire dal tratto del nuovo Canale Derivatore Valle Olona, dovrà essere composta da rete metallica plastica a semplice torsione, pali di sostegno e sistema fissaggio. La rete sarà a semplice torsione con maglie romboidali di 50x50 mm, tessuta con filo d’acciaio con diversi diametri, zincata a caldo e plasticata in colore verde. I pali saranno con profilati a “T” fosfatati con sali di zinco e plastificati con resine poliuretaniche di colore verde. La recinzione sarà dotata di n° 3 linee di filo spinato su “Bavolet” inclinato a 40°. Gli accessori di fissaggio dovranno comprendere il filo tensione in acciaio duro zincato e plastificato con diametro di 3.00 mm, filo di legatura in acciaio zincato e plastificato con diametro di 2.00 mm, bacchette di tensione in acciaio duro zincato e plastificato, tenditori in acciaio zincato plasticato muniti di rocchetto tenditore, filo spinato zincato e plasticato costituito da due fili intrecciati diametro di 2.00 mm con triboli a quattro punte. Il tutto in colore verde. I pali dovranno essere posti a un interasse di 200 cm tramite dei plinti di calcestruzzo gettati contro terra. I pali di tensione necessitano di saette posizionate verso ogni direzione di tensione. La rete viene tesa e fissata ai pali mediante una serie completa di appositi accessori, bacchette di tensione, filo di tensione, tenditori e filo di legatura. L’altezza della recinzione sarà di 200 cm dal piano campagna. A questi si aggiunge il “Bavolet” e ulteriori 50 cm che verranno invece interrati. Lo sviluppo è di circa 10 km, comprensivi di 5 cancelli carrai. Il bordo inferiore della rete metallica andrà a 20 cm di



altezza dal piano campagna per consentire il passaggio degli animali selvatici di piccola taglia.

Questa “contromisura” di limitazione antropica al sito di “Natura 2000”, a seguito della realizzazione del nuovo Canale Derivatore Valle Olona, ha sempre come alternativa il ritorno al progetto iniziale, con un tracciato lungo l’abitato di Vanzago, così come proposto inizialmente da ITALFERR che non interferisce in alcun modo con il sito **IT2050006**.

RISPETTO RETE ECOLOGICA

Come specificato nel primo e manchevole “**STUDIO DI INCIDENZA**” “(...) *il tracciato della linea ferroviaria oggetto del quadruplicamento si sviluppa ad una distanza media di circa 600 m metri ad est del sito Natura 2000*”. La presenza di una linea ferroviaria già esistente non può essere considerata sufficiente a evitare doverose considerazioni conservazionistiche nei confronti delle specie faunistiche, dei loro habitat di specie e delle connessioni esistenti, ovvero delle reti ecologiche. L’attuale linea ferroviaria è strutturalmente differente da quella che sarà resa disponibile una volta completata l’opera. La nuova opera ferroviaria, costituita da diversi binari, sarà più ampia da attraversare, ove sarà possibile, e la maggiore presenza di linee ferrate con il prevedibile aumento di traffico di convogli aumenterà la possibilità di investimenti e morti^[4].

L’interruzione diviene esponenziale nel tratto dove, oltre i quattro binari che interrompono la continuità territoriale fra i vari ambienti, si inframmezzano, fra le aree naturali protette, anche le così dette “Barriere antirumore” con altezze che superano anche i 7 metri per una linea di ben 19 km come da progetto.

Il proponente ha presentato “**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**” e un primo “**STUDIO DI INCIDENZA**” (il secondo e parziale STUDIO DI INCIDENZA nemmeno tiene in considerazione tutto ciò) ampiamente manchevoli sotto l’aspetto ambientale e naturalistico, per quanto riguarda le incidenze sulla connettività ecologica del sito di “Natura 2000” IT2050006 con le aree naturali interessate dal progetto e le altre aree protette limitrofe (“Parco del Roccolo”, “Parco del basso Olona” e “Parco sud Milano”) e sulle specie di interesse comunitario che queste aree frequentano. La componente faunistica non può essere disconosciuta né può essere ulteriormente interrotta o impedita la continuità ecologica o la RER senza dover provvedere ad adeguate opere di ripristino o miglioramento.

Il patrimonio biologico da tutelare, infatti, non è garantito dalla sola istituzione di aree protette che, spesso, rischiano di essere “isole” all’interno di territori estremamente antropizzati ma da una rete ecologica composta da “nodi” (esempio le aree protette) e

⁴ In questo senso, tra l’altro, nulla si conosce circa la pressione che l’attuale linea ferroviaria esercita sulle popolazioni faunistiche.



corridoi che li connettono. E', infatti, la necessità di garantire una vitale continuità tra popolazioni "isolate" di aree protette, che ha portato all'idea delle reti ecologiche.

Regione Lombardia è intervenuta nel lungo iter procedurale del progetto, prescrivendo (DGR n° X/1264 del 24/01/2014 nella parte del parere di compatibilità ambientale, Sezione B.3 Condizioni e Prescrizioni, punti 2.e e 2.i) anche di *"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"*. Tale intervento prescritto non si ritrova nell'ultima versione aggiornata del progetto, né tantomeno viene preso in considerazione nello studio a firma della dottoressa in scienze naturali Carolina Ercolani.

E' pertanto necessario, anche nel rispetto della DGR sopramenzionata, la realizzazione di un ecodotto nel varco pe-rimetrato n.8 della RER così come indicato dal documento di Regione Lombardia.

Inoltre, sempre per garantire la continuità ecologica (gravemente dimenticata dal proponente) è sempre necessario spostare l'area di stoccaggio AS01 da via I Maggio.

L'intervento sarebbe di vera e propria mitigazione alla riduzione di connettività dovuta dal progetto in esame e permetterebbe una più ampia movimentazione della fauna da e per il sito di "Natura 2000".

OSSERVATORIO AMBIENTALE

Si ritiene fondamentale l'istituzione di un Osservatorio Ambientale che sovrintenda alla verifica della procedura DNSH applicata alla Rho-Parabiago, come richiesto e riportato nella Comunicazione della Commissione Europea (2021/C58/01), e che tale valutazione venga svolta all'interno della procedura di VIA. La richiesta specifica dell'istituzione di un Osservazione Ambientale da parte del Comune di Vanzago è allegata e fa parte integrante del presente parere.

Vanzago, 3 agosto 2022

Andrea M. Longo
Direttore

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Andrea M. Longo', with a stylized flourish at the end.



“BOSCO WWF DI VANZAGO”
SIC/ZPS IT2050006 – RISERVA NATURALE REGIONALE
Ente Gestore: WWF ITALIA - Onlus
via Tre Campane, 21 - 20010 Vanzago, (MI)
tel: 02.93.41.761 fax: 178.222.89.78
e-mail: boscovanzago@wwf.it sito web: www.boscowwfdivanzago.it



Spett.le **MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
DVA Direzione Generale Valutazioni Ambientali ex Divisione III
via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Oggetto: procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) – PROGETTO DEFINITIVO DEL POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO – ARONA: TRATTA RHO – GALLARATE. QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y (CUP J31J05000010001)..

In riferimento al parere riguardante la procedura di cui all'oggetto, questo ente gestore del sito di “Natura 2000” SIC IT2050006 (istituito con DGR pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia del 12 settembre 2003), e ZPS IT2050006 (istituito con DGR del 25 gennaio 2006 n°9/1791 e pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia 2° supplemento straordinario n°8 del 23 febbraio 2006), nonché riserva naturale regionale “Bosco Wwf di Vanzago” (istituita con legge DELLA Regione Lombardia del 30 novembre 1983 n°86), richiede che lo “**STUDIO DI INCIDENZA**” sviluppi con maggiore attenzione la completezza degli impatti indiretti a carico del sito Natura 2000 singolarmente, sinergicamente e congiuntamente considerati, studi gli areali di specie all'esterno del sito Natura 2000, definisca i rapporti di specie con il territorio e, traendone delle conclusioni verificabili, definisca la significatività degli impatti e accerti se il progetto del potenziamento della linea ferroviaria possa essere migliorato da specifiche prescrizioni

Qualora la presente richiesta di integrazione allo “**STUDIO DI INCIDENZA**” non trovasse accoglimento, questo ente gestore del sito di “Natura 2000” esprime **valutazione negativa**, riguardo il progetto nella sua interezza, qualora non venissero adottate le prescrizioni previste.

Vanzago, 10 novembre 2013

Andrea M. Longo

Direttore



VALUTAZIONE STUDIO INCIDENZA

PROGETTO DEFINITIVO DEL POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO –
ARONA: TRATTA RHO – GALLARATE. QUADRUPPLICAMENTO
RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y

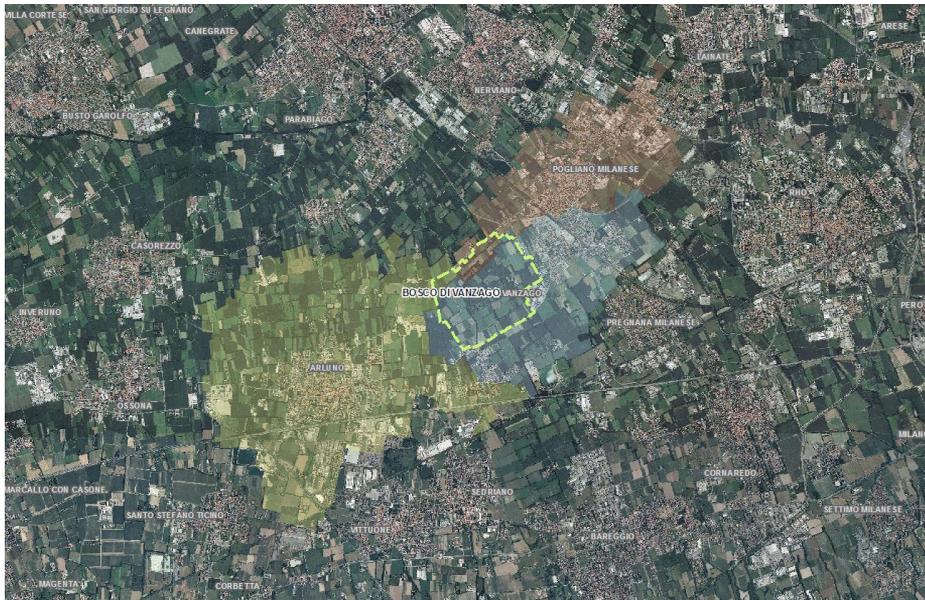
PROVINCIA DI MILANO

COMUNE DI ARLUNO

COMUNE DI POGLIANO MILANESE

COMUNE DI VANZAGO

RICHIESTA INTEGRAZIONI



Localizzazione della Riserva Naturale del “Bosco WWF di Vanzago” e dei tre comuni in cui ricade

IL Wwf Italia è chiamato a esprimere parere, in quanto ente gestore del sito **SIC IT2050006** e sito **ZPS IT2050006**, sullo Studio di Incidenza relativo al **PROGETTO DEFINITIVO DEL POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO – ARONA: TRATTA RHO – GALLARATE. QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y** ai sensi del DPR 8/9/1997 e DPR 12/3/2003.



PREMESSA

Nell'esecuzione della pratica di cui alla Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3 e c. 4, per quanto riguarda sia l'analisi sia la conseguente valutazione, è indispensabile procedere con l'applicazione del principio di precauzione e di prevenzione del danno alla fonte^[1], così come estrinsecato da specifica comunicazione della Commissione Europea^[2].

Dall'esame dello “**STUDIO DI INCIDENZA**” emergono elementi di non impatto diretto all'interno dei confini del SIC/ZPS di Vanzago: così come nella maggior parte delle situazioni affrontate da questo Ente gestore, detta situazione ha visto configurare dal parte del Proponente un atteggiamento di generale non preoccupazione, con successivo scarso impegno, in alcuni aspetti addirittura nullo, nella disamina delle componenti naturalistiche.

Proseguendo poi nell'approfondimento della valutazione e evidenziando l'importanza di esaminare anche gli impatti indiretti, si scopre che le ininfluenti o scarse incidenze prima controfirmate dal Proponente quasi sempre vanno affrontate con più circospezione, per loro stesse e congiuntamente alle pressioni già in atto sul territorio.

E' in virtù della propria esperienza e dell'applicazione di questo atteggiamento prudenziale che, anche nel caso in parola, l'Ente gestore rileva una qualità di analisi naturalistica non sufficiente indispensabile non solo, al fine di determinare se e in che misura gli ambienti oggetto di trasformazioni e completamento nell'area del progetto possano essere considerati in connessione ecologico - funzionale con gli habitat del SIC/ZPS IT2050006, ovvero siano da considerarsi habitat di specie, per le varie funzioni biologiche (migrazione, spostamento trofico, corteggiamento, fuga, volo territoriale, sosta, ecc.), per le molte specie elettive di interesse comunitario presenti nel SIC/ZPS stesso ovvero, ancora, siano da considerarsi habitat di specie per le specie di cui alla Direttiva 92/43/CEE, artt. 12 e 13, alle quali il Legislatore comunitario ha riservata una “*rigorosa tutela*”.

