

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

U.O. AMBIENTE, ARCHITETTURA E ARCHEOLOGIA

PROGETTO DEFINITIVO

POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO-GALLARATE
QUADRUPPLICAMENTO RHO-PARABIAGO E RACCORDO Y
PRIMO LOTTO FUNZIONALE

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Relazione generale

SCALA :

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

MDL1 12 D 22 RG SA000P 001 A

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato / Data
A	Emissione Esecutiva		Mar 2013	G. D'Alagni V. Moroni	Mar 2013	S. Borelli SB	Set 2012	A. Borelli ITALFERR S.p.A. Dott. Arch. Antonello Martino Ordine Architetti di Roma n. 10485

File:

n. Elab.:

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	1 di 60

INDICE

1	INTRODUZIONE E STORIA DEL PROGETTO	3
2	CONFIGURAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO	6
3	PREMESSA	8
3.1	IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE	8
3.1.1	Approccio analitico	9
3.1.2	Individuazione degli aspetti ambientali significativi	10
3.2	DOCUMENTI ALLEGATI	13
3.3	ENTI CONTATTATI PER LA COSTRUZIONE DELLA BANCA DATI	14
4	IL CONTESTO LEGISLATIVO	15
5	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	17
6	IL CONTESTO DI RIFERIMENTO DEL PROGETTO	19
6.1	LO SCENARIO PROGRAMMATICO RELATIVO AI COLLEGAMENTI FERROVIARI TICINO-MILANO	19
6.1.1	Il progetto Alp-Transit della confederazione elvetica	19
6.1.1.1	Transito alpino San Gottardo	20
6.1.1.2	Transito alpino Sempione	20
6.1.2	Le strategie per l'integrazione delle ferrovie lombarde nella rete europea	20
6.2	LA CONVENZIONE TRA IL DIPARTIMENTO FEDERALE SVIZZERO ED IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE ITALIANO	22
6.3	PROTOCOLLO D'INTESA TRA LA REGIONE LOMBARDIA E LA RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.	23
7	PIANIFICAZIONE DI SETTORE	25
7.1	IL QUADRO STRATEGICO NAZIONALE 2007-2013 ED I PROGRAMMI OPERATIVI	25
7.2	IL PIANO DI SVILUPPO DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE	28
7.3	VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA	28
8	PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SOVRACOMUNALE	30
8.1	RIFERIMENTI NORMATIVI	30
8.2	CONTENUTI ED INDICAZIONI	30
8.2.1	Piano Territoriale Regionale (PTR)	30
8.2.2	PTCP della Provincia di Milano	32
8.2.3	PTCP della Provincia di Varese	37

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
Quadro di Riferimento Programmatico	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	2 di 60

8.3	VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA	40
9	PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO	41
9.1	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	41
9.2	CONTENUTI ED INDICAZIONI.....	41
9.3	VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA	41
9.3.1	Piano stralcio dell'Autorità di bacino del fiume Po.....	41
9.4	PARTI ESTERNE COINVOLTE	43
10	PIANIFICAZIONE LOCALE	44
10.1	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	44
10.2	CONTENUTI ED INDICAZIONI.....	44
10.3	VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA	47
10.4	PARTI ESTERNE COINVOLTE	47
11	AREE PROTETTE.....	49
11.1	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	49
11.2	DESCRIZIONE DEI SITI PRESENTI SUL TERRITORIO	50
11.3	VALUTAZIONE DELLE INTERFERENZE E RICADUTE DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA	54
12	VINCOLI E TUTELE TERRITORIALI.....	56
12.1	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	56
12.2	DESCRIZIONE DEI SITI PRESENTI SUL TERRITORIO	56
12.3	VALUTAZIONE DELLE INTERFERENZE E RICADUTE DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA	60
12.4	PARTI ESTERNE COINVOLTE	60

1 INTRODUZIONE E STORIA DEL PROGETTO

La presente relazione descrive il progetto definitivo del potenziamento della linea Rho-Arona, con particolare riferimento alla tratta Rho-Gallarate ed al collegamento della rete FS all'aeroporto di Milano Malpensa con inserimento sulla rete di Ferrovie Nord Milano.

Tale tratta è ubicata a nord-ovest del capoluogo lombardo ed interessa la provincia di Milano corrispondente con la fascia di territorio compresa nei comuni di Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago, Canegrate, S. Giorgio su Legnano, Legnano e la provincia di Varese corrispondente con la fascia di territorio compresa nei comuni di Castellana, Busto Arsizio e Gallarate.

L'intervento di potenziamento ferroviario ha origine nell'anno 2003, con lo sviluppo del progetto preliminare che prevedeva la realizzazione, tra le stazioni di Gallarate e Rho, di un terzo binario adiacente ai due già presenti.

Con Deliberazione n. 65/2005 del 27 maggio 2005 il CIPE ha approvato ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 e dell'art. 185 comma 6, del D.Lgs. 163/2006 con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il progetto preliminare del triplicamento della tratta Gallarate – Rho della linea Arona - Rho.

La deliberazione ha determinato l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera ed ha attestato il perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'intesa Stato - Regione sulla localizzazione dell'opera comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati.

In seguito all'approvazione del CIPE sul Progetto Preliminare, è stato sviluppato il progetto definitivo dell'intervento, con l'obiettivo di ottemperare alle prescrizioni sul Preliminare nonché di rendere l'opera completamente funzionale e rispondente ai programmi di sviluppo ferroviario della Regione Lombardia.

Il progetto definitivo è stato quindi presentato agli Enti per l'avvio della Conferenza dei Servizi nel luglio 2009.

Il progetto definitivo prevedeva la realizzazione di un complesso a 4 binari da inizio intervento (uscita dalla Stazione di Rho direzione Arona) fino alla stazione di Parabiago, la successiva prosecuzione del triplicamento fino alla stazione di Gallarate. Il collegamento Rho Fiera – Malpensa viene garantito attraverso la cosiddetta “connessione Y”.

Il raccordo Y, insieme ad altri due raccordi già realizzati (detti raccordi X e Z) a cura di RFI e FNM, concorre a formare il quadro degli interventi per il miglioramento a breve - medio termine dell'accessibilità ferroviaria a Malpensa.

Contestualmente alla presentazione del PD agli enti (31 luglio 2009) è stato dato avviso di avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità ai privati interessati dalle attività espropriative ai sensi del comma 2 dell'art. 166 del D. Lgs n. 163/2006 mediante pubblicazione su un quotidiano a tiratura nazionale (La Repubblica) nonché sul quotidiano Corriere della Sera edizione di Milano quale quotidiano a tiratura locale.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	4 di 60

Relativamente alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni sul PP (allegato "A" della deliberazione CIPE del 27 maggio 2005 n. 65/03) la Direzione Generale Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha comunicato (nota prot DVA - 2010 - 003785 del 12 febbraio 2010) che la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto Ambientale VIA e VAS ha espresso le proprie valutazioni di competenza ai sensi del D.Lgs. 163/2006, art. 185, comma 4 lett. "a" e "b" e comma 5 in merito al progetto di cui trattasi, con parere n. 383 del 30 novembre 2009. In esito a tale parere è stato accertato che sussiste una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare oggetto della delibera CIPE n° 65/2005 del 27 maggio 2005, che le variazioni del progetto definitivo non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativi o introducono elementi migliorativi ovvero comportano nuove soluzioni accettabili dal punto di vista della compatibilità ambientale e, di conseguenza, è verificata l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del decreto di compatibilità ambientale, nonché la compatibilità ambientale delle variazioni introdotte, alle condizioni riportate nel citato parere 383/2009.


In data 13 maggio 2010, il CIPE ha quindi approvato il progetto definitivo ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 e dell'art. 185 comma 6, del D.Lgs. 163/2006 con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del progetto definitivo del potenziamento della tratta Gallarate – Rho della linea Arona - Rho. La Delibera n. 33/2010 è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 42 del 21-2-2011 con allegate le Prescrizioni da ottemperare nella fase di progettazione esecutiva ed in quella realizzativa.

Tali prescrizioni hanno determinato importanti modifiche di tracciato al progetto di quadruplicamento nei comuni di Pregnana e Vanzago, nonché nuove previsioni relativamente agli interventi sulla viabilità, sui percorsi ciclabili, sui parcheggi, sulle opere a verde.

Nell'ambito dei tavoli tecnici con le amministrazioni comunali effettuati nel corso dello sviluppo della progettazione definitiva per appalto (novembre 2010-gennaio 2011), peraltro richiesti proprio dal CIPE con le prescrizioni di approvazione del progetto, sono state condivise le soluzioni progettuali relative alle suddette prescrizioni. In esito a questi confronti la Regione Lombardia ha redatto appositi verbali di riepilogo e condivisione delle soluzioni di approfondimento individuate, trasmessi alle stesse amministrazioni. Tali verbali sono allegati alla presente relazione.