¹ “La politica dell'Unione in materia ambientale mira a un elevato livello di tutela, tenendo conto della diversità delle situazioni nelle varie regioni dell'Unione. Essa è fondata sui principi della precauzione e dell'azione preventiva, sul principio della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché sul principio «chi inquina paga»” (Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, TFUE, art. 191).

² Bruxelles, 02.02.2000, COM(2000)1 final. Comunicazione della Commissione sul principio di precauzione.



VIZI PROCEDURALI

Sia lo “**STUDIO DI INCIDENZA**”, ma in generale tutta la documentazione riguardante lo “**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**” del progetto ambientale, contiene diversi vizi procedurali a cui deve essere posto rimedio al fine di non compromettere l’iter procedurale previsto dalle norme vigenti.

In particolare,:

- 1) il Proponente, all’interno di un unitario disegno progettuale sulla tratta Rho-Gallarate, ha inteso separare le opere in più progettazioni distinte, avviando le stesse a compimento attraverso differenti Valutazioni di Impatto Ambientale. Questo “*primo lotto funzionale*” in esame lascia intendere possa essere seguito da successivi lotti lavori: all’interno di questo “*primo lotto funzionale*” le opere vengono diversificate in due lotti, con numerazioni che non partono dal numero 1^[3]. In aggiunta è risaputo come lo stesso Proponente abbia in corso, per il medesimo progetto, una pratica di VIA per la “*Nuova derivazione dal Canale Villoresi*”^[4]. Questo Ente gestore evidenzia come tale suddivisione di opere in più distinti progetti rappresenti un evidente esempio di *project splitting*, censurato dalla DG Ambiente della Commissione Europea e dalla Circolare del Ministro dell’Ambiente n. 15208 del 07.10.1996 sulle “*Procedure di valutazione di impatto ambientale*”. Un tale *vulnus*, rispetto alla corretta e ragionevole interpretazione dello spirito e della lettera circa le vigenti norme in materia di VIA, non può certo essere sanato laddove più distinti progetti preliminari e/o definitivi e le relative pratiche di VIA, continuano a procedere separatamente nei rispettivi iter.

³ “Il programma dei lavori è stato impostato con riferimento agli appalti dei lavori individuati per l’intero progetto:

a) Lotto 11 - PRG di Rho (...)

b) Lotto 12 - Quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago e raccordo Y (...). RTG, pag. 115.

⁴ La giunzione tra i due progetti è esplicitamente riportata anche dal Proponente nel **QRPco**:

“Relativamente alle prescrizioni formulate dal CIPE nella delibera n. 33/2010, di carattere particolare, la configurazione del nuovo progetto definitivo comprende - come convenuto nell’incontro del 14 maggio scorso [14.05.2012, ndr] tra RFI ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- sia la “realizzazione della nuova derivazione dal canale Villoresi” come intervento correlato al progetto ferroviario, il cui finanziamento resta inserito all’interno del Costo a Vita Intera dell’intervento Rho-Gallarate, ma la cui procedura di autorizzazione - peraltro già avviata (VIA regionale attualmente in corso, CdS e DPU non ancora avviati) - rimarrebbe tuttavia separata da quella ferroviaria,
- sia la “compensazione economica dell’eventuale disagio abitativo da corrispondere ai proprietari di edifici frontisti legittimamente edificati nella fascia di rispetto ferroviario di cui al DPR 753/80 Titolo III” (pag. 6).



2) le componenti ambientali e naturalistiche nello “**STUDIO IMPATTO AMBIENTALE**” risultano palesemente incomplete se non addirittura omesse, errate, oppure mancanti:

- descrizione degli habitat di specie: insufficiente;
- cartografia degli habitat di specie o presenza di specie: mancante;
- *check-list* di specie: insufficienti;
- valori conservazionistici di specie: mancanti;
- analisi qualitativa delle popolazioni: mancanti;
- opportuna e auspicabile analisi specifica per le specie floro-faunistiche di All. IV della Direttiva 92/43/CEE al di fuori dei siti Natura 2000 e produzione di relativa cartografia di presenza: non condotta;
- analisi delle catene trofiche e delle nicchie alimentari: mancante;
- analisi della resilienza di specie: mancante;
- identificazione di specie *target* e/o “ombrello” come bioindicatori: mancante;
- analisi delle specie aliene: non condotta;
- analisi dei valori ecosistemici: non opportuna;
- analisi delle connessioni ecosistemiche: mancante;
- definizione degli impatti in fase di cantiere e in fase di esercizio: non corretta;
- definizione delle significatività di impatto: non opportuna;
- definizione delle opere di mitigazione: non sufficiente e/o non opportuna.
- analisi dell’eventuale inquinamento e disturbo luminoso durante il cantiere a causa di operazioni notturne: mancante;
- analisi dei servizi ecosistemici: mancante;
- considerazione all’interno del progetto dei costi dei servizi ecosistemici impattati e/o dei costi relativi al consumo di risorse naturali: mancante;
- analisi dei fattori di pressione sull’ambiente naturale, di origine sia naturale che antropica, attualmente presenti nell’area di progetto e nell’Area di Influenza e relativa rappresentazione cartografica: mancante^[5];

⁵ L’analisi dei fattori di pressione già attivi sul territorio è una parte normativamente obbligatoria da analizzare durante una procedura di VIA.



- analisi dell'effetto sinergico^[6] degli impatti di progetto: non effettuata^[7];
- analisi di piani/progetti coevi alla realizzazione del progetto in parola e analisi del cumulo degli impatti: non effettuata^[8];
- matrici riepilogative: assenti^[9].
- principio di precauzione: non applicato;
- rispetto dei vincoli sulla RER: non osservati;

3) Nel riportare gli elementi caratterizzanti l'area protetta del SIC/ZPS IT2050006, nello "**STUDIO DI INCIDENZA**" di ITALFERR si predilige un "linguaggio" talmente denigratorio che in diverse considerazioni diviene addirittura ridicolo:

- "I boschi anche ricadenti all'interno di aree protette (vedi Bosco di Vanzago) risultano praticamente nella totalità degradate a causa della colonizzazione di specie infestanti altamente infestanti (15.5 ECOSISTEMI – SINTESI NON TENICA): questa considerazione non ha alcuna base ne veritiera e ne scientifica;
- "Dall'analisi della vegetazione e della flora si è rilevato che le aree a vegetazione naturale interferite dal progetto sono praticamente assenti. Anche la parte del Bosco di Vanzago, che comunque non è interferita dal progetto, presenta uno scarso valore naturalistico, in quanto ormai completamente colonizzate da robinia" (15.4.2 EFFETTI INDOTTI DELLE OPERE – SINTESI NON TECNICA): altra considerazione che scredita il lavoro dei tecnici incaricati dalla Regione Lombardia e, successivamente, dell'Unione Europea, nell'individuazione del sito di Natura 2000.

E' pleonastico evidenziare che la percentuale di copertura riconosciuta dell'habitat 3150 è del 4,6%, rispetto all'estensione del Sito, che è di 193 *ha*, cioè l'habitat 3150 si estende per circa 8,88 *ha*. O il Proponente ha dati inoppugnabili per affermare valori differenti, altrimenti non è "*dando credito*" o effettuando "*presunzioni*" che si può procedere correttamente in uno "**STUDIO DI INCIDENZA**", soprattutto nell'affrontare argomenti che non sono né in discussione né di competenza. Non ci comprende per quale ragione il Proponente continui a svalutare naturalisticamente il SIC/ZPS

⁶ Per effetto sinergico si intende la considerazione di tutti gli impatti di progetto cumulativamente e/o contemporaneamente considerati.

⁷ L'analisi degli effetti sinergici di progetto è una parte normativamente obbligatoria da analizzare durante una procedura di VIA.

⁸ L'analisi degli effetti congiunti è una parte normativamente obbligatoria da analizzare durante una procedura di VIA.

⁹ Lo **SIA** non contiene alcuna matrice riepilogativa in merito alle caratteristiche del progetto, allo sviluppo dei suoi impatti e ai bersagli danneggiati.



IT2050006 arrischiandosi su posizioni poco idonee o ininfluenti: la questione non è quanto gli habitat del “Bosco Wwf di Vanzago” abbiano la possibilità di evolversi naturalmente verso uno stadio *climax* - perché è ovvio che la forte antropizzazione già esistente, che questo progetto comunque intende mantenere ed aumentare, non permette l'indipendenza da azioni umane di governo - quanto piuttosto quale sia oggi il loro valore per l'area vasta in cui sono inseriti. E il loro valore è altissimo, e questo dato non è in discussione;

Dell'obbligo di dare sostanza tecnico-scientifica e di approfondimento nella **procedura di VIA**, si è espresso ripetutamente il Consiglio di Stato: (C.d.S., sez. IV, 5 luglio 2010, n. 4246; sez. V, 22 giugno 2009, n. 4206; VI, 17 maggio 2006, n. 2851), (C.d.S., sez. IV, 5 luglio 2010, n. 4245, cit.) (*cf. Cons. St., sez. VI, 22 febbraio 2007, n. 933*)¹⁰].

¹⁰ Consiglio di Stato, Sez. V, n. 3254 del 31.05.2012.



RETE ECOLOGICA

Lo “**STUDIO DI INCIDENZA**”, presentato da ITALFERR è manchevole nell’aspetto riguardante la rete ecologica e la connessione tra il sito di “Natura 2000” del “Bosco Wwf di Vanzago” con le altre aree naturali interessate dal progetto in oggetto.

In generale vi è una palese mancanza di considerazioni circa l’isolamento del sito “Bosco Wwf di Vanzago” soprattutto riguardante l’aspetto dello sbarramento corridoi ecologici (pag. 90 dello “**STUDIO DI INCIDENZA**”).

La Regione Lombardia nell’ambito del proprio progetto “Rete ecologica” ha, infatti, individuato l’“Alto milanese” (codice 32)^[11] tra i settori della Rete Ecologica Regionale.

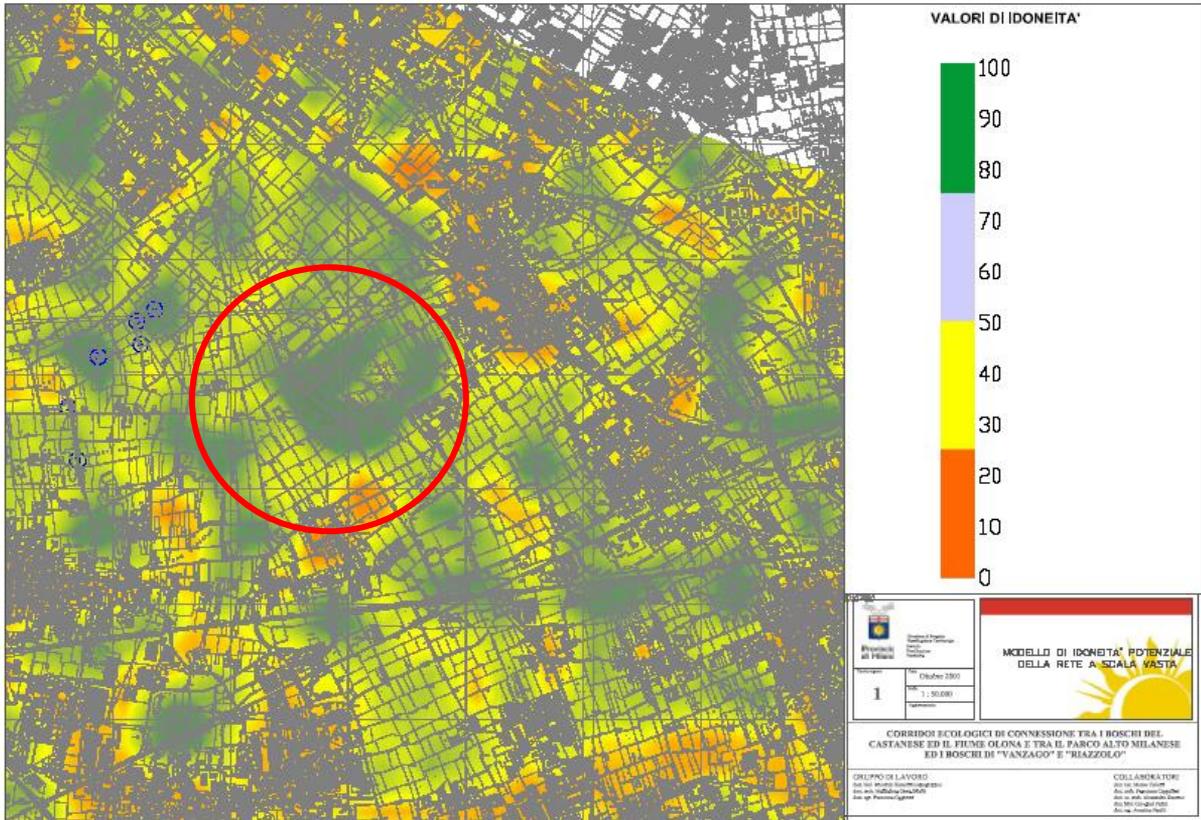
Il quadruplicamento dei binari ferroviari interessa pienamente l’area del “Parco del Roccolo”, del “Bosco WWF di Vanzago”, del “Parco del basso olona” e il “Parco agricolo sud Milano” oltre a significativi lembi di ambienti agricoli ricchi di prati stabili, siepi, boschetti e filari.

Il patrimonio biologico da tutelare, infatti, non è garantito dalla sola istituzione di aree protette che, spesso, rischiano di essere “isole” all’interno di territori estremamente antropizzati ma da una rete ecologica composta da “nodi” (es. le aree protette) e corridoi che li connettono. E’, infatti, la necessità di garantire una vitale continuità tra popolazioni “isolate” di aree protette, che ha portato all’idea delle reti ecologiche.

La **Dorsale Verde Nord** è un progetto di approfondimento e specificazione della Rete Ecologica Provinciale, in particolare per il settore nord della Provincia di Milano, dove la rete diviene uno strumento di connessione e messa a sistema degli spazi aperti, sia naturali che agricoli, residuali rispetto allo sviluppo urbano intenso e diffuso che caratterizza questo territorio.

Il progetto Dorsale Verde Nord si fonda su una ricostruzione della continuità delle reti ecologiche della pianura a nord del capoluogo milanese e rappresenta una struttura riconoscibile e continuo dal Parco del Ticino a quello dell’Adda. Si sviluppa collegando tra loro tutti i PLIS, i parchi regionali e i corridoi fluviali presenti in questa porzione di territorio, i SIC, le ZPS, le aree agricole e i margini dei nuclei urbani.

¹¹ Deliberazione di Giunta Regionale del 30 dicembre 2009 n° VIII/10962.

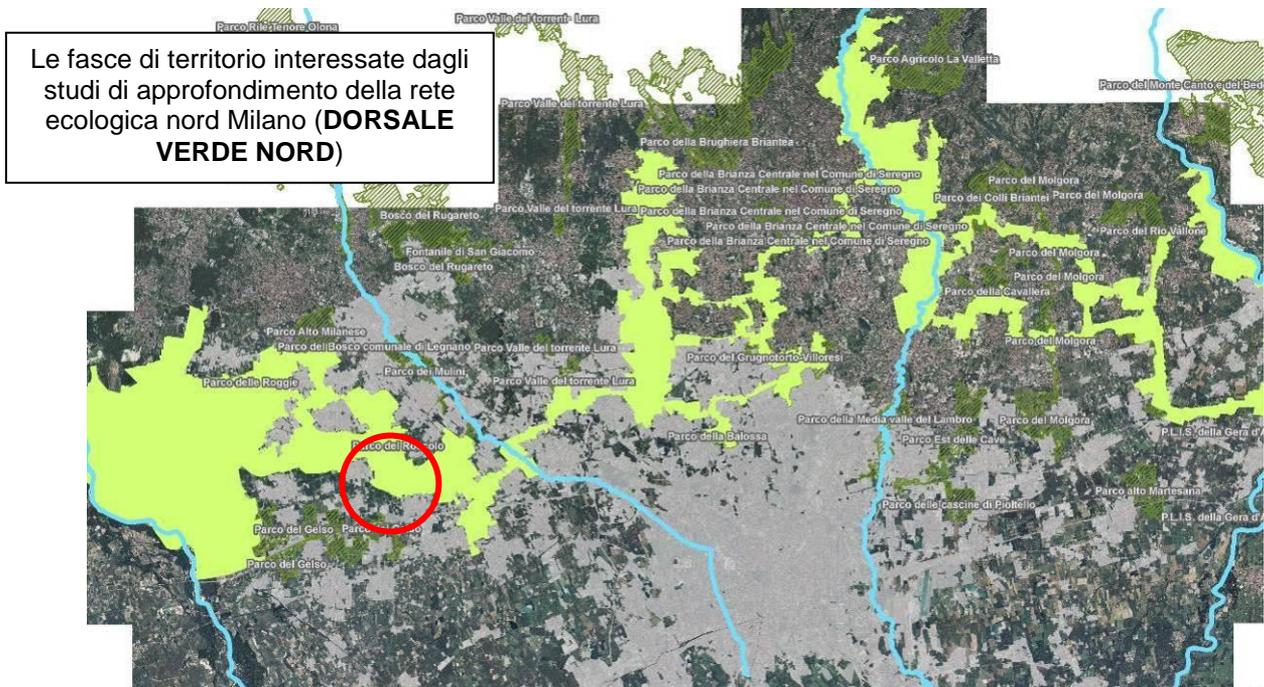


Modello di idoneità faunistica, individuazione dell'ambito di Vanzago, che possiede i livelli di idoneità più elevati.

Lo studio ha disegnato la rete ecologica base dell'elaborazione del modello a Passeriformi e ulteriormente controllata dal modello Moscardino e si sviluppa lungo le direttrici e gli spazi del sistema ambientale con caratteristiche diversificate in riferimento alle problematiche incontrate.

La rete principale e la rete secondaria (Deliberazione giunta regionale del 26 novembre 2008 n° 8/8515 - Bollettino ufficiale Regione Lombardia n° 17 - edizione speciale del 30 aprile 2009) si diversificano, oltre che per la densità degli interventi, soprattutto per il ruolo funzionale assunto all'interno del mosaico ambientale. Infatti, la rete principale deve assumere un ruolo di "asse portante" della struttura complessa della rete, va quindi realizzata in particolare con l'intento di aumentare la ricettività faunistica e la sua funzione di *source* per il territorio circostante, agendo sulle componenti funzionali dell'habitat delle specie guida come modello di riqualificazione ecosistemica. Di conseguenza le funzioni prevalenti sono quelle di aumentare la capacità portante e quindi la biodiversità.

La rete secondaria ha prevalentemente funzione di completamento e/o di alternativa compatibile della rete principale. In alcuni casi (come per esempio il tratto a nord che si dirige verso la provincia di Varese), la rete secondaria ha la funzione di lasciare a disposizione una porzione di territorio in previsione di un'eventuale realizzazione della rete ecologica anche nella suddetta provincia.

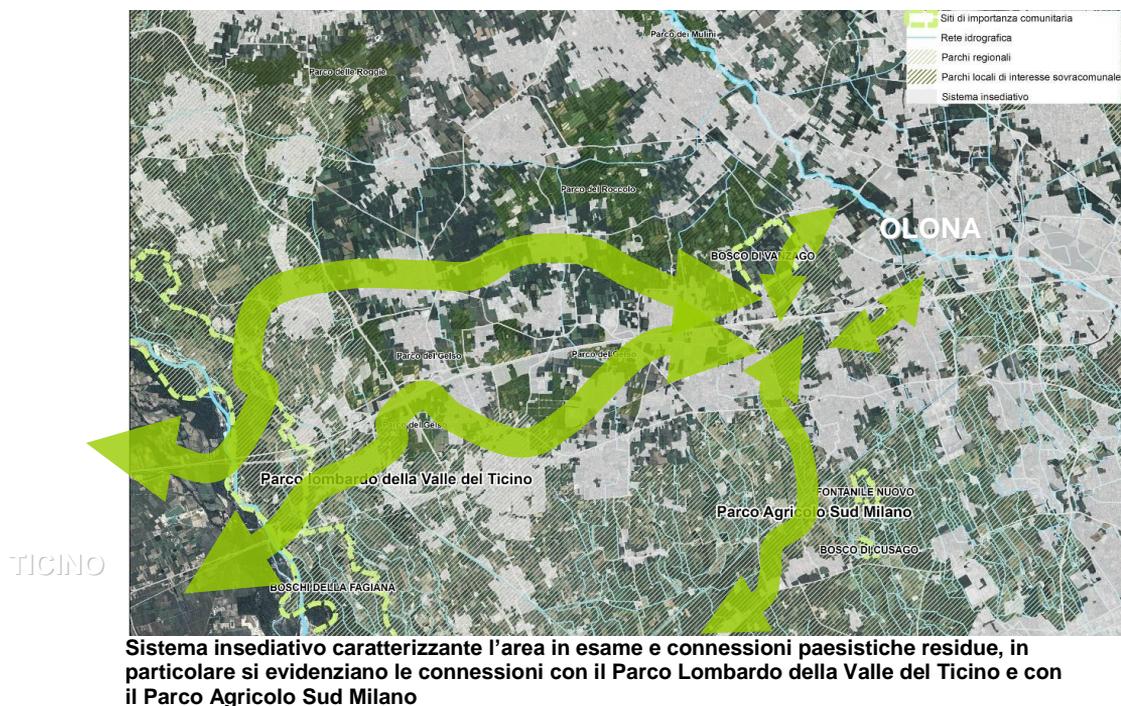


Si noti che il sito SIC IT2050006 e il sito ZPS IT2050006, compresi nel cerchio rosso della figura sopra, che attualmente si configura come un'“isola di natura” nel territorio, di fatto sono inseriti in una rete progettata che conferisce una valenza di nodo sopralocale ampliandone il valore e le potenzialità dei servizi ambientali erogabili.

I principali obiettivi del progetto Dorsale Verde Nord sono: la riqualificazione paesistico ambientale della parte nord dell'area metropolitana milanese attraverso la conservazione della natura, con particolare riferimento al mantenimento ed incremento della biodiversità, e alla riconnessione degli spazi aperti ricomprendendo le aree rurali residue. Si pone quindi come un elemento ordinatore e strutturante il territorio altamente urbanizzato del Nord Milano.

La Provincia di Milano ha reintrodotta questo progetto nell'adeguamento del PTCP alla L.R. 12/2005, come uno dei punti nodali del nuovo strumento di governo del territorio provinciale.

Il ZPS/SIC IT2050006 è una delle aree di maggiore naturalità della Dorsale, ed è stata compresa tra le aree *source* di naturalità nello studio effettuato dalla provincia nel 2002, nell'area Nord/Ovest denominato *“Corridoi ecologici di connessione tra i boschi del Castanese ed il fiume Olona e tra il Parco “Alto Milanese” ed i boschi di “Vanzago” e “Riazzolo”.*



Nelle aree limitrofe al sito ZPS/SIC IT2050006, si nota che il paesaggio è tuttavia ancora caratterizzato da elementi tipici del paesaggio rurale, benché residui. Così come del resto più volte evidenziato dalla **“STUDIO DI INCIDENZA”** di ITALFERR.

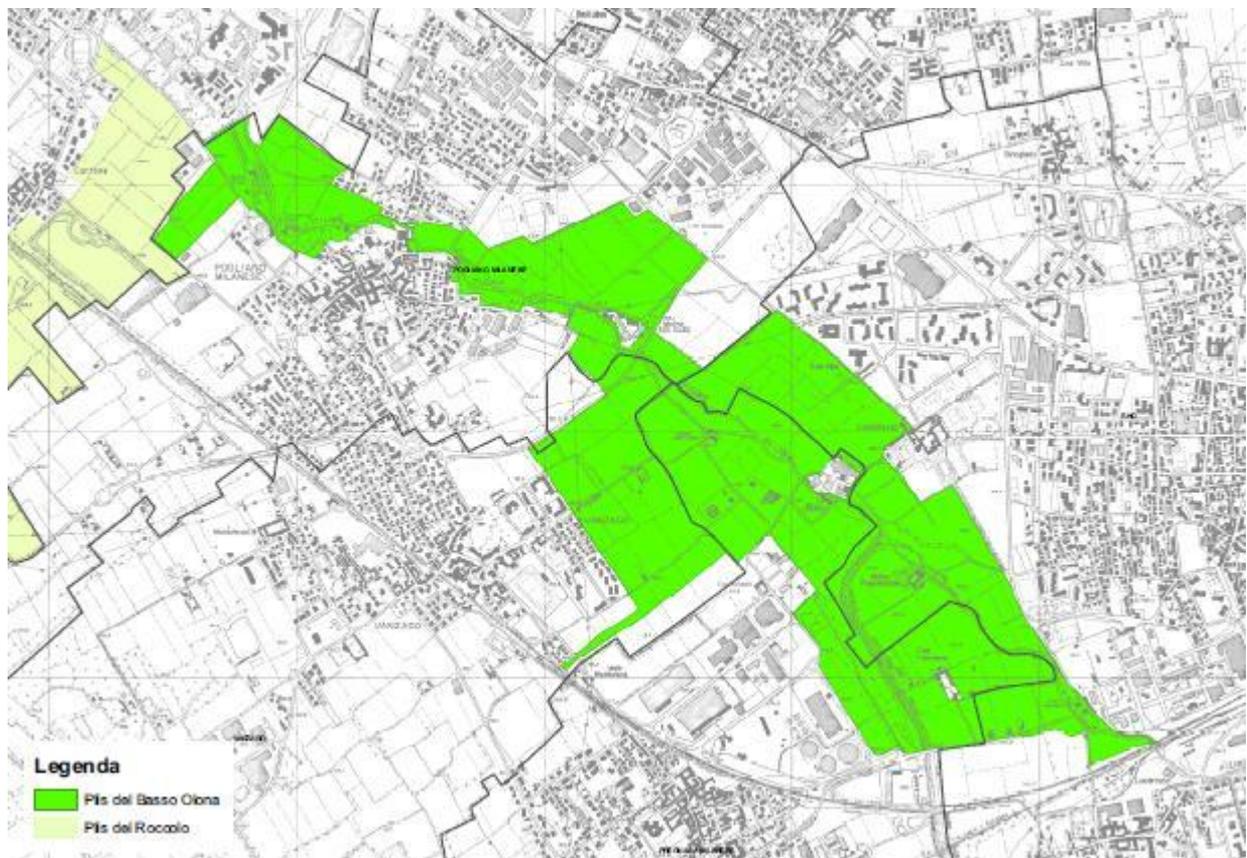
All'interno di questo sistema territoriale la presenza di aree agricole residue assume un'importanza fondamentale per il contributo alla ricostruzione di un significativo sistema continuo di spazi aperti, a prevalente destinazione agricola con funzione ambientale, che si sta cercando di ricomporre nel nord-ovest milanese.