In conclusione di questa lunga attività di concertazione, si è tenuto un tavolo istituzionale in data 28 febbraio 2011 presso la Regione Lombardia ed alla presenza del Ministero delle Infrastrutture, durante il quale sono state decretate le modifiche/interpretazioni alle prescrizioni CIPE condivise con le amministrazioni comunali.

Il progetto definitivo degli interventi è stato pertanto integrato e/o modificato – nel corso degli anni 2010-2011 - in coerenza con le citate prescrizioni CIPE e con i contenuti dei suddetti

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.
	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	5 di 60

verbali dei tavoli tecnici, ai fini delle successive gare d'appalto. Il progetto definitivo così revisionato è stato ripartito in due progetti per appalto, il PRG di Rho ed il Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y.

In seguito alla pubblicazione della delibera CIPE (febbraio 2011) e sulla base del progetto definitivo integrato e modificato come sopra esposto, è stato avviato un nuovo procedimento volto alla dichiarazione di pubblica utilità, avvenuto mediante annuncio con pubblicazione, nel giugno 2011, su due quotidiani.

Sono state in seguito esperite due gare d'appalto per la realizzazione delle opere previste nel progetto di sistemazione a PRG della stazione di Rho e nel progetto di quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, compreso il raccordo Y.

In data 9 luglio 2012, è intervenuta la sentenza del TAR della Lombardia n. 1914 del 2012 che ha accolto un ricorso promosso dal Comitato Civico contro il potenziamento della ferrovia della tratta Rho-Parabiago e da privati cittadini ed ha annullato la delibera CIPE n.33/2010 di approvazione del progetto.

In data 21 dicembre 2012, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso presentato da RFI e Regione Lombardia, confermando quindi l'annullamento della delibera CIPE n.33/2010.


Tra le motivazioni di tale decisione ha particolare rilevanza il difetto di profilo motivazionale rilevato nel provvedimento di ottemperanza della commissione VIA sul progetto definitivo a 4 binari: secondo il TAR ed il Consiglio di Stato, la modifica progettuale disposta sul progetto definitivo avrebbe necessitato un più adeguato approfondimento da svolgersi con una nuova VIA.

In esito alla sentenza del Consiglio di Stato, si è reso quindi necessario avviare ex novo la procedura di approvazione del progetto definitivo dell'opera ai sensi dell'art. 167, comma 5 del D.lgs.163/06 e s.m.i.

RFI ed Italferr hanno preso contatti con gli Enti interessati al fine di individuare e condividere la specifica procedura da avviare per acquisire la nuova autorizzazione sul progetto.

In particolare, la Regione Lombardia con nota S1.2013.00.34492 del 19 giugno 2013, ha confermato l'importanza del potenziamento dell'asse ferroviario e nello specifico ha ribadito che "il modello di esercizio sulla linea ferroviaria - che Regione ha in programma di attuare - è lo stesso che ha determinato la configurazione con il quadruplicamento dei binari tra Rho e Parabiago".

Con questi presupposti ed in esito all'incontro avuto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (14 maggio 2013), RFI ed Italferr si apprestano con il presente progetto ad attivare le procedure autorizzatorie del progetto definitivo e del relativo Studio di Impatto Ambientale in conformità ai dispositivi dell'art. 167, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

2 CONFIGURAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO

La configurazione del progetto definitivo oggetto del nuovo iter autorizzativo prevede tutti gli interventi risultanti dal precedente Progetto Definitivo presentato alla Conferenza dei Servizi del 2009 e dalle prescrizioni di approvazione di tale PD contenute nella delibera CIPE n.33/2010 oggi annullata.

Come già detto, il progetto definitivo dell'opera era stato aggiornato in conseguenza della delibera CIPE n.33/2010, allo scopo di introdurre tutte le prescrizioni ivi contenute: il progetto definitivo così revisionato è stato ripartito in due progetti per appalto, il PRG di Rho ed il Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y.

Il progetto definitivo oggetto del nuovo iter è pertanto costituito prevalentemente dai due set di documentazione tecnica relativa ai due citati appalti.


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 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”.

Un altro aspetto di particolare rilevanza riguarda l'approvazione “archeologica” del progetto.

Di concerto con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia, è stato predisposto uno studio archeologico integrativo rispetto a quello redatto sull'originario progetto preliminare sul quale la stessa soprintendenza - con propria nota prot. 10689 del 19/11/2003 - ha espresso parere favorevole di massima subordinato all'esecuzione di sondaggi archeologici in una serie di punti, nonché con la prescrizione per il restante tratto di sorveglianza delle operazioni di movimento terra in corso d'opera. In sede di Conferenza dei Servizi 2009 per PD, è stato presentato il progetto delle indagini archeologiche richieste, ritenute poi approvabili dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia.

Sul PRG di Rho e sul Raccordo Y, che assieme alla tratta Rho-Parabiago hanno poi costituito l'oggetto completo della delibera di approvazione CIPE n.33/2010, originariamente non oggetto di studio archeologico, di cui all'art. 95 del D. Lgs 163/2006, è stato pertanto redatto uno studio archeologico integrativo per una valutazione del rischio.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A


Inoltre, con riferimento alle risultanze del procedimento volto alla Dichiarazione di Pubblica Utilità, espletato dopo l'approvazione del CIPE (agosto 2011), e anch'esso invalidato dall'annullamento della delibera CIPE n. 33/2010, il progetto definitivo per il nuovo iter approvativo riporta anche le seguenti modifiche apportate al progetto in conseguenza ad osservazioni formulate da privati, in sede di pubblicizzazione del progetto, ed accolte da RFI:

1. modifica puntuale delle opere relative al canale Villoresi per evitare la potenziale interferenza con i box di 2 condomini a Vanzago;
2. modifica della soluzione progettuale per la viabilità Allende-Don Corti a Pogliano;
3. modifica della soluzione progettuale per la viabilità di accesso alla proprietà Petrolvalves a Parabiago;
4. modifica al tracciato del singolo binario nord a Rho finalizzata ad evitare l'occupazione della porzione di proprietà di Arkema, e realizzazione di due binari di A/P per il ripristino del Raccordo Arkema.

Inoltre, relativamente al PRG di Rho, per il quale è già stato sviluppato un Progetto Esecutivo da parte dell'Appaltatore, si presenta al nuovo iter autorizzatorio il Piano di Utilizzo delle Terre redatto nell'ambito del P.E. dell'Appaltatore, che prevede il conferimento dei materiali da scavare, in esclusione dal regime dei rifiuti, presso due siti disponibili.

Con riferimento poi al tema della valutazione dell'impatto acustico dell'intervento, si evidenzia che il progetto ed il SIA rappresentano lo studio acustico – e di conseguenza il dimensionamento delle barriere - approvato dal CIPE nel 2010, che scaturisce dal modello di esercizio coerente con il precedente progetto definitivo, secondo le conferme ricevute dalla Regione Lombardia con nota S1.2013.00.34492 del 19 giugno 2013.

Infine, dato l'allungamento del processo autorizzatorio del progetto, causato dall'annullamento della delibera CIPE n.33/2010, anche la configurazione minima funzionale dell'intervento non potrà essere attivata in tempo utile per l'evento EXPO 2015. Di conseguenza, RFI e Regione Lombardia hanno condiviso l'attivazione - per l'evento EXPO 2015 - di un nuovo servizio passante attestato a Rho, attraverso la realizzazione di interventi minimi necessari nella stazione di Rho, compatibili con i futuri lavori di PRG appaltati e da realizzare con finanziamenti e soggetti indipendenti dal progetto Rho-Gallarate.

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

3 PREMESSA

Il quadro di riferimento programmatico, in ottemperanza alla normativa vigente, è stato strutturato per fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e di programmazione territoriale.

In particolare il quadro di riferimento programmatico comprende:

- l'inquadramento del progetto nel contesto degli scenari di sviluppo territoriale, con riferimento alle linee di tendenza sia spontanee che programmate;
- l'analisi dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione, quindi verifica della validità del programma realizzativo nei riguardi delle future linee di sviluppo;
- l'inquadramento del progetto nel contesto della pianificazione a scala locale, nonché la verifica delle esigenze indotte dalla sua realizzazione anche tenendo conto delle opere complementari indispensabili per garantirne la piena funzionalità.

In considerazione della necessità di sottoporre a studio, quindi a valutazione, l'intera opera, compresi anche tutti gli interventi che ne garantiscono la piena funzionalità, l'oggetto di interesse non è limitato ai soli "binari" della linea ferroviaria, ma riguarda una vasta gamma di interventi connessi alla linea ferroviaria stessa, nuove stazioni e fermate, opere di deviazione/riconnessione della rete viaria, ecc.