Elementi fondativi e punti di forza di questo sistema di spazi aperti sono sicuramente il sito ZPS/SIC IT2050006, il parco della villa Scheibler e al Parco del Roccolo, che si configura addirittura come “corridoio” che va quasi a lambire la fascia fluviale dell’Olona. L’insieme di questi elementi, delle aree agricole residuali e delle aree interstiziali ha ricadute positive sulle potenzialità connettive ecologiche dell’intera area, in coerenza con il disegno della Rete ecologica regionale.

A sostegno dell’importanza della RER, **Rete Ecologica Regionale**, occorre menzionare la Sentenza 2170 del 16.04.2012 del Consiglio di Stato.

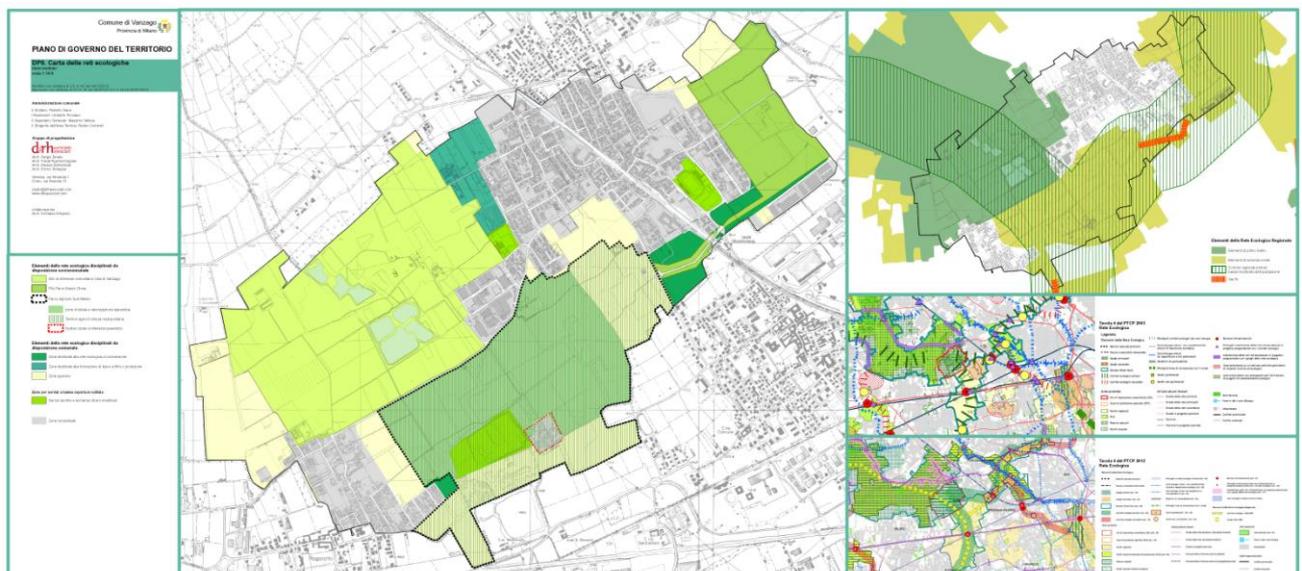
Purtroppo, lo “**STUDIO DI INCIDENZA**” di ITALFERR è talmente carente nella disamina delle connessioni tra le aree protette che in progettazione vengono attraversate dall’ampliamento dei binari ferroviari, dall’aumento della frequenza ferroviaria e dagli sbarramenti fisici (barriere antirumore), che addirittura viene anche omessa la presenza del PLIS “Parco basso Olona” istituito con Deliberazione di Giunta Provinciale n. 475 del 30/11/2010





Il progetto ITALFERR interrompe la continuità fra il PLIS “Parco del Roccolo”, il sito di “Natura 2000” e il PLIS “Parco di basso Olona”. L’interruzione diviene esponenziale nel tratto dove, oltre i quattro binari che interrompono la continuità territoriale fra i vari ambienti, si inframmezzano, fra le aree naturali protette, anche le così dette “Barriere antirumore” con altezze che superano anche i 7 metri per una linea di ben 19 km come da progetto.

Il Piano di Governo del Territorio, recentemente approvato dal Comune di Vanzago, ben evidenzia le connessioni fra i sito di “Natura 2000” e le aree naturali limitrofe tramite corridoi ecologici (vedere carta sottostante).



Sarebbe bastata come base la sopra riportata cartografia, da parte del Proponente nello “**STUDIO DI INCIDENZA**”, che avrebbe permesso lo sviluppo dello studio delle incidenze, soprattutto per le componenti faunistiche, lungo il collegamento dei corridoi ecologici, che invece risultano assenti.

Analisi condotte su alcune aree naturali dell'Unione europea hanno mostrato circa la pesante interferenza dalle infrastrutture di trasporto principale entro un raggio di 5 km dal centro dei siti di “Natura 2000”. Lo studio, svolto dall'Osservatorio Città Sostenibili sul paesaggio periurbano della conurbazione torinese, mette in luce, a esempio, l'elevato grado di frammentazione che la rete infrastrutturale provoca su una corona di notevole ampiezza. Al fine di preservare gli ecosistemi dall'eccessiva frammentazione, si rendono



necessari accurati studi sulla localizzazione di eventuali nuove infrastrutture, introducendo importanti misure volte a mitigare gli impatti prodotti dalle infrastrutture esistenti.

E' indubbio che tra le principali minacce che gravano sulla diversità biologica è la frammentazione degli ambienti naturali a essere preponderante, come nel caso del "Bosco Wwf di Vanzago".

Lo sviluppo lineare del manufatto ferroviario costituisce, come indicato dal progetto ITALFERR, una barriera invalicabile agli spostamenti di numerose specie animali a causa dell'impedimento fisico stesso del movimento o per effetto del rumore, delle percezione fisica e dell'abbagliamento notturno dovuto ai veicoli in transito. Questa barriera determinerebbe, oltre a una percentuale di perdita per collisione con i treni degli animali selvatici che tentano comunque di attraversare i quattro binari paralleli, un'alterazione indubbia della vitalità delle popolazioni riconducibile a tre fenomeni:

- a) la diminuzione del dominio vitale (home range), ossia della superficie utilizzata per il completo espletamento delle funzioni vitali (alimentazione, rifugio, ecc.), interrompendone la continuità o rendendo difficile l'accesso ad aree dove si trovano risorse essenziali;
- b) impedimento dei movimenti dispersivi e di errare in luoghi limitrofi alla nascita o alla liberazione in natura come nel caso in fattispecie: dal "Bosco Wwf di Vanzago", infatti, vengono rimessi in natura specie faunistiche curate presso il centro recupero animali selvatici che insiste presso l'area protetta;
- c) l'induzione di locali estinzioni di popolazioni frammentate. In territori eterogenei, molte specie sono distribuite in insiemi di subpopolazioni, interconnesse per mezzo di individui che si disperdono dall'una all'altra. Una popolazione di questo tipo subisce continuamente estinzioni e ricolonizzazioni nei frammenti e si mantiene nel tempo solo quando le seconde superano le prime, mentre si estingue se un ostacolo, come nel caso di una ferrovia con ben quattro binari paralleli con frequenza notevole di vagoni, impedisce il flusso di individui capaci di ricolonizzare nuovi frammenti o di rafforzare piccole subpopolazioni.

La conservazione delle specie più vulnerabili dipende dal mantenimento dell'habitat idoneo, sia in termini di qualità, sia di quantità del territorio, relativamente alla sua capacità di sopportare le modificazioni del territorio imposte dalla realizzazione della nuova struttura lineare di trasporto. L'intensità della frammentazione del territorio si misura in base alla struttura e alla distribuzione della rete di infrastrutture antropiche, questa rappresenta la maggior fonte di discontinuità del paesaggio e della rete ecologica, impedendo o limitando in parte la connettività dell'ecosistema. L'azione sinergica di più fattori di perturbazione (ferrovia, strade) rende ancor più elevato il grado di frammentazione ed incide sulla qualità, sulla capacità e sul funzionamento dei diversi habitat.



Lo “**STUDIO DI INCIDENZA**” è assolutamente carente circa l’impatto dovuto all’aumento della frammentazione e all’isolamento del sito di “Natura 2000”. Questo impatto, infatti, si estrinseca nella diminuzione di naturalità in termini di connessione e possibilità di interazione e scambio.

COMPONENTE FAUNISTICA

Lo “**STUDIO DI INCIDENZA**” inspiegabilmente ignora di fatto la componente faunistica: ignorata nel progetto, nella definizione delle tipologie di impatto e delle loro significatività. Conseguentemente, gli approfondimenti ecosistemici, nei confronti di vegetazione e fauna, non presentano conclusioni di impatto motivate, ovvero gli stessi sono identificati solo come tipologia e, in maniera molto grave, la significatività è resa in termini deduttivi e su basi assolutamente non scientifiche.

Gli unici dati riscontrati riguardano l’avifauna, peccato però che lo studio del Proponente si sia concentrato unicamente sull’area del “Bosco Wwf di Vanzago”.

Certamente quella è l’area più ricca di avifauna ma è anche la più studiata e conosciuta, ovvero non v’era alcun bisogno di osservare esclusivamente quell’area. Molto più importante sarebbe stato procedere con delle verifiche lungo il tracciato progettuale e a destra e a sinistra dello stesso, per i vari *buffer* prudenziali che il progetto dice di aver considerato^[12] e che, a questo punto, si deduce essere informazioni di *routine* e non di sostanza, di perfetta ricopiatura dal progetto “*Nuova derivazione dal Canale Villoresi*”.

Ed ancora, nell’elenco di specie presenti, anche se questo fosse riferito al solo “Bosco Wwf di Vanzago”, non vengono riportate alcune specie che sono presenti sul Formulario Standard del SIC/ZPS IT2050006. Nell’elenco di specie presenti non vengono evidenziate quelle di interesse conservazionistico, per esempio i chiroterri. Alcuni chiroterri senz’altro presenti nell’area di interesse del progetto non sono stati considerati.

¹² “Sulla base delle indicazioni di carattere tecnico-scientifico fornite dagli esperti ed alla luce delle problematiche ambientali emerse in sede di impostazione dello studio di impatto ambientale, si è assunta come area d’influenza potenziale una fascia in asse al tracciato la cui ampiezza varia da qualche centinaio di metri sino ad alcuni chilometri, a seconda delle componenti ambientali indagate.

Nello specifico, in relazione all’entità dell’opera, agli ingombri dei manufatti, alla complessità degli interventi e ai cantieri e zone di lavoro, si ritiene che un’ampiezza di 1 km circa in asse al tracciato possa generalmente costituire un margine sufficiente per rilevare le possibili interferenze tra l’opera ed i principali ricettori di impatto”. **QRA**, pag. 8.

Ammesso ma assolutamente non concesso che il *buffer* di 1 km sia stato applicato allo studio dell’avifauna e/o delle altre componenti faunistiche, è logico che detta misura lascia ampi margini di insicurezza per la sua limitata estensione in presenza di specie dai vasti *home range* (rapaci) o dalla grande mobilità (ungulati) che potrebbero non venire rilevati nel *buffer* stesso ma l’assenza di dato non significherebbe non presenza nell’area.



Nella produzione di materiale informativo scientifico circa le peculiarità di interesse ambientale occorre tener presente che, ove alcune specificità risultino mancanti di dati quali-quantitativi di presenza storici e/o aggiornati - per esempio per i chiroterteri¹³ e per la carabidofauna, che conta diverse specie a vario livello di interesse comunitario - il Proponente o provvede in proprio alla produzione di dati sufficientemente esaustivi oppure applica il principio di precauzione e, in mancanza di certezza di assenza di rischio, si astiene dall'intervenire e/o predispone un intervento che comporti un grado di sicurezza sufficiente al raggiungimento della non incidenza sulla specie o, alla peggio, della incidenza non significativa.