Ovviamente, ciascuna delle opere previste assume, all'interno del presente studio, un ruolo ed un peso diverso a seconda della propria potenziale implicazione ambientale, così come prevedibile, e a seconda del conseguente livello di approfondimento di analisi, ad essa direttamente correlabile.

3.1 IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE

L'articolazione del lavoro, le metodologie di caratterizzazione del contesto ambientale e sociale interessato, le modalità di valutazione delle interferenze e di individuazione delle misure di controllo dei rischi e degli impatti, fanno riferimento al Sistema di Gestione Ambientale (S.G.A.) societario, adottato ai sensi della normativa UNI-EN ISO 14001:2004 la società Italferr, infatti, è certificata secondo tale norma dal 2006.

La metodologia seguita per svolgere lo Studio Ambientale, secondo l'impostazione dettata dal S.G.A., è articolata nei seguenti passi logici:

1. **Definizione del contesto legislativo:** richiamo alle norme ed agli accordi istituzionali di riferimento per lo sviluppo della progettazione.
2. **Inquadramento generale del progetto:** richiamo ai requisiti di base del progetto ed ai vincoli tecnici condizionanti la definizione della piattaforma e della configurazione dell'impianto; analisi delle alternative ed individuazione della soluzione prescelta; descrizione del tracciato posto a base dello Studio Ambientale e della relativa fase di costruzione.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	9 di 60

3. **Analisi Ambientali:** descrizione della qualità ambientale ante operam relativa a tutti gli aspetti ambientali caratterizzanti il contesto attraversato; identificazione dei possibili rapporti opera/ambiente in fase di costruzione e di esercizio; valutazione degli impatti.
4. **Controllo Operativo:** sintesi delle problematiche ambientali; definizione delle misure gestionali per la prevenzione delle interferenze; caratterizzazione delle misure necessarie per la mitigazione e la compensazione degli impatti; individuazione delle componenti ambientali per le quali si dovrà prevedere un sistema di monitoraggio ambientale.

3.1.1 Approccio analitico

Ciascuna Componente/Aspetto Ambientale verrà trattata nello SIA seguendo i passi procedurali previsti dall'Analisi Ambientale di Commessa prevista dal SGA descritta nei seguenti punti:


Primo passo procedurale: corrisponde ad un breve excursus dei n. 16 aspetti ambientali del sistema di gestione ambientale, con l'individuazione delle tematiche effettivamente interessate dal progetto in esame ed in ordine ai quali si procede con le analisi descrittive e valutative di dettaglio. Di ciascun aspetto ambientale viene fornita una sintetica descrizione e la fase progettuale (cantierizzazione o esercizio) nella quale lo stesso risulta significativamente coinvolto.

Secondo passo procedurale: prevede la descrizione quali/quantitativa di ciascun *aspetto ambientale/componente* selezionato; la descrizione è operata a partire dai riferimenti legislativi: (elenco dei riferimenti normativi che regolano direttamente o indirettamente l'aspetto ambientale considerato) e si concretizza in una caratterizzazione/descrizione della situazione ante operam mediante l'ausilio di cartografie tematiche appositamente elaborate a rappresentare la presenza e la consistenza degli indicatori significativi. Considerate le specificità delle effetti sull'ambiente, verranno trattate in sezioni differenziate quegli aspetti interessati dalla fase di esercizio (cfr Quadro di Riferimento Ambientale) da quelli relativi alla fase di realizzazione dell'opera (cfr Quadro di Riferimento progettuale). All'interno di ciascuna sezione, le analisi verranno svolte per singolo *aspetto ambientale*.

Terzo passo procedurale: consiste nella *valutazione delle interferenze* di ciascun aspetto ambientale/componente in relazione alle ricadute sugli adempimenti o obblighi legislativi (Impatto legislativo) e sulle ricadute sull'ambiente (Impatto ambientale). Anche in questo caso sono differenziate le valutazioni relative alla fase di realizzazione dell'opera (cfr Quadro di Riferimento Progettuale) rispetto a quelle relative alla fase di esercizio (cfr Quadro di Riferimento Ambientale).

Il processo di valutazione si conclude mediante la selezione finale di *significatività degli impatti ed individuazione delle cosiddette Aree critiche* (cfr Quadro di Riferimento Progettuale). L'aspetto ambientale di riferimento verrà identificato come significativo se risulta tale anche per un solo criterio tra quelli sopra elencati.

Quarto passo procedurale: consiste nella individuazione delle parti esterne coinvolte; viene stimato la presenza e il livello di interesse che si presume essere rivolto all'aspetto

 ITOLFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

ambientale esaminato da parte dei soggetti pubblici o privati potenzialmente coinvolti nel processo di progettazione, realizzazione ed esercizio della infrastruttura. Viene quindi definito un corrispondente grado di impatto o interferenza

Il **quinto** ed ultimo **passo procedurale** consiste nella definizione e identificazione di tutte le misure gestionali, mitigative e compensative ritenute necessarie per la prevenzione dei rischi, per la risoluzione totale o parziale delle interferenze o per riequilibrare eventuali alterazioni non mitigabili (Controllo Operativo). Di questo passo procedurale si dà esclusivamente conto Quadro di Riferimento Progettuale. Nello specifico, viene in primo luogo riportata una sintesi delle problematiche ambientali identificate nel processo di valutazione e, successivamente, la descrizione delle misure previste per migliorare i rapporti opera/ambiente.

3.1.2 Individuazione degli aspetti ambientali significativi


Il Sistema di Gestione Ambientale adottato da Italferr S.p.A. ai sensi della norma UNI-EN ISO 14001:2004 ha identificato, relativamente al processo di progettazione, 13 aspetti ambientali (Aspetti Ambientali Iniziali) comuni a tutti i livelli di progettazione.

Gli Aspetti Ambientali in questione sono:

1. Programmazione e pianificazione territoriale
2. Sistema dei vincoli e delle aree protette
3. Acque (acque superficiali e sotterranee, consumi di risorse idriche, scarichi idrici)
4. Emissioni in atmosfera
5. Suolo e sottosuolo (geologia e geolitologia, uso e consumo del suolo)
6. Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi e rete ecologica)
7. Morfologia del paesaggio e visualità
8. Beni storici e architettonici
9. Archeologia
10. Rumore
11. Vibrazioni
12. Emissioni ionizzanti e non ionizzanti
13. Salute Pubblica

Tenendo conto degli aspetti ambientali sopra riportati, nel presente paragrafo è stata preliminarmente effettuata una disamina di quelle tematiche ambientali che, in base a considerazioni sulle caratteristiche del territorio, tipologia dell'opera e grado di progettazione, potevano essere considerate di rilievo.

Tale processo ha portato quindi all'identificazione degli Aspetti Ambientali cui fare riferimento. Il metodo utilizzato per l'identificazione degli AA di progetto si basa, quindi, sulla

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE									
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A	Pag. 11 di 60

correlazione fra gli *elementi tipologici di un'opera (tipologie di opera prevalenti)* e gli *aspetti ambientali tipologici*, individuati in base alla scomposizione della “matrice ambiente”, riportata nella Tabella 3-1 “*Matrice Correlazione Tipologia Opera – Aspetto Ambientale Processo Progettazione Opera*”. Sempre nella stessa tabella, sono state evidenziate le tipologie di opera relative al Progetto a cui si riferisce il presente studio in modo da individuare gli AA interessati.

TIPOLOGIA DI OPERA	ASPETTO AMBIENTALE												
	Programmazione e Pianificazione Territoriale	Sistema Vincoli e Aree Protette	Acque	Emissioni in Atmosfera	Suolo e Sottosuolo	Vegetazione Flora Fauna Ecosistemi	Morfologia Paesaggio e Visualità	Beni Storici e Architettonici	Archeologia	Rumore	Vibrazioni	Emissioni Ionizzanti e Non	Salute pubblica
Rilevato	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X
Trincea	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X
Viabilità	X	X	X	X	X		X	X	X	X			X
Stazione/Fermata	X	X	X	X	X		X	X	X	X			X
S.S.E.	X	X	X		X		X	X	X	X		X	X
Sito deposito/approvvi gionamento	X	X	X	X	X		X	X	X				X
Fase di Cantiere	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X

Tabella 3-1: *Matrice Correlazione Tipologia Opera – Aspetto Ambientale Processo Progettazione Opera*

Di seguito si riporta pertanto l'elenco delle componenti ed aspetti ambientali trattati nel dettaglio.


Programmazione e pianificazione territoriale: nell'aspetto ambientale sono analizzate le tematiche riguardanti:

- la pianificazione territoriale
- la pianificazione di settore
- la pianificazione locale costituita dagli strumenti urbanistici comunali

La trattazione è contenuta nei Capitoli 4, 5, 6, 7, 8 del presente documento.

Sistema Vincoli e Aree protette: nell'aspetto ambientale sono analizzate le tematiche riguardanti:

- i vincoli ambientali ed urbanistici
- le aree sottoposte a tutela ambientale: siti Natura 2000 (SIC e ZPS), parchi, oasi, IBA (Important Bird Areas), etc

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

La trattazione è contenuta nei Capitoli 9, 10 del presente documento.

Acque: nell'aspetto ambientale sono analizzati lo stato attuale e le eventuali criticità del progetto in relazione alle acque superficiali e a quelle sotterranee. La trattazione è contenuta nei Cap. 2 e 3 del Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. MDL112D22RGSA000A001A).

Emissioni in atmosfera: considerando che il progetto riguarda un intervento all'interno di un impianto di manutenzione esistente, le analisi riguardanti questo aspetto ambientale e le eventuali criticità per l'inquinamento prodotto hanno principalmente riguardato la fase di cantiere (Cap. 3 del Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. MDL112D22RGSA000A001A).

Suolo e sottosuolo: nell'aspetto ambientale sono analizzate le caratteristiche e le eventuali criticità del progetto in relazione all'assetto geologico e geomorfologico dell'area. La trattazione è contenuta nei Cap. 2 e 3 del Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. MDL112D22RGSA000A001A).

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi: nell'aspetto ambientale sono analizzate l'interferenza del progetto in particolare con la vegetazione urbana. Le analisi sono specificatamente sviluppate per la fase di esercizio e di cantiere (Cap. 2 e 3 del Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. MDL112D22RGSA000A001A).

Morfologia del paesaggio e visibilità: nell'aspetto ambientale è analizzata l'interferenza dell'intervento di progetto con il paesaggio con particolare riferimento alla modifica delle visuali di pregio. La trattazione è contenuta nei Cap. 2 e 3 del Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. MDL112D22RGSA000A001A).

Beni storici e architettonici - Archeologia: ai sensi degli articoli 95 e 96 del Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" (G.U. n. 100 del 2 maggio 2006), particolare attenzione è stata data all'Archeologia e ai beni storico-testimoniali. In particolare, sono state descritte ed analizzate le problematiche archeologiche al fine di evidenziare in base alla combinazione tra le evidenze archeologiche rilevate sul territorio e la tipologia di opera le eventuali interferenze con beni archeologici e i beni storico-testimoniali La trattazione è contenuta nei Cap. 2 e 3 del Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. MDL112D22RGSA000A001A).

Rumore: la trattazione è contenuta nei Cap. 2 e 3 del Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. MDL112D22RGSA000A001A).

Vibrazioni: la trattazione è contenuta nei Cap. 2 e 3 del Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. MDL112D22RGSA000A001A).

Radiazioni ionizzanti e non: la trattazione è contenuta nei Cap. 2 e 3 del Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. MDL112D22RGSA000A001A).


Salute pubblica: la trattazione è contenuta nei Cap. 2 e 3 del Quadro di Riferimento Ambientale (cfr. MDL112D22RGSA000A001A).

3.2 DOCUMENTI ALLEGATI

Si riporta l'elenco completo degli elaborati grafici e descrittivi facenti parte del Quadro di Riferimento Programmatico.

Tabella 1: Elenco Elaborati Quadro di Riferimento Programmatico

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO																							
5	Corografia di progetto	1:25.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	3	S	A	0	0	0	P	0	0	1	A
6	Vincoli 1/3	1:10.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	1	A
7	Vincoli 2/3	1:10.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	2	A
8	Vincoli 3/3	1:10.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	3	A
9	Aree protette	1:25.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	3	S	A	0	0	0	P	0	0	2	A
10	Piano stralcio dell'Autorità di Bacino 1/3	1:10.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	4	A
11	Piano stralcio dell'Autorità di Bacino 2/3	1:10.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	5	A
12	Piano stralcio dell'Autorità di Bacino 3/3	1:10.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	4	S	A	0	0	0	P	0	0	6	A
13	Mosaico degli strumenti urbanistici comunali 1/4	1:5.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	5	S	A	0	0	0	P	0	0	1	A
14	Mosaico degli strumenti urbanistici comunali 2/4	1:5.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	5	S	A	0	0	0	P	0	0	2	A
15	Mosaico degli strumenti urbanistici comunali 3/4	1:5.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	5	S	A	0	0	0	P	0	0	3	A
16	Mosaico degli strumenti urbanistici comunali 4/4	1:5.000	M	D	L	1	1	2	D	2	2	N	5	S	A	0	0	0	P	0	0	4	A

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	Progr.	Rev.
	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	14 di 60

3.3 ENTI CONTATTATI PER LA COSTRUZIONE DELLA BANCA DATI

- Banche dati Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM)
- Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) del Ministero per i beni e le attività culturali – Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici
- Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia
- Regione Lombardia
- Provincia di Milano
- Provincia di Varese
- Comune di Rho
- Comune di Pregnana Milanese
- Comune di Vanzago
- Comune di Pogliano milanese
- Comune di Nerviano
- Comune di Parabiago
- Comune di Castellanza
- Comune di Busto Arsizio

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	15 di 60

4 IL CONTESTO LEGISLATIVO

Il presente Studio è stato redatto al fine di avviare la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per Legge Obiettivo del progetto di potenziamento delle linea Rho – Arona relativo alla tratta Rho - Gallarate.

La principale normativa di riferimento è rappresentata dal D. Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i., “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*”, con particolare riferimento, alla parte II, Titolo III, Capo IV (Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi), Sezione I (infrastrutture e insediamenti produttivi), Sezione II (procedure per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere).

Lo Studio di Impatto Ambientale, a livello di contenuti, è stato redatto sulla base di quanto indicato nel D.P.C.M. 27/12/1988 “*Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377*”

Lo SIA, pertanto, contiene:

- gli **elementi conoscitivi** sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale;
- la **descrizione dei rapporti di coerenza** del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso;
- la **descrizione del progetto**, comprendente le caratteristiche fisiche di insieme dell'Opera e delle esigenze di utilizzazione del territorio, tanto nel corso della costruzione quanto in fase di esercizio; l'indicazione della natura e delle quantità dei materiali impiegati; la valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni attese; la descrizione delle tecniche previste per impedire, per quanto possibile, le emissioni e per ridurre l'utilizzo delle risorse naturali;
- la **descrizione delle principali alternative** prese in esame, con indicazione delle principali motivazioni delle scelte operate e la descrizione delle componenti ambientali potenzialmente soggette ad essere impattate dalle opere in progetto;
- la **descrizione dei probabili impatti rilevanti** (diretti ed, eventualmente, indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) dovuti: all'esecuzione di quanto previsto in progetto; all'utilizzazione delle risorse naturali; all'emissione di sostanze inquinanti (con descrizione da parte del proponente dell'Opera dei metodi previsionali utilizzati);
- una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti impatti negativi del progetto sull'ambiente;
- la **descrizione delle misure previste per il monitoraggio**;
- la **descrizione degli elementi culturali e paesaggistici** eventualmente presenti e dell'impatto provocato su di essi dalle trasformazioni del territorio proposte e delle misure di mitigazione e compensazione necessarie a ridurre tale impatto.



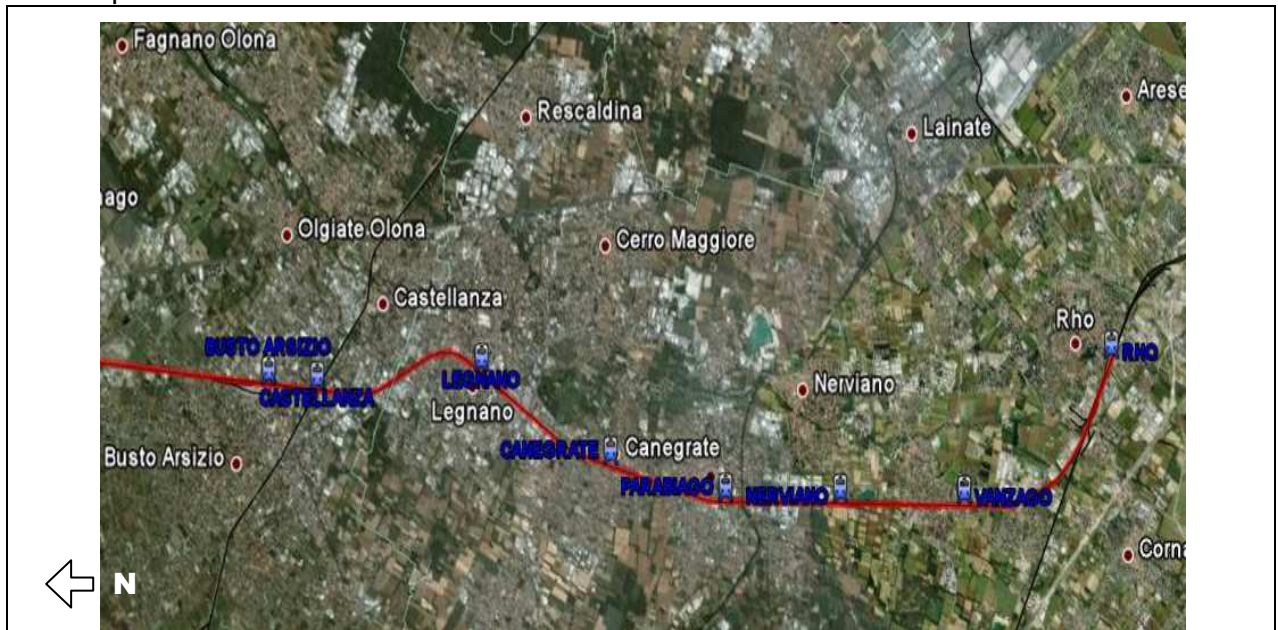
PROGETTO DEFINITIVO
POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE
QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y
PRIMO LOTTO FUNZIONALE

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
Quadro di Riferimento Programmatico	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	16 di 60

Le risultanze dello Studio di Impatto Ambientale sono poi riassunte in una **sintesi non tecnica** destinata alla pubblica consultazione.