Degli impatti sulla componente faunistica, da nessuna parte, neppure un accenno: la componente faunistica non può essere disconosciuta né può essere ulteriormente interrotta o impedita la continuità ecologica o la RER senza dover provvedere ad adeguate opere di ripristino o miglioramento.

Manca la contestualizzazione specie-specifica: né nello **"STUDIO DI INCIDENZA"** né in alcun altro documento del progetto si rileva per quali specie faunistiche le opere progettuali hanno degli impatti e per quali specie dovrebbero essere predisposti degli accorgimenti, anche progettuali.

Inoltre, in riferimento al **"QUADRO RIFERIMENTO AMBIENTALE"** non è stata sviluppata alcuna linea logico-consequenziale riconoscibile sull'individuazione e successiva considerazione di detti valori ambientali. Il Proponente non nomina neppure la possibilità di individuare indicatori biologici, ossia specie-specifici o specie *target* o specie-ombrello.

Conseguentemente a ciò non sarà possibile ritrovare alcun indicatore ambientale - o biologico di specie- coerente nel **"PROGETTO MONITORAGGIO AMBIENTALE"**.

Per come in generale il Proponente ha affrontato l'aspetto faunistico basta riportare che lo stesso ha considerato la presenza, presso il "Bosco Wwf di Vanzago" del : Pelobate fosco (*Pelobates fuscus*) pag. 51. Non occorre essere esperti naturalisti per comprendere che l'aspetto faunistico dello **"STUDIO DI INCIDENZA"**, ma anche di tutti gli altri elaborati progettuali, è stato redatto superficialmente, copiando in maniera grossolana da studi precedente (anche datati) ed effettuato da professionisti non del settore.

Tale mancanza inficia la gran parte dello **"STUDIO DI INCIDENZA"** in quanto la non attendibilità dei dati scientifici prodotti non rispecchia lo spirito e le richieste della Direttiva Habitat 92/43/CEE¹⁴.

¹³ Per quanto riguarda la chiroterrofauna, il Proponente è conscio della presenza di questo importante Gruppo tassonomico.

Infatti, seppur in maniera eccessivamente generica per una valutazione di impatto in una pratica di VIA o in una procedura di valutazione di incidenza, nel **QRA** del progetto *"Nuova derivazione dal Canale Villoresi"* si accenna: *"Molto interessante è il popolamento di Chiroterteri, composto da numerose specie alcune delle quali anche definite "vulnerabili". Tale ricchezza di specie è imputabile alla presenza di posatoi rappresentati da piante vetuste nelle aree boscate ed edifici rurali (Longo e Rutigliano, 2007)"* (pag. 63).

¹⁴ *"Garantire la qualità della "valutazione opportuna" prevista dall'articolo 6, paragrafo 3. Le "valutazioni opportune" delle incidenze del piano o del progetto sul sito interessato devono precedere l'approvazione e tener conto degli effetti cumulativi risultanti dalla*



CANALE VILLORESI

La “**RELAZIONE TECNICO GENERALE**” (pagg. 117÷120) riporta alcune considerazioni in merito ad un secondo progetto, correlato a quello in oggetto per il quale è stata avviata la procedura VIA riguardante la “Nuova derivazione dal Canale Villorresi”.

Nella **RELAZIONE TECNICO GENERALE**” viene riportato che: “Data la delibera CIPE, si è provveduto ad elaborare uno scenario progettuale (...) fortemente condiviso sia con i tecnici del Consorzio Est Ticino Villorresi, sia con il WWF (...)” (pag. 118). E ancora: “Il derivatore di Bareggio al momento scorre in parte all’interno della Riserva Naturale Bosco WWF di Vanzago. In questa zona, il progetto del Tratto Nord-Sud prevede la dismissione del vecchio tracciato del canale e la realizzazione di un tratto di scatolare interrato con funzionamento idraulico a pelo libero destinato ad accogliere la quasi totalità della portata proveniente da monte. L’attuale canale superficiale, che accoglierà una minore aliquota di portata, sarà invece oggetto di una riqualificazione secondo tecniche di ingegneria naturalistica tali da mitigare l’impatto ambientale generato dall’opera in un quadro di ecosostenibilità della trasformazione predisposta (così come concordato con gli stessi rappresentanti del WWF)” (pag. 118 e 119). Per poi concludere: “L’attuale canale superficiale invece, che accoglierà una minore aliquota di portata, sarà oggetto di una riqualificazione secondo tecniche di ingegneria naturalistica tali da mitigare l’impatto ambientale generato dall’opera in un quadro di eco-sostenibilità della trasformazione predisposta (così come concordato con gli stessi rappresentanti del WWF)”. STUDIO DI INCIDENZA, pag. 91.

Questo Ente gestore del SIC/ZPS “Bosco Wwf di Vanzago” fa presente che presso la Direzione “Territorio, urbanistica e difesa del suolo” di Regione Lombardia è depositato il parere riguardante l’iter per la “Nuova derivazione dal Canale Villorresi” che prevede diverse prescrizioni al progetto ITALFERR.

Sia l’attuale procedura VIA del progetto in esame, ma anche la procedura VIA per la “Nuova derivazione dal Canale Villorresi” hanno il limite di non considerare gli effetti combinatori delle opere. E’ lampante che i due progetti avrebbero dovuto essere analizzati

combinazione del piano o del progetto in questione con altri piani o progetti alla luce degli obiettivi di conservazione del sito. Ciò significa che occorre individuare tutti gli aspetti del piano o del progetto che, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, hanno ripercussioni su tali obiettivi, sulla base delle più recenti conoscenze scientifiche nel campo”.

Da: Comunità europee, ottobre 2012, revisione. Documento di orientamento sull’articolo 6, paragrafo 4, della direttiva “Habitat” (92/43/CEE). Chiarificazione dei concetti di: Soluzioni alternative, Motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, Misure compensative, Coerenza globale, Parere della Commissione. § 1.3, “Considerazioni iniziali”.



contemporaneamente e non essere avviati a valutazione attraverso due procedure separate di VIA.

Se ne deve trarre che la posizione espressa nello **STUDIO DI INCIDENZA** sia stata dettata da un'errata comprensione della norma e, viste le risultanze, non corrisponde né a quanto richiede la Direttiva 85/337/CEE (ora 2011/92/UE), nel passaggio sul "*cumulo con altri progetti*" né, semmai, ai criteri della procedura della Direttiva 92/43/CEE, art. 6, c. 3, relativamente al passaggio "*congiuntamente ad altri piani e progetti*". I tanti fattori di pressione naturali e soprattutto antropici presenti sul territorio, concorrono tutti alla contrazione di areali e alla progressiva trasformazione degli habitat, con perdita di complessità ecosistemica.

Un corretto **STUDIO DI INCIDENZA** dovrebbe verificare:

- se in questo momento sussistano piani (anche pianificazione di settore) effettivamente proposti o in corso di elaborazione o di validazione e allo stesso modo progetti di opere e interventi, ricadenti nella medesima area oggetto di attenzione, ovvero se progetti di opere e interventi siano stati recentemente completati, i cui effetti continui possano provocare la necessità di misure di conservazione correttive o compensative, oppure misure per evitare il degrado gli habitat o la perturbazioni delle specie;
- se piani e progetti di opere e interventi con le condizioni di cui al punto precedente sussistano su area contigua ove l'azione oggetto di attenzione avrebbe effetto ovvero, circa la perimetrazione del/i sito/i Natura 2000 - relativamente al *campo di applicazione geografico* -, prendendo in considerazione anche sviluppi al di fuori del/i sito/i ma che possano avere incidenze significative su di esso/i.

La contemporaneità evidenziata dal legislatore comunitario è un concetto che necessita di estensione per essere compreso in tutte le sue sfaccettature e va perciò considerato con effetto retroattivo sulle progettazioni terminate. Infatti la *Guida all'interpretazione dell'art 6 della Direttiva "Habitat"* spiega chiaramente che nell'espressione "*congiuntamente ad altri piani o progetti*", "*i piani e progetti autorizzati in passato*"¹⁵ (...) *dovrebbero essere inclusi nella disposizione degli effetti congiunti*" (§ 4.4.3).

¹⁵ I "*piani o progetti autorizzati in passato*" sono quindi, per esempio, attività autorizzate che generano pressioni ambientali. Infatti nella *Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6* è espressamente citato (§ 3.1.3) che tra le attività da espletare bisogna identificare "(...) tutte le altre fonti nell'ambiente circostante ed eventuali altri effetti che possono derivare da altri progetti/piani proposti".



Seppure per logico intendimento la Guida comunitaria si presti in questo passaggio ad una interpretazione temporale *recente*, in pratica a livello di pressione ambientale se gli effetti sono ancora attivi oggi è ininfluente se detta pressione sia cagionata da una realizzazione recente o da una realizzazione più antica.

L'analisi "congiunta" va perciò estesa sia spazialmente (*in situ* e fuori *situ*) sia temporalmente (pianificazioni/progettazioni coeve e in previsione + attività antropiche del recente passato + attività antropiche consolidate nel tempo + analisi degli effetti negativi provenienti da fenomeni naturali).

Il tutto è molto logico in campo di analisi ecosistemica e, tra l'altro, lega con altrettanta logica con i "Fenomeni e attività nel sito" e con i "Fenomeni e attività nell'area circostante il sito", di cui al Formulario Standard.

La questione della contemporaneità di piani/progetti è ovviamente più pregnante per la materia afferente Natura 2000, in quanto saldamente imperniata su una giurisprudenza consolidata; tuttavia in una naturale visione ecosistemica del territorio, la necessità di una siffatta ed estensiva analisi è assolutamente ovvia e auspicabile anche per tutto quello che non riguarda la rete Natura 2000 e, allo stesso modo, è richiamabile anche nei fondamentali della Valutazione di Impatto Ambientale che, assoggettata al D.lgs 152/2006 e smi art. 3-ter ("Principio dell'azione ambientale") e art. 3-quater ("Principio dello sviluppo sostenibile"), non potrebbe "individuare, descrivere e valutare in modo appropriato" (concetti dell'art. 4, "Finalità", c. 4, lett. b) allo stesso tempo escludendo il rapporto sullo stato di fatto del territorio, l'individuazione dei fenomeni già attivi e, conseguentemente, il cumulo degli impatti con le pressioni già in corso.

Nel cumulo degli impatti occorre sottolineare, quindi, l'incapacità o la precisa volontà del Proponente di evitare di valutare fattori di pressione combinati probabilmente impattanti, peraltro riguardanti progetti relativi allo stesso Proponente (ITALFERR).

Questo Ente gestore, come già riportato, evidenzia come tale suddivisione di opere in più distinti progetti rappresenti un evidente esempio di *project splitting*, censurato dalla DG Ambiente della Commissione Europea e dalla Circolare del Ministro dell'Ambiente n. 15208 del 07.10.1996 sulle "Procedure di valutazione di impatto ambientale".

Un tale *vulnus*, rispetto alla corretta e ragionevole interpretazione dello spirito e della lettera circa le vigenti norme in materia di VIA, non può certo essere sanato laddove più distinti progetti preliminari e/o definitivi e le relative pratiche di VIA, continuino a procedere separatamente nei rispettivi iter.



CAVE

Nessuna considerazione circa l'impatto del trasporto del materiale dalle due cave individuate limitrofe al SIC/ZPS. Sia dal punto di vista del passaggio degli autoarticolati che delle polveri di cava.

I siti delle due cave sono citati sono stati ubicati nell'elaborato "LOCALIZZAZIONE DEI CANTIERI E VIABILITÀ INTERFERITA" MDL112D22N4SA000G001A-006A.

Si fa presente che la cava Ecoter "San Giovanni" in territorio di Arluno Ateg8 è limitrofa al sito di "Natura 2000" come del resto anche la cava Bellasio in territorio di Pregnana milanese Ateg7.

Ecoter è stato, altresì, individuato anche come impianto di produzione di calcestruzzo presente nel territorio circostante alle aree di lavoro.

Lo studio di incidenza, commissionata da ITALFERR non inserisce alcuna considerazione sull'impatto degli stessi sullo spostamento della fauna, soprattutto fra aree protette attigue.

Lo studio è assolutamente carente circa la quantificazione dei mezzi in entrata e uscita dalle aree di cava e di carico/scarico inerti. E' palese che l'utilizzo delle cave comporterebbe un aumento considerevole del traffico pesante in considerazione della movimentazione della quantità di materiale escavato, dei rifiuti inerti in uscita, durata tempi di lavoro giornalieri/annui di escavazione, durate tempi lavoro giorni/annui impianto rifiuti inerti.