5 INQUADRAMENTO TERRITORIALE


L'intervento in oggetto si colloca all'interno della Regione Lombardia ed interessa le province di Milano e Varese.



I Comuni interessati risultano essere n. 8 comuni, di cui nella tabella seguente si riporta l'elenco con l'indicazione delle progressive di inizio e fine attraversamento:

PROVINCIA	COMUNE	Da prog. A prog.
MILANO	Rho	Da inizio int. – 0+763
	Pregnana Milanese	0+763 – 2+427
	Vanzago	2+427 – 3+900
	Pogliano Milanese	3+900 – 4+879
	Nerviano	4+879 – 6+105
	Parabiago	6+105 – 9+161
VARESE	Castellanza	15+200 – 16+700
	Busto Arsizio	16+700 – 21+680

La caratteristica geografica principale del territorio è una favorevole configurazione geomorfologica delle aree interessate, trattandosi di zone generalmente pianeggianti nell'ambito della Pianura Padana, comprese tra il comune di Rho e il comune di Busto Arsizio.

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.
	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	18 di 60

Per contro, le suddette aree presentano un indice di urbanizzazione particolarmente elevato.

Dominante in questa parte del territorio lombardo è infatti l'espansione metropolitana che ha portato ad un continuum di edificato costituito da edifici residenziali, misti a stabilimenti delle piccole e medie unità di produzione, sovente, compressi dalle nuove grandi realtà commerciali che ormai costituiscono le nuove polarità del tessuto territoriale.

Tale peculiarità va a costituire quel fenomeno che comunemente viene indicato come "città diffusa".

L'eccezionale dilagare dell'urbanizzazione in queste aree ha sovente fatto parlare di tale parte del territorio regionale come di una *città-regione*. Il dilagare dell'edifica fin dall'inizio del secolo scorso si è concentrato lungo le direttrici che da Milano si irradiavano verso nord-ovest tra cui in primis si riconosce la S.S. 33 del Sempione.

L'ambito territoriale in questione è pertanto caratterizzato dalla presenza di numerose infrastrutture viarie e ferroviarie.

Si citano in particolare, per il traffico su ferro, oltre alla ferrovia oggetto del presente intervento di potenziamento, le Ferrovie Concessa Nord Milano.

Per quanto concerne l'aspetto viabilistico oltre ad una fitta rete di infrastrutture regionali e provinciali si cita l'Autostrada A8 Milano - Varese.

Per la rappresentazione grafica di tali infrastrutture, si rimanda alla lettura delle tavole "Sistema delle infrastrutture di trasporto" –MDL112D22N4SA000A013A - 15A".

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
Quadro di Riferimento Programmatico	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	19 di 60

6 IL CONTESTO DI RIFERIMENTO DEL PROGETTO

6.1 LO SCENARIO PROGRAMMATICO RELATIVO AI COLLEGAMENTI FERROVIARI TICINO-MILANO

6.1.1 Il progetto Alp-Transit della confederazione elvetica

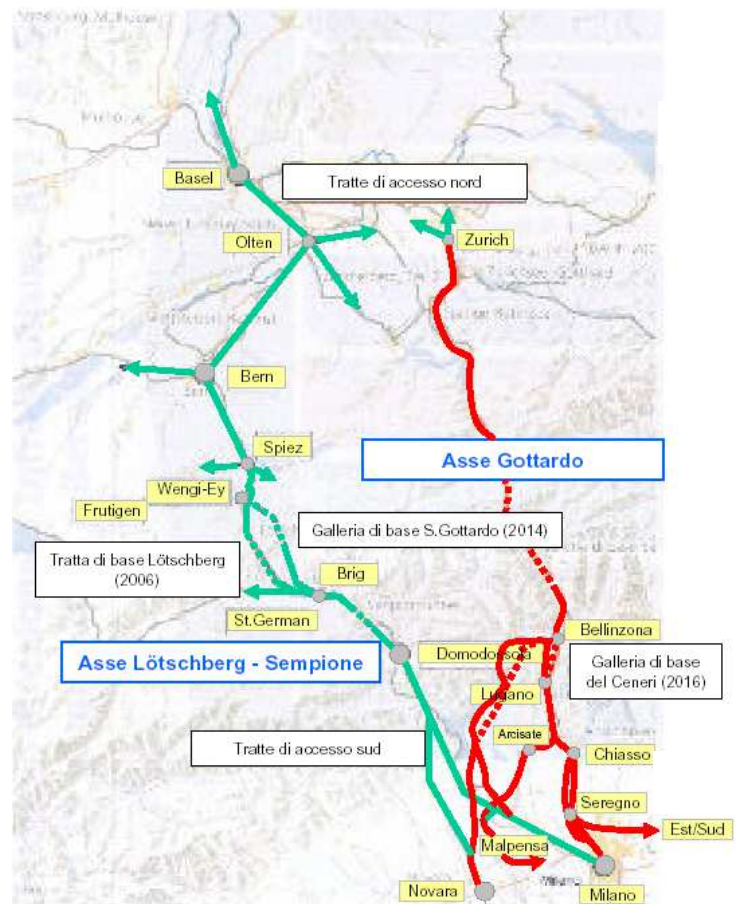
In territorio elvetico, sono in avanzato stato di progettazione gli interventi che consentono la realizzazione del corridoio nord-sud ferroviario attraverso le Alpi che va sotto il nome di “Alp-Transit”. Tale corridoio, la cui importanza è stata ribadita anche in occasione del referendum popolare indetto nel 1998, è destinato sia ai treni viaggiatori veloci, sia ai treni merci di qualunque sagoma e comprende:

- la costruzione di un nuovo tunnel del Lotschberg, sulla direttrice del Sempione;
- la realizzazione della nuova linea AV/AC del Gottardo, da Zurigo a Lugano, che richiede la costruzione del tunnel di base del S. Gottardo e della galleria del Monte Ceneri.


In relazione al programma dei lavori per il **Sempione/Lotschberg**, è prevista la conclusione dei lavori con il doppio binario nel 2017.

Per quanto riguarda il **Gottardo**, i tempi previsti sono: 2012 per la galleria di base (collegamento sino a Bellinzona) e 2017 per la galleria del Monte Ceneri che permetterà il prolungamento del nuovo asse sino a Lugano.

Per le due linee sono stati sviluppati studi di traffico ai differenti orizzonti temporali al fine di confrontare la validità e/o l’opportunità delle diverse ipotesi di collegamento prospettate per il sistema ferroviario italiano¹, comprensive di adeguamenti o nuove tratte.



¹ Divisione Infrastruttura /Grandi progetti, “Progetti d’infrastruttura Zurigo – Milano”, SBB CFF FF

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

6.1.1.1 Transito alpino San Gottardo

Fino al 2012 la domanda potrà essere soddisfatta; con l'apertura del Gottardo si prefigurano alcune strozzature ("colli di bottiglia") che si accentueranno con l'apertura della Galleria Ceneri (2017) e con il previsto aumento del traffico merci di transito. Tali strozzature sono state identificate nell'area di Bellinzona, nel tratto Cadenazzo – Laveno e tra Bivio Rosales – Milano.

La strozzatura che si verifica a sud di Lugano potrà essere risolta mediante una nuova linea Lugano-Milano; per la soluzione di tale criticità sono state indicate alcune opzioni che coinvolgono differentemente il settore posto a nord del nodo di Milano (via Como e via Varese).

6.1.1.2 Transito alpino Sempione

Con la realizzazione del tunnel di base del Lotschberg (GBL - scenario 2007), a semplice binario, la strozzatura si verificherà nel tratto Briga-Domodossola. Con la messa in esercizio del doppio binario della GBL, anche la sezione Visp-Briga rappresenterà una criticità per il collegamento Briga-Domodossola; solo una nuova galleria di base del Sempione (GBS) consente di superare i "colli di bottiglia", tuttavia la linea non potrebbe essere caricata completamente finché la capacità sulle linee d'accesso resterà limitata (dalla Svizzera occidentale, entro Basilea e Berna ed a sud da Domodossola).

Gli studi svizzeri hanno posto in risalto la necessità di rendere coerente il sistema ferroviario italiano con quanto si sta delineando con la realizzazione dei grandi progetti nel settore di attraversamento delle Alpi. Infatti, la crescita dei convogli, che andrà ad interessare la rete italiana, in particolar modo quella lombarda/milanese, e l'esigenza di perseguire strategie di riduzione dei tempi per i treni viaggiatori internazionali, metterà in tutta evidenza l'urgenza della realizzazione di idonee strutture atte a garantire il collegamento del nuovo asse transalpino con il nodo di Milano e con la rete nazionale ad AC.


L'obiettivo di assicurare un collegamento ottimale tra la nuova ferrovia transalpina svizzera e la rete ferroviaria italiana, in particolare ad AC, è stato sancito, come obiettivo strategico, con la Convenzione italo-svizzera sottoscritta nel novembre 1999.

6.1.2 Le strategie per l'integrazione delle ferrovie lombarde nella rete europea

L'intero sistema delineato dalle reti di adduzione ai due valichi ferroviari del Sempione e del Gottardo è stato oggetto di approfonditi studi da parte delle due reti, italiana e svizzera, che hanno consentito di meglio definire le strategie per quanto riguarda il futuro assetto e la configurazione dell'integrazione dei nuovi interventi nella rete europea.

In relazione alle tratte di accesso sud (da Milano e Novara), dalla definizione del progetto Alp-Transit, sono maturate delle ipotesi alternative ad una nuova linea ferroviaria, che hanno fornito una diversa interpretazione del concetto di **nuovo asse ferroviario ad elevate prestazioni** per l'integrazione delle reti svizzere con il nodo di Milano/linee AC.

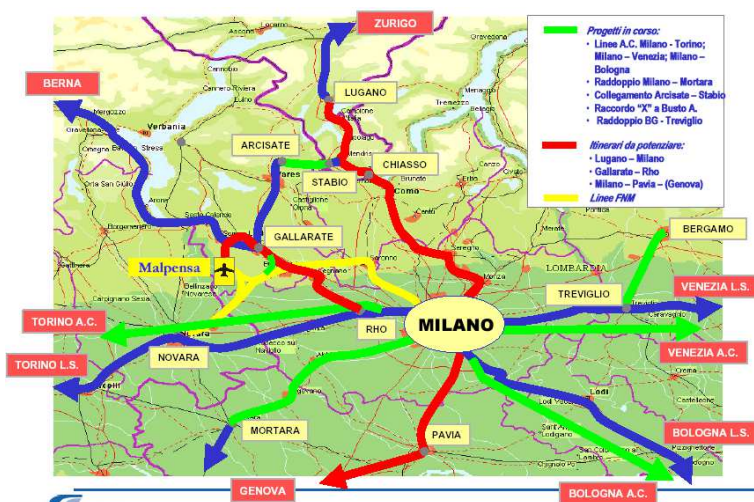
Infatti, a partire dal 2000, con l'ufficializzazione di un programma articolato di interventi, si è affermato uno scenario programmatico che ha messo in discussione la realizzazione di un

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

asse ferroviario completamente nuovo – “Soluzione d’asse”. Tale scenario alternativo – o “**Soluzione di rete**” – si basa sulla progressiva separazione dei flussi passeggeri e merci e si traduce in un generale riassetto e potenziamento della rete esistente.


Tale schema di rete prevede:

- Per il **transito delle merci**, non destinate all’area milanese, l’utilizzo di tre itinerari gronda che bypassano il nodo di Milano:
 - o Gronda Ovest con il potenziamento della direttrice Bellinzona-Luino-Sesto Calende-Novara e l’utilizzo della Novara –Alessandria per i flussi diretti a Genova e dei terminal intermodali di Novara e Mortara;
 - o Gronda Est con interventi significativi e nuove realizzazione sulle linee Chiasso-Como-Seregno, Seregno-Bergamo, Bergamo-Treviglio, Treviglio-Cremona-Codogno, per i flussi di traffico in direzione est (Veneto) e sud (sud Lombardia e Italia);
 - o Cintura sud con potenziamento del corridoio Mortara-Pavia-Casalpusterlengo-Codogno-Cremona, per i flussi ovest-est (Torino-Novara-Brescia-Venezia) e Sempione-sud.
- Per il servizio viaggiatori (vedi figure sotto riportate):
 - o Potenziamento Rho – Gallarate;
 - o il collegamento Lugano – Milano avviene attraverso la linea Seregno – Monza – Milano da potenziare attraverso il quadruplicamento Bivio Rosales - Seregno/Camnago e l’adeguamento degli standard complessivi della linea Chiasso – Milano ai fini del collegamento rapido Milano – Zurigo;
 - o Accessibilità a Malpensa da Nord;
 - o Collegamento Arcisate – Stabio.



I punti di forza di tale strategia sono:

1. il progressivo decongestionamento del nodo di Milano con l’allontanamento delle merci in transito grazie alla definizione di itinerari alternativi;

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE									
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO RG	CODIFICA SA000P	DOCUMENTO 001	PROGR. 001	REV. A

2. la massima integrazione della rete esistente e la valorizzazione delle infrastrutture esistenti;
3. la possibilità di operare per fasi funzionali in relazione a priorità e disponibilità finanziarie.

I punti critici sono:

1. sulla linea Como/Monza/Milano, rimane la criticità della tratta Seregno/Milano dovuta alla compresenza dei servizi a Lunga Percorrenza e del Servizio Ferroviario Regionale. Tale compresenza consente comunque di garantire il rispetto dei tempi di percorrenza Zurigo/Milano per i treni Eurocity (entro le 2 ore come previsto nella Convenzione italo-svizzera);
2. non si potrà disporre di ulteriori tracce per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale, a causa della saturazione di alcuni impianti del nodo di Milano (bivio Mirabello – Milano Porta Garibaldi).


Su tali criticità si sono concentrati gli studi e gli approfondimenti che hanno portato alla definizione del programma di interventi infrastrutturali sulla rete lombarda, articolato per progetti di potenziamento, adeguamento sia delle linee che dei nodi (siano essi impianti di stazione o terminal intermodali).

6.2 LA CONVENZIONE TRA IL DIPARTIMENTO FEDERALE SVIZZERO ED IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE ITALIANO

La Convenzione italo-svizzera, siglata il 2 novembre 1999, ha sancito l'importanza dei due attraversamenti alpini svizzeri per l'accesso in Italia e l'apertura verso gli Stati del Nord Europa; inoltre, con l'occasione, entrambi gli Stati hanno riconosciuto l'importanza di sviluppare sinergie fra le reti e stabilire condizioni-quadro per l'organizzazione di un'offerta ferroviaria competitiva rispetto al trasporto stradale e adeguata alla domanda di servizi emergente, nonché compatibile con l'esigenza di tutela dei contesti alpini.

La Convenzione parte dalla necessità di Integrare la Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA - Svizzera) con la Rete ad Alta Capacità (RAC - Italia) e ciò implica il coinvolgimento dei territori e delle reti convergenti sui nodi di Milano, Novara, Genova in Italia e Zurigo, Basilea, Berna, Ginevra e Losanna in Svizzera. Il campo di applicazione è costituito dai collegamenti riportati nell'Allegato 1 ovvero:

- (Basilea-) Zurigo – San Gottardo – Milano
- (Basilea-) Zurigo – San Gottardo – Novara (-Genova)
- (Basilea-) Berna – Lotschberg/Sempione – Novara (-Genova)
- (Basilea-) Berna – Lotschberg/Sempione – Milano
- (Ginevra) Losanna – Sempione – Novara (-Genova)
- (Ginevra) Losanna – Sempione – Milano
- Collegamento con l'aeroporto internazionale di Malpensa

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

A fronte dell'obiettivo comune – assicurare un collegamento ferroviario ottimale tra la Nuova Ferrovia Transalpina Svizzera e la ferrovia italiana – le Parti si impegnano a:

1. facilitare le relazioni di trasporto fra le regioni interessate;
2. aumentare le capacità delle linee, tenendo conto dei trasporti pubblici interregionali transfrontalieri;
3. garantire il perseguimento di alcuni obiettivi, in ordine ai parametri di qualità dei servizi offerti per il **trasporto passeggeri su lunghe distanze**. Il parametro più sensibile è il tempo di percorrenza che, per i tragitti **Berna – Milano, Losanna – Milano e Zurigo – Milano**, dovrà essere di circa **due ore**;
4. prevedere a lungo termine, per il trasporto merci, la messa in servizio di treni merci più lunghi, più pesanti e più veloci.