Non è stata per nulla presa in considerazione dal Proponente nello "**STUDIO DI INCIDENZA**" circa le ricadute degli inquinanti quali monossidi e, biossidi, e, soprattutto, delle polveri totali sospese (pts) sugli ecosistemi del sito **ZPS/SIC IT2050006**. La mancanza di informazioni a riguardo, nello specifico "**STUDIO DI INCIDENZA**", non permette alcuna assicurazione circa gli effetti degli inquinanti sulle nicchie trofiche all'interno del sito di Natura 2000 confinante con entrambe le strade provinciali oggetto del passaggio degli autoarticolati da e per la cava Ecoter e da e per la cava Bellasio.

Lo "**STUDIO DI INCIDENZA**" dimentica anche il problema delle PTS, di cui avrebbero contribuito anche dei modelli statistici previsionali per scongiurare l'eventuale interferenza con il limitrofo sito **ZPS/SIC IT2050006**. Anche in considerazione che studi di incidenza riguardanti le PTS di altri progetti di cave riportano che sono proprio le polveri totali ad essere: "Prevedibile principale inquinante generato dall'attività".



RICHIESTA INTEGRAZIONI

Questo Ente gestore richiede che tutto l'aspetto multicriteriale dell'impatto ambientale e naturalistico di questa progettazione dovrà essere profondamente rivisto, inserendo informazioni corrette, complete, esaustive, coerenti e in linea con quanto richiesto dalla normativa vigente.

Andrà costruito un percorso di analisi logico e consequenziale, riconoscibile e documentato, al fine di determinare con la maggiore precisione possibile gli impatti dell'intervento su habitat e specie, sull'interdipendenza degli elementi biotici e abiotici, al fine della preservazione delle numerose funzionalità ecosistemiche.

Sarà perciò necessario che gli elaborati di valenza ambientale, ovvero lo **"STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE"** e nei documenti ad esso correlati e, soprattutto, nello **"STUDIO DI INCIDENZA"** dovrà essere nuovamente predisposta, ora su un documento, ora sull'altro, ora su entrambi, a seconda della loro applicabilità, considerazioni consequenziali alle diverse mancanza riscontrate.

Gli interventi sul territorio, per una loro effettiva sostenibilità, vanno valutati calcolando ampi margini di prudenza a favore dell'ambiente circa l'effetto degli impatti, non solo per mitigarli e/o per compensarli, bensì per migliorare e/o ripristinare, ove necessario, le connessioni e le funzionalità ecosistemiche: questo Ente gestore del sito di "Natura 2000", ritiene che tutto questo non sia presente in maniera opportuna nella pratica di in esame e nello **"STUDIO DI INCIDENZA"** analizzato. Quanto espresso va nella direzione di sottolineare la chiara urgenza circa la conservazione della biodiversità, nella comprensione che quanto più essa venga tutelata all'esterno dei siti Natura 2000, tanto meglio e più facilmente si potranno conseguire i positivi obiettivi per i quali i siti Natura 2000 stessi sono stati identificati. Considerando inoltre, come visto, che il territorio non è un elemento immobile ma al suo interno si attuano giornalmente infinite azioni e fenomeni dai complessi effetti, spessissimo negativi. E i siti Natura 2000 non sono esenti da questi effetti o da rischi, tutto al contrario.

L'atteggiamento da adottare perciò, all'interno di una procedura di valutazione riconosciuta e attivata, è quello di applicare il principio di precauzione e di prevenzione del danno alla fonte^[16], così come esemplarmente definitivo dalla Commissione Europea nella sua specifica comunicazione^[17], nell'osservanza del pensiero del Giudice comunitario^[18].

¹⁶ "La politica dell'Unione in materia ambientale mira a un elevato livello di tutela, tenendo conto della diversità delle situazioni nelle varie regioni dell'Unione. Essa è fondata sui principi della precauzione e dell'azione preventiva, sul principio della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché sul principio «chi inquina paga»" (Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, TFUE, art. 191).

¹⁷ Bruxelles, 02.02.2000, COM(2000)1 final. Comunicazione della Commissione sul principio di precauzione.



In merito all'applicazione del **principio di precauzione** si ricorda:

1. della sentenza del TAR Piemonte, Sez. I, n. 657, del 17.06.2011, il seguente passaggio:

“(...) la norma di cui all’art. 6, comma 1 del d.lgs. n. 152/2006 è da ascrivere al novero delle norme precauzionali, ispirate al principio di precauzione che nella materia ambientale ha ottenuto sanzione di diritto positivo ad opera del recepimento, da parte del d.lgs. n.152/2006, delle varie direttive comunitarie che lo avevano elevato al rango di principio fondamentale nella materia dell’ambiente.

Il principio di precauzione traduce in sostanza quello che a partire dal Protocollo di Kyoto gli Stati contemporanei vogliono sia l’atteggiamento delle Amministrazioni pubbliche preposte alla tutela dell’ambiente nei confronti di questo patrimonio dell’umanità e si sostanzia in un insieme di regole e prescrizioni, di carattere sostanziale ma anche procedurale, intese a scoraggiare comportamenti anche solo potenzialmente idonei ad arrecare vulnera all’ambiente e al paesaggio.

Non richiede la norma un’idoneità in atto ma solo in potenza, della singola iniziativa urbanistica, inserita in un contesto di pianificazione o programmazione, ad incidere il bene ambiente”;

2. della sentenza del TAR Catanzaro, Sez. I, n .998, del 08.10.2012, il seguente passaggio:

“La P.A. non può limitarsi ad una generica accettabilità del progetto separata da valutazioni inerenti all’inserimento dello stesso in un peculiare contesto ambientale, ma è tenuta a considerare le caratteristiche specifiche dell’area sulla quale è prevista la realizzazione dell’opera, anche in presenza dei più moderni accorgimenti tecnico-progettuali, per cui, sussistendo determinati fattori di rischio in una determinata zona, il principio di precauzione impone di non aggravare la situazione mediante la realizzazione di un impianto che presenta chiare ed inequivoche problematiche per la sicurezza ambientale.

¹⁸ “La Corte ha già dichiarato che il requisito di un’opportuna valutazione delle incidenze di un piano o progetto è subordinato alla condizione che questo sia idoneo a pregiudicare significativamente il sito interessato. Ora, tenuto conto, in particolare, del principio di precauzione, un tale rischio esiste poiché non può essere escluso, sulla base di elementi obiettivi, che il suddetto piano o progetto pregiudichi significativamente il sito interessato (v. sentenza 20.10.2005, causa C-6/04, Commissione/Regno Unito, Racc. pag. I-0000, punto 54)”. Sentenza C-98/03 del 10.01.2006.



Conseguentemente, la valutazione di impatto ambientale perde la sua natura di mero giudizio tecnico per assumere profili particolarmente intensi di discrezionalità amministrativa sul piano degli interessi pubblici in rilievo, con la conseguenza che la scelta di non sottoporre beni di primario rilievo costituzionale - quali la salute e l'ambiente - ad ulteriori fattori di rischio sfugge al sindacato giurisdizionale, che si ferma alla valutazione dei tradizionali vizi sintomatici della legittimità amministrativa”;

3. della sentenza del Consiglio di Stato, Sez. IV, n. 4227, del 21.08.2013, il seguente passaggio:

“(...) il principio di “precauzione” direttamente discendente dal Trattato UE che, per ciò solo, costituisce criterio interpretativo valido in Italia, a prescindere da singoli atti di recepimento delle direttive in cui esso si compendia, fa obbligo (...) alle Autorità competenti di adottare provvedimenti appropriati al fine di prevenire i rischi potenziali per la sanità pubblica, per la sicurezza e per l'ambiente, ponendo una tutela anticipata rispetto alla fase dell'applicazione delle migliori tecniche proprie del principio stesso.

(...) L'applicazione del principio di precauzione comporta che, ogni qual volta non siano conosciuti con certezza i rischi indotti da un'attività potenzialmente pericolosa, l'azione dei pubblici poteri debba tradursi in una prevenzione anticipata rispetto al consolidamento delle conoscenze scientifiche, anche nei casi in cui i danni siano poco conosciuti o solo potenziali”.



PRESCRIZIONI

Qualora la soprariportata richiesta di integrazione allo “**STUDIO DI INCIDENZA**” non trovasse accoglimento, questo ente gestore del sito di “Natura 2000” esprime **valutazione negativa**, riguardo il progetto nella sua interezza, qualora non venissero adottate le prescrizioni previste.

Questo progetto, infatti, rischia di risultare facilmente non sostenibile per il suo impatto, o comunque rischia di recare con sé un impatto territoriale molto più severo di quanto il Proponente voglia far credere.

In adesione al principio di precauzione si richiede che il Proponente, di concerto con l'ente gestore, attivi delle contromisure riguardanti:

- 1) INTERVENTI DI RIPRISTINO;
- 2) PERIMETRO SITO “NATURA 2000”;
- 3) MONITORAGGIO AMBIENTALE;
- 4) CAVE.

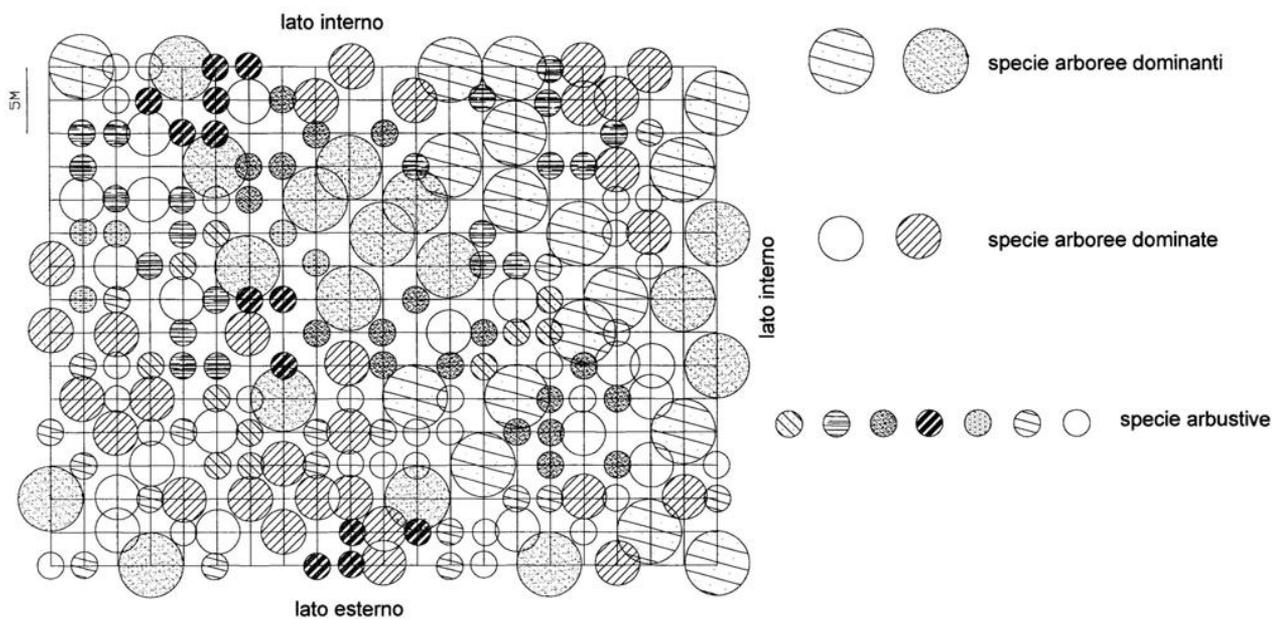
INTERVENTI DI RIPRISTINO:

gli interventi, come descritti alle pagg. 57÷65 (32 schede relative ad altrettanti interventi) che interessano l'insieme dei territori comunali interferiti dall'opera, dovranno prevedere una fascia boscata, costituita da specie arboreo - arbustive scelte tra quelle elencate nella tabella della pagina seguente.