Le misure previste sono articolate per fasi di breve e medio–lungo termine e, nella loro articolazione delineano gli scenari di intervento su cui le Parti si impegnano a sviluppare le progettazioni e a definire le competenze finanziarie.

Per quanto riguarda lo scenario di medio–lungo periodo, un importante ambito di intervento ha già subito una sostanziale riformulazione; il riferimento va alle misure adottate dalle ferrovie italiane nel definire le modalità per il collegamento tra la NFTA e la RAC. Infatti, come anticipato nel paragrafo sulle strategie delle ferrovie italiane, *la costruzione di una nuova linea ad alta capacità da Lugano verso Milano* (come recita la Convenzione) è stata rivista e riformulata come un “insieme di interventi mirati alla costituzione di una direttrice ad alte prestazioni, costituita funzionalmente dall'insieme delle linee di accesso ai valichi, specializzate in relazione ai flussi di traffico prevalenti.

6.3 PROTOCOLLO D'INTESA TRA LA REGIONE LOMBARDIA E LA RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

La stipula del Protocollo si inserisce in un quadro di intese e accordi che la Regione Lombardia ha da tempo attivato in virtù di un ruolo attivo, riconosciute dal quadro normativo vigente, assunto rispetto alle politiche di trasporto e di assetto territoriale. A questo proposito le principali attività istituzionali, che hanno portato alla definizione dei contenuti del Protocollo, si sono tradotte nell'approvazione del “Piano di sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale” e nella conclusione di Intese e protocolli per la definizione degli interventi a completamento e adeguamento del sistema dei trasporti su ferro.

Preliminarmente alla conclusione del presente protocollo la Regione ha ritenuto di svolgere i necessari approfondimenti di natura trasportistica, ambientale e tecnico-economica sulla soluzione “strategia di rete” proposta da RFI. Allo scopo ha istituito un apposito Tavolo Tecnico su “Sviluppo del sistema ferroviario lombardo e sua integrazione nella rete europea” che ha preso in considerazione tutte le ipotesi prodotte tra il 1999 e il 2000 da RFI che prevedevano anche, quale opzione alternativa di sistema, un nuovo asse ferroviario (la linea nuova), interessante le province di Como e Varese nelle configurazioni di tracciato alternative: Ovest1, Est1 e Est2.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
Quadro di Riferimento Programmatico	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	24 di 60


Il Protocollo, con la definizione dell'insieme degli interventi necessari allo sviluppo del sistema ferroviario lombardo ed alla sua integrazione nella rete europea, sancisce gli orientamenti di RFI e della Regione Lombardia rispetto alle strategie di assetto generale e alle misure da adottare, in vista della conclusione delle grandi opere sui valichi transalpini.

Infatti, RFI e Regione Lombardia condividono la scelta per la “**strategia di rete**”, ritenuta idonea a garantire una maggiore efficacia degli interventi, in quanto gli stessi prevedono un’articolazione spaziale e temporale, oltre a valorizzare i nodi e le infrastrutture esistenti.

A fronte di impegni assunti da RFI S.p.A. a sviluppare i progetti e a reperire le risorse necessarie, la Regione Lombardia si impegna a:

- garantire un quadro programmatico certo, delineato dagli strumenti di pianificazione, in cui gli interventi troveranno una collocazione strategica nell’assetto territoriale futuro;
- concorrere all’attuazione degli interventi (per gli interventi complementari di sua competenza) dando agli stessi titolo di priorità.

Gli impegni assunti saranno oggetto di verifiche periodiche, in ordine alla coerenza dei progetti con gli obiettivi da perseguire, e le procedure adottate per l’approvazione degli interventi, che via via saranno predisposti, dovranno essere in grado di garantire l’ottimizzazione delle ricadute sul territorio e la tutela delle valenze ambientali e paesistiche presenti sul territorio.

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

7 PIANIFICAZIONE DI SETTORE

7.1 IL QUADRO STRATEGICO NAZIONALE 2007-2013 ED I PROGRAMMI OPERATIVI

Il Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013

La proposta di Regolamento generale sulla politica di coesione comunitaria per il periodo 2007-2013 prevede un approccio programmatico strategico e un raccordo organico della politica di coesione con le strategie nazionali di tutti gli Stati membri. A tal fine, l'Italia ha presentato all'Unione Europea un QSN con l'obiettivo di indirizzare le risorse che la politica di coesione destinerà al nostro Paese, sia nelle aree del Mezzogiorno sia in quelle del Centro-Nord.

La proposta italiana di QSN per la politica regionale di sviluppo 2007-2013 è stata approvata dalla Commissione europea con decisione del 13 luglio 2007.

Fra gli "Obiettivi e priorità" del QSN, la "priorità 6" indica la necessità di "potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza" attraverso il potenziamento di "reti e collegamenti per la mobilità"; nella medesima priorità 6 si segnala come le regioni Obiettivo "Convergenza" (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) e in *phasingout* (Basilicata), evidenziano, in rapporto alle altre aree della penisola, rilevanti squilibri in relazione alla accessibilità territoriale ed alla mobilità di merci e persone.

La "priorità 6" si articola in un obiettivo generale e in tre obiettivi specifici:


- obiettivo generale - 6.1: Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo;
- obiettivo specifico - 6.1.1: Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea;
- obiettivo specifico 6.1.2: Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana;
- obiettivo specifico 6.1.3: Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili.

Il QSN si attua tramite i **Programmi Operativi**, documenti che indicano le priorità strategiche per settori e territori.

I Programmi Operativi

In base alle tematiche affrontate e ai soggetti istituzionali competenti, i PO possono essere:

- ✓ nazionali (**PON**): in settori con particolari esigenze di integrazione a livello nazionale, la cui Autorità di Gestione è una Amministrazione Centrale;
- ✓ regionali (**POR**): multisettoriali, riferiti alle singole regioni gestiti dalle Amministrazioni Regionali. Per ciascuna Regione c'è un POR Fondo Europeo Sviluppo Regionale e un

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

POR Fondo Sociale Europeo;

- ✓ interregionali (**POIN**): su tematiche in cui risulta particolarmente efficace un'azione fortemente coordinata fra Regioni che consenta di cogliere economie di scala e di scopo nell'attuazione degli interventi (Energia, Attrattori culturali naturali e turismo); gestiti dalle Regioni, con la partecipazione di centri di competenza nazionale o Amministrazioni centrali.

Nel ciclo di programmazione 2007-2013 i Programmi Operativi (PO) sono "monofondo", ciascuno finanziato da un solo Fondo strutturale:

- 42 PO finanziati dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR);
- 24 PO finanziati dal Fondo Sociale Europeo (FSE).

I PO – ai fini della realizzazione degli interventi – si riferiscono ai tre Obiettivi della politica di coesione 2007/2013:

- sotto la sigla **CRO** (Competitività Regionale e Occupazione) sono compresi i 33 PO che riguardano tutte le regioni del Centro Nord – incluse le Province Autonome di Bolzano e Trento - e le tre regioni del Mezzogiorno: Abruzzo, Molise e Sardegna;
- sotto la sigla **CONV** (Convergenza), sono compresi i 19 PO che riguardano le rimanenti regioni del Mezzogiorno: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia;
- sotto la sigla **CTE** (Cooperazione territoriale europea) sono compresi i 7 PO della cooperazione transfrontaliera, di cui 6 hanno come Autorità di Gestione una Regione italiana, i 4 PO della cooperazione transnazionale, tutti con Autorità di Gestione non Italiana, il PO cofinanziato dal FESR e dallo strumento di preadesione (IPA), i 2 PO cofinanziati dal FESR e dallo strumento di prossimità e di vicinato (ENPI).


Il **Programma Operativo Regionale 2007-2013** della Lombardia focalizza nell'asse 3 la sua strategia di sviluppo per la Mobilità sostenibile.

In particolare, l'Asse 3, sulla base delle priorità del QSN2007-2013, individua quale obiettivo di ordine generale l'“*Incremento della mobilità sostenibile delle persone attraverso l'integrazione modale e la diffusione di forme di trasporto a ridotto impatto ambientale*”.

Come evidenziato dall'analisi di contesto, il trasporto su strada è uno dei principali responsabili delle emissioni inquinanti e, allo stato attuale, rappresenta il modo più diffuso per quanto riguarda gli spostamenti (passeggeri 82% degli spostamenti extraurbani e merci oltre il 90% degli spostamenti totali).

Interventi finalizzati a ridurre gli spostamenti su gomma risultano quindi fondamentali per contrastare efficacemente la produzione di emissioni inquinanti e climalteranti. Rispondendo a tali criticità, l'Asse si struttura secondo due obiettivi operativi, che agiscono in materia di trasporto passeggeri e merci con azioni orientate prioritariamente alla realizzazione dello shift modale dal mezzo (privato) su gomma alle modalità di trasporto ad esso alternative ed alla fluidificazione del traffico (leggero e pesante) attraverso il potenziamento delle reti stradali secondarie mediante il miglioramento dei collegamenti con le reti primarie di trasporto (TEN-T).

In questo ambito l'azione strategica si incentra tra l'altro sul potenziamento di modalità di trasporto meno impattanti e alla definizione di progetti integrati per la mobilità urbana ed interurbana, al potenziamento del Sistema Ferroviario Regionale, fino alla riprogettazione del

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

trasporto pubblico locale e dei sistemi di distribuzione delle merci in ambito urbano (city logistic), specie in corrispondenza degli ambiti più densamente antropizzati.

Ripensare in questi termini il sistema dei trasporti implica un'organizzazione degli spostamenti nelle aree a maggiore intensità di traffico fondata, in un'ottica sinergica e multidisciplinare, sullo scambio e l'integrazione modale, sull'incentivazione dei mezzi meno inquinanti e sulla disincentivazione di quelli a maggiore impatto.

La strategia regionale è orientata a sviluppare e potenziare i sistemi di intermodalità passeggeri ferro-gomma al fine di diminuire le ricadute negative in termini ambientali del traffico nei centri abitati in coerenza e coordinamento con i programmi e i progetti di riqualificazione e potenziamento delle reti ferroviarie afferenti alle principali aree metropolitane, attraverso:

- l'incremento della capillarità, dell'accessibilità e dell'offerta del servizio ferroviario;
- la realizzazione e/o riqualificazione dei servizi, degli spazi, delle infrastrutture e delle attrezzature per l'interscambio modale e l'integrazione tariffaria, in corrispondenza delle stazioni/fermate del servizio ferroviario.

Gli interventi di accessibilità alle stazioni da finanziare, si concentreranno negli ambiti d'area nelle zone critiche per la qualità dell'aria e nei contesti interessati dalle linee ferroviarie che come la linea di progetto costituiscono un'asse di penetrazione su Milano.

Le azioni sono pertanto selezionate considerando aspetti di carattere strategico, funzionale e strutturale del nodo (capacità dei nodi in relazione ai flussi esistenti e potenziali che li interessano) ed elementi connessi con il grado di condivisione e consenso locale e con la cantierabilità delle iniziative.


Gli obiettivi della programmazione regionale del servizio ferroviario (d.g.r. n. 17170 del 16.04.2004) individuano pertanto nel servizio ferroviario regionale l'elemento portante del sistema di trasporto pubblico.

Queste considerazioni portano a individuare come ambiti di intervento le seguenti aree:

- a) comuni dell'area metropolitana milanese interessati dallo sviluppo dei servizi ferroviari suburbani.
- b) ulteriori comuni interessati dalla rete ferroviaria regionale per le tratte da Treviglio a Bergamo e da Saronno a Como, Varese, Malpensa e Novara, dove si concentra una domanda significativa di trasporto, stante l'elevata densità insediativa che le caratterizza.

La strategia dell'Asse 3 trova elementi di sinergia in altri fondi e strumenti finanziari, tra cui si segnala in relazione al progetto in esame:

- il Programma Operativo di Cooperazione Italia - Svizzera. Il PO Italia – Svizzera consentirà di sviluppare interventi di sistema di valenza regionale, interregionale e transnazionale a completamento delle iniziative sviluppate nell'ambito dell'Asse 3 del POR. In particolare, l'Asse 2 "Competitività" del PO Italia – Svizzera prevede azioni per migliorare le reti e i servizi nel settore trasporti, promuovendo l'integrazione dell'area transfrontaliera, sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci;

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

- il Fondo Infrastrutture Obiettivo 2/DocUP Obiettivo 2 2000-2006. Le azioni dell'Asse 3 del POR presentano elementi di continuità con le linee di intervento attivate dal DocUP Obiettivo 2 2000-2006, specie in relazione ai temi del potenziamento delle infrastrutture per la riduzione del carico ambientale correlato con la movimentazione delle merci.

7.2 IL PIANO DI SVILUPPO DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE

La Regione Lombardia, con l'approvazione del Piano di Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale (d.g.r. n. 17170 del 16.04.2004), assume impegni precisi per la realizzazione della ferrovia regionale e per l'organizzazione di servizi ferroviari di qualità offerti ai viaggiatori e ai cittadini lombardi.

Il Piano attribuisce alla ferrovia la funzione di asse portante nel sistema regionale della mobilità, su cui sviluppare un sistema integrato di mobilità, adeguato quantitativamente e qualitativamente alle esigenze espresse dal territorio.

Le infrastrutture ferroviarie soffrono di gravi carenze che si sono tradotte in:

- elevata congestione, per limiti fisici, delle linee convergenti su Milano e conseguente impossibilità di soddisfare tutta la domanda potenziale;
- scarsa competitività del trasporto ferroviario rispetto al trasporto stradale, con negative ripercussioni sulle condizioni ambientali della rete stradale.

La realizzazione degli interventi infrastrutturali (raddoppi, costruzione di binari aggiuntivi per l'attestamento dei treni nelle stazioni, ecc.) costituiscono i necessari presupposti per la buona regolarità dell'esercizio e il rispetto del cadenzamento e delle coincidenze.

L'Accordo di Programma stipulato tra il Ministero dei Trasporti e la Regione Lombardia per i servizi Trenitalia, prevede risorse aggiuntive a favore della Regione Lombardia, per l'istituzione di nuovi servizi di trasporto locale complementari ed aggiuntivi alla realizzazione del sistema ad AC Torino-Milano e al completamento del Passante ferroviario.

Il programma dei lavori, per l'aumento della capacità, l'incremento dei livelli di sicurezza, la riduzione dei costi di gestione comprende: **le grandi opere avviate o in corso per il potenziamento delle linee (già coperte finanziariamente), gli interventi aggiuntivi regionali necessari per l'attivazione del nuovo orario cadenzato, gli altri interventi che consentiranno di liberare capacità sulla rete a favore del trasporto locale, una specifica azione di intervento sulle stazioni.**

La linea Gallarate-Rho rientra tra gli interventi previsti a lungo termine.


7.3 VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA

Il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Gallarate-Rho trova piena giustificazione e coerenza negli strumenti di pianificazione di settore che la individuano come segmento strategico per la ridefinizione dei servizi passeggeri Lunga Percorrenza e del Servizio Ferroviario Regionale.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
Quadro di Riferimento Programmatico	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	29 di 60

Tale intervento concorre alla definizione del sistema di integrazione della Nuova Ferrovia Transalpina Svizzera con le linee ad AC italiane.

Le criticità che la caratterizzano sono da ricercarsi nel non razionale utilizzo della linea dovuto a condizionamenti imposti dalla sovrapposizione dei traffici passeggeri e merci.

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

8 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

8.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

- L.R. 11 marzo 2005, n. 12 - Legge per il governo del territorio (BURL 1° Suppl. Straordinario al n. 30 - 25 luglio 2006)

8.2 CONTENUTI ED INDICAZIONI

8.2.1 Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale, già approvato con la deliberazione di Consiglio Regionale del 19/01/2010 n.951 e pubblicato sul BURL n.13 del 30 marzo 2010, 1° Supplemento Straordinario, è stato aggiornato, come previsto dall'art. 22 della legge regionale 12/05, sulla base dei contributi derivanti dalla programmazione regionale per l'anno 2011.

Tale aggiornamento costituisce allegato fondamentale del Documento Annuale Strategico, che è stato approvato con dCR 276 pubblicata sul BURL n.48 in data 01/12/2011.

Gli elaborati di Piano, integrati a seguito della dCR del 19/01/2010, n.951, sono stati pubblicati sul BURL n.13 del 30 marzo 2010, 1° Supplemento Straordinario.


Il Piano si compone delle seguenti sezioni:

- Il PTR della Lombardia: presentazione, che illustra la natura, la struttura e gli effetti del Piano
- Documento di Piano, che definisce gli obiettivi e le strategie di sviluppo per la Lombardia
- **Piano Paesaggistico**, che contiene la disciplina paesaggistica della Lombardia
- Strumenti Operativi, che individua strumenti, criteri e linee guida per perseguire gli obiettivi proposti
- Sezioni Tematiche, che contiene l'Atlante di Lombardia e approfondimenti su temi specifici
- Valutazione Ambientale, che contiene il rapporto Ambientale e altri elaborati prodotti nel percorso di Valutazione Ambientale del Piano

Il piano si caratterizza come strumento di riferimento normativo per la valutazione di compatibilità degli atti di pianificazione territoriale e governo del territorio formulati da Comuni, Province, Comunità Montane, Enti gestori di parchi regionali, ed ogni altro ente dotato di competenze in materia