Nome italiano	Nome scientifico	habitus	SP	SM	SO
Acero campestre, Oppio	<i>Acer campestre</i> l.	albero		•	
Acero di monte	<i>Acer pseudoplatanus</i> l.	albero		•	
Ontano nero	<i>Alnus glutinosa</i> (l.) Gaertner	albero		•	
Betulla verrucosa	<i>Betula pendula</i> Roth	albero		•	
Carpino bianco	<i>Carpinus betulus</i> l.	albero	•		
Castagno	<i>Castanea sativa</i> Miller	albero			•
Frassino maggiore	<i>Fraxinus excelsior</i> l.	albero		•	
Pioppo bianco, Gattice	<i>Populus alba</i> l.	albero		•	
Pioppo nero	<i>Populus nigra</i> l.	albero		•	
Ciliegio selvatico	<i>Prunus avium</i> l.	albero			•
Ciliegio a grappoli, Pado	<i>Prunus padus</i> l.	albero			•
Rovere	<i>Quercus petraea</i> (Mattuschka) Liebl.	albero		•	
Farnia	<i>Quercus robur</i> l.	albero	•		
Salice bianco	<i>Salix alba</i> l.	albero	•		
Ciavardello	<i>Sorbus torminalis</i> (l.) Crantz	albero			•
Tasso	<i>Taxus baccata</i> l.	albero			•
Tiglio selvatico	<i>Tilia cordata</i> Miller	albero		•	
Olmo campestre	<i>Ulmus minor</i> Miller	albero		•	
Corniolo	<i>Cornus mas</i> l.	arbusto		•	
Sanguinello	<i>Cornus sanguinea</i> l.	arbusto		•	
Nocciolo, Avellano	<i>Corylus avellana</i> l.	arbusto		•	
Biancospino selvatico	<i>Crataegus monogyna</i> Jacq.	arbusto		•	
Fusaggine, Berretta da prete	<i>Euonymus europaeus</i> l.	arbusto		•	
Agrifoglio	<i>Ilex aquifolium</i> l.	arbusto			•
Salice grigio	<i>Salix cinerea</i> l.	arbusto	•		
Sambuco nero	<i>Sambucus nigra</i> l.	arbusto		•	
Lantana	<i>Viburnum lantana</i> l.	arbusto		•	
Legenda: SP = specie principali SM = specie minoritarie SO = specie occasionali					

Il sesto d'impianto del rimboschimento può essere realizzato tramite arbusti e alberi, rispettivamente di 70/120 cm e 100/200 cm di altezza, tenendo conto del modello seguente, sulla base della vegetazione potenziale e reale, in accordo con l'elenco dell'Allegato C - *"Specie utilizzabili nelle attività selvicolturali"* del Regolamento Regionale n° 5 pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia del 24 luglio 2007.



Il numero totale di piantine da mettere a dimora non dovrà essere inferiore a duemilacinquecento unità ad ettaro e il numero di piantine di specie arbustive non dovrà essere superiore ad un quarto del totale, con preferenza di specie baccifere.

PERIMETRO SITO "NATURA 2000":

la situazione attuale per quanto riguarda la connettività fra il sito di "Natura 2000" del "Bosco Wwf di Vanzago" di certo, alla realizzazione delle opere, non rimarrà assolutamente *"immutata"*, solo considerando le barriere prima non esistenti (tralasciando il quadruplicamento della linea ferrata e l'incremento della frequenza dei collegamenti). Di contro, non è stata progettata alcuna opera accessoria che possa favorire lo spostamento della fauna.



Bisogna ben tener conto che, come specificato nello “**STUDIO DI INCIDENZA**” “(...) *il tracciato della linea ferroviaria oggetto del quadruplicamento si sviluppa ad una distanza media di circa 600 m metri ad est del sito Natura 2000*” (pag. 89).

La presenza di una linea ferroviaria già esistente non può essere considerata sufficiente a evitare doverose considerazioni conservazionistiche nei confronti delle specie faunistiche, dei loro habitat di specie e delle connessioni esistenti, ovvero delle reti ecologiche. L'attuale linea ferroviaria è strutturalmente differente da quella che sarà resa disponibile una volta completata l'opera. La nuova opera ferroviaria, costituita da diversi binari, sarà più ampia da attraversare, ove sarà possibile, e la maggiore presenza di linee ferrate con il prevedibile aumento di traffico di convogli aumenterà la possibilità di investimenti e morti^[19].

Come si è puntualmente argomentato, il Proponente ha presentato uno “**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**” e uno “**STUDIO DI INCIDENZA**” ampiamente manchevoli sotto l'aspetto ambientale e naturalistico, per quanto riguarda le incidenze sulla connettività ecologica del SIC/ZPS IT2050006 con le aree naturali interessate dal progetto e le altre aree protette limitrofe (“Parco del Roccolo”, “Parco del basso Olona” e “Parco sud Milano”) e sulle specie di interesse comunitario che queste aree frequentano.. Sono da reputarsi insufficienti e/o non condivisibili le valutazioni sull'Area di Influenza soprattutto per quanto riguarda l'interruzione di corridoi ecologici e la frammentazione territoriale;

La componente faunistica non può essere disconosciuta né può essere ulteriormente interrotta o impedita la continuità ecologica o la RER senza dover provvedere ad adeguate opere di ripristino o miglioramento. A tal fine, si richiede la realizzazione di una recinzione di delimitazione nel perimetro del sito “Natura 2000” nella parte attualmente non occlusa e la sostituzione dell'attuale recinzione con quella di “nuova generazione”, compatibile con le esigenze di spostamento della fauna, nella parte già occlusa.

La recinzione dovrà essere composta da rete metallica plastica a semplice torsione, pali di sostegno e sistema fissaggio. La rete sarà a semplice torsione con maglie romboidali di 50x50 mm, tessuta con filo d'acciaio con diversi diametri, zincata a caldo e plasticata in colore verde. I pali saranno con profilati a “T” fosfatati con sali di zinco e plastificati con resine poliuretaniche di colore verde. La recinzione sarà dotata di n° 3 linee di filo spinato su “Bavolet” inclinato a 40°.

Gli accessori di fissaggio dovranno comprendere il filo tensione in acciaio duro zincato e plastificato con diametro di 3.00 mm, filo di legatura in acciaio zincato e plastificato con diametro di 2.00 mm, bacchette di tensione in acciaio duro zincato e plastificato, tenditori in acciaio zincato plastificato muniti di rocchetto tenditore, filo spinato zincato e plastificato costituito da due fili intrecciati diametro di 2.00 mm con triboli a quattro punte. Il tutto in

¹⁹ In questo senso, tra l'altro, nulla si conosce circa la pressione che l'attuale linea ferroviaria esercita sulle popolazioni faunistiche.



colore verde. I pali dovranno essere posti a un interasse di 200 cm tramite dei plinti di calcestruzzo gettati contro terra. I pali di tensione necessitano di saette posizionate verso ogni direzione di tensione.

La rete viene tesa e fissata ai pali mediante una serie completa di appositi accessori, bacchette di tensione, filo di tensione, tenditori e filo di legatura. L'altezza della recinzione sarà di 200 cm dal piano campagna. A questi si aggiunge il "Bavolet" e ulteriori 50 cm che verranno invece interrati.

Lo sviluppo è di circa 10 km, comprensivi di 5 cancelli carrai. Il bordo inferiore della rete metallica andrà a 20 cm di altezza dal piano campagna per consentire il passaggio degli animali di piccola taglia.

Tale prescrizione si concilia anche con quanto affermato nello "**STUDIO DI INCIDENZA**" circa "*Il SIC/ZPS in oggetto è circondato da un muro in cemento armato alto circa 2 m, difficilmente permeabile*" (pag. 55), qui in chiaro senza privato rispetto alla potenzialità delle connessioni ecologiche^[20].

L'intervento sarebbe di vera e propria mitigazione alla riduzione di connettività dovuta dal progetto in esame e permetterebbe una più ampia movimentazione della fauna da e per il "Bosco Wwf di Vanzago".

MONITORAGGIO AMBIENTALE

Lo "**STUDIO DI INCIDENZA**" non contempla alcuna azione di monitoraggio specifica. E non è possibile e non è normativamente ammissibile rimandare la produzione di questi dati in fase ante-operam, dopo l'approvazione del progetto: in questo modo non si fa altro che "compatibilizzare" le varie caratteristiche ambientali al progetto stesso.

L'elaborato progettuale "**PROGETTO MONITORAGGIO AMBIENTALE**" non contiene alcun indicatore di specie e quindi, in assenza di queste considerazioni anche nel "**MDL1 12 D 22 RG SA000A 001 A QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**" non possono emergere le considerazioni secondo le quali l'opera non avrà effetti negativi sulle specie.

Si richiede, pertanto, che questo strumento, previsto nei corretti studi di incidenza, venga attivato. Monitoraggio ambientale, sia della situazione in corso che, soprattutto, in previsione delle successive trasformazioni territoriali, utilizzando anche opportuni indicatori ambientali e naturalistici e predisponendo matrici riepilogative.

²⁰ La stessa errata indicazione è riportata anche sulla **RDI**: "*Il SIC/ZPS in oggetto è circondato da un muro in cemento armato alto circa 2 m, difficilmente permeabile*" (pag. 87).



CAVE:

l'utilizzo del materiale di cava dell'Ateg7 e dell'Ateg8 oltre a dover essere verificato in base ai singoli piano di sfruttamento di ogni singolo ambito estrattivo, dovrà prevedere un ulteriore passaggio che garantisca la non incidenza delle attività sul limitrofo sito di "Natura 2000" del "Bosco Wwf di Vanzago". Si richiede, pertanto, la prescrizione di uno "**STUDIO DI INCIDENZA**" per ogni singolo Ate che dovrà tener presente l'effetto combinatorio sia dell'utilizzo di entrambe le cave che quello del progetto nella sua interezza.

Vanzago, 10 novembre 2013



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^a fase e ottimizzazione costruttiva delle barriere su muri previsti lungo la sede ferroviaria a protezione degli edifici;
- aggiornamento delle aree di cantiere allo stato dei luoghi ed alle mutate disponibilità del territorio in una più agevole logistica di cantiere;
- aggiornamento del bilancio complessivo dei materiali di scavo a seguito delle modifiche/ottimizzazioni rappresentate e ridefinizione dei siti di destinazione;
- adeguamento del franco idraulico del viadotto sullo scolmatore Olona;

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

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) 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. Osservazioni del Comune di Vanzago sul PD 2009 espresse con DGC n. 174 del 05.10.2009.	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	Approvazione del PD 2009/1 per il solo "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") (ex art. 165 e art. 185 com. 6, del DLgs n. 163/2006) con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal MIT da ottemperare nelle fasi di progettazione esecutiva e realizzativa. Tali prescrizioni hanno determinato modifiche di tracciato nei comuni di Pregnana e Vanzago e nuove previsioni per 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. Osservazioni del Comune di Vanzago al SIA del nuovo PD2013 espresse con DGC n. 170 del 14.11.2013.	
17	Nota MIT prot. 0040014 del 26.11.2013	MIT	Convocazione della Conferenza di Servizi (art. 165, com. 4 del DLgs n. 163/2006) sul PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima").	
18	16.12.2013	MIT	Conferenza di Servizi sul PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") con raccolta di pareri rilasciati dalle Amministrazioni e dagli Enti gestori delle interferenze. Osservazioni del Comune di Vanzago al PD2013 espresse con DGC n. 194 del 07.12.2013.	
19	09.10.2013 (Prot. "Affare n. 98/2013")	RFI	Trasmissione del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") al CSLLPP – Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per acquisire il parere di cui all'art. 165, com. 4 del DLgs n. 163/2006.	
20	Parere n. 1509 del 23.05.2014	Comm. Tecnica VIA	Espressione del Parere di Compatibilità Ambientale del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima"), con prescrizioni per il PE – Progetto Esecutivo.	
21	Parere n. 98 del 26.09.2014 del CSLLPP	CSLLPP	Richiesta di rielaborazione/integrazione/aggiornato del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") secondo le osservazioni e prescrizioni del CSLLPP, al fine di acquisirne il parere, non sussistendo i presupposti tecnici e giuridici per l'espressione del parere stesso.	
22	Nota prot. RFI-DIN\A0011\ P\2018\0000653 del 13.03.2018 (Prot. "Affare n. 30/2018")	RFI	Ripresentazione dell'adeguamento del PD2013 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") al CSLLPP.	Versione adeguata del 1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y. (cfr. n.22 – PD 2018)
23	Parere n. 95 del 24.05.2019 del CSLLPP	CSLLPP	Richiesta di ulteriore rielaborazione del PD 2018 sulla scorta delle prescrizioni impartite dal CSLLPP.	
24	Nota prot. RFI-DIN\DINE .MI\A0011\ P\2019-0000407 del 28.10.2019 (Prot. "Affare n. 73/2019")	RFI	Trasmissione del PD 2018 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") ulteriormente integrato al CSLLPP.	Ulteriore revisione del 1° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – PRG di Rho; 2° lotto costruttivo (del Lotto Funzionale 1) – Quadruplicamento Rho-Parabiago e



N.	Data/Estremi	Ente competente	Atto/Documento progettuale	Contenuto progettuale
25	Parere definitivo n. 73 del 29.11.2019 del CSLLPP	CSLLPP	Espressione di raccomandazioni e osservazioni da recepire nel PD 2019 del "Lotto Funzionale 1" (o "fase funzionale minima") prima della scelta del contraente e previo controllo di ottemperanza alle prescrizioni impartite. Osservazioni del Comune di Vanzago al PD 2019 espresse al CSLLPP con lettera Prot. 18565 del 29.11.2019.	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	"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 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 realizzazionedi 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.



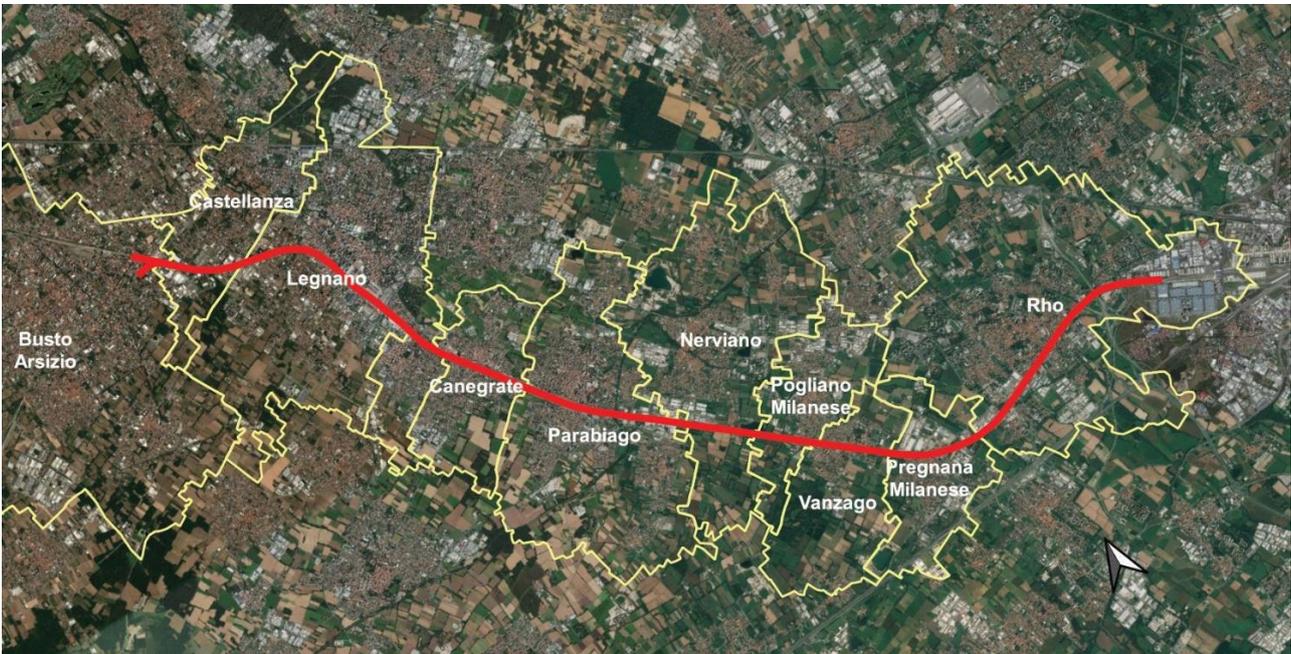
- In merito a dettagli relativi alla Cantierizzazione, desta ancora più perplessità il fatto che il proponente risponda nel citato documento MDL130D05RGMD0003001A che **“Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente 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:

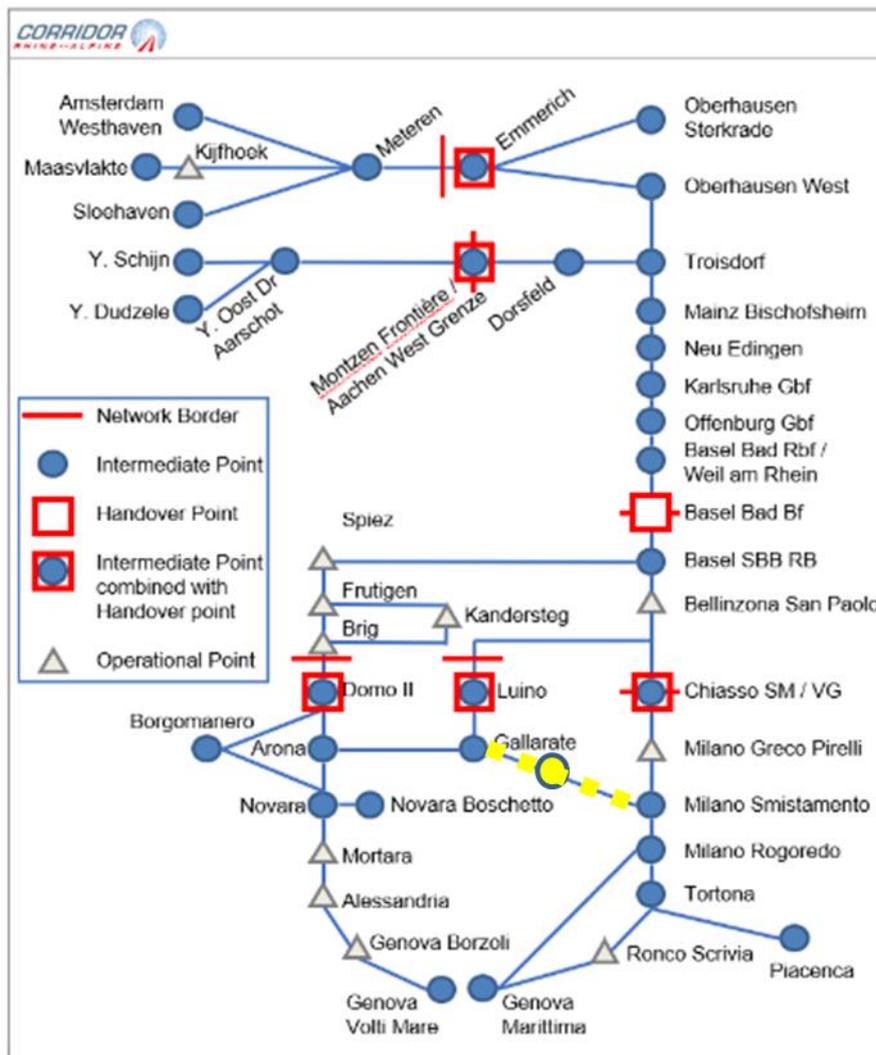
- Le linee del sistema del Passante Ferroviario (linee "S");
- i treni a lunga percorrenza per i passeggeri del traffico da/per Varese/Luino/Domodossola;
- il Cisalpino per la Svizzera ;
- il traffico merci.

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.

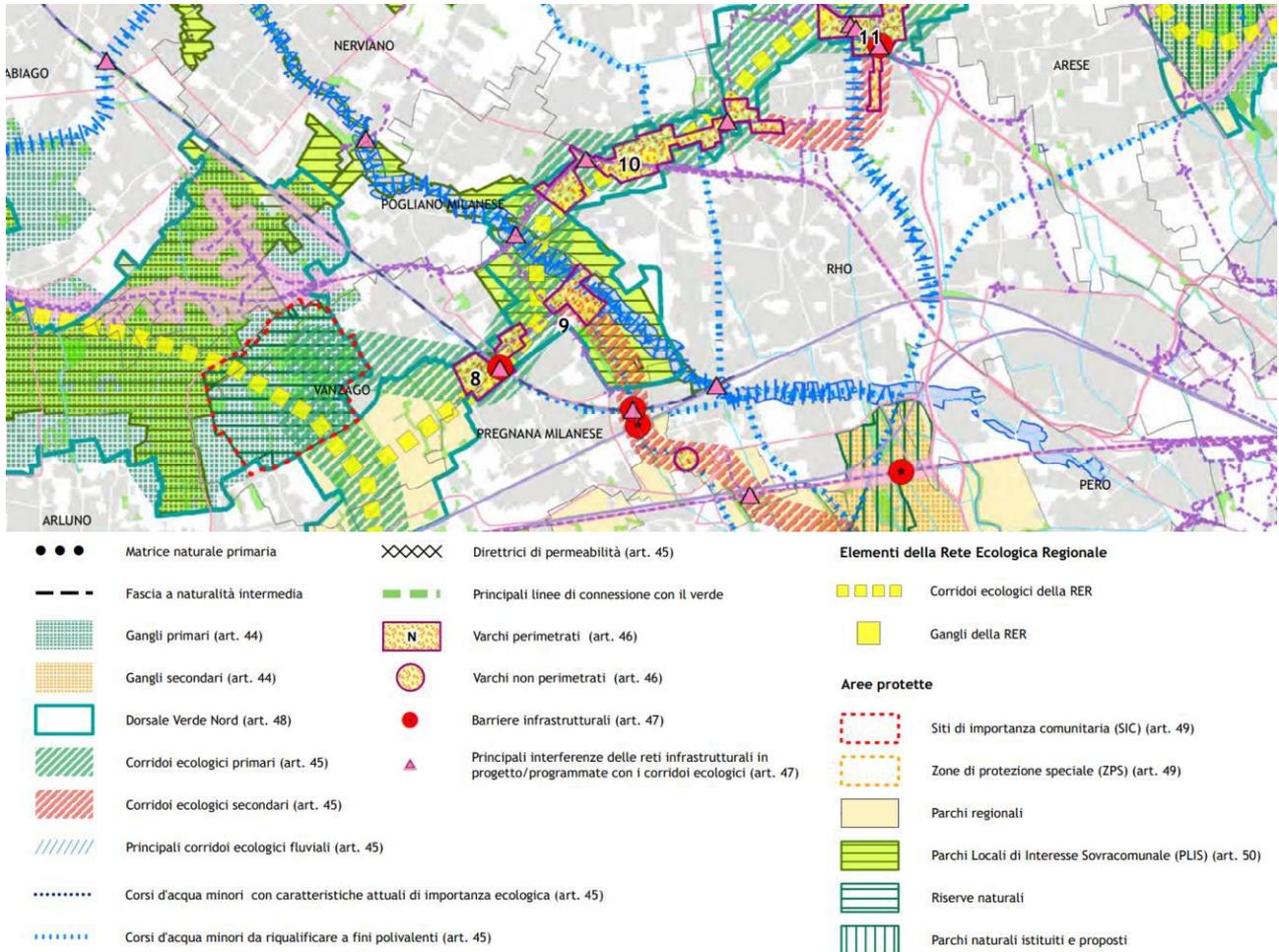
3 Il Parco del Basso Olona, classificato come Parco locale di interesse sovra comunale. È situato nella porzione nord-occidentale del territorio della Città Metropolitana, nel contesto dell'alta pianura irrigua, immediatamente a sud del canale Villoresi. Si estende per 26 ettari ed è caratterizzato dalla 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.

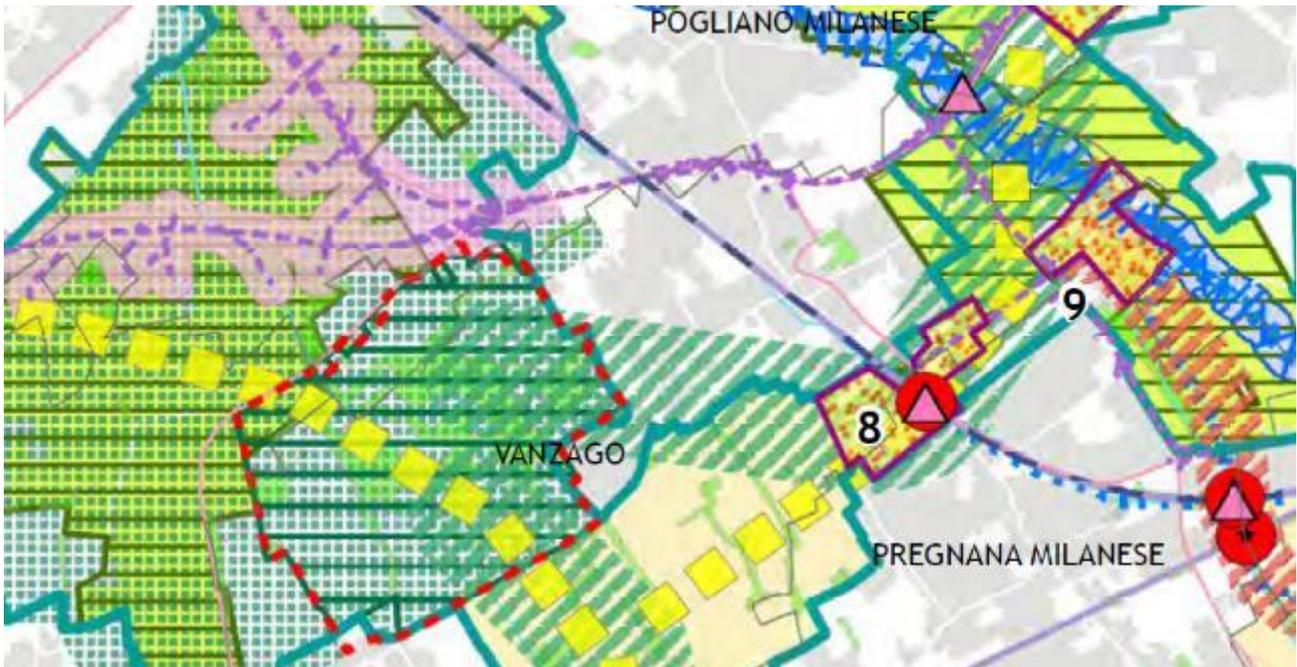
Riguardo al reticolo dei corsi d'acqua superficiali, **emerge per importanza il bacino del fiume Olona,** seguito da corsi d'acqua minori come il Lura, il Bozzente, il Guisa etc. Da notare ancora la **significativa presenza di fontanili, tutelati e valorizzati dal Parco Sud.** Il territorio è inoltre 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.





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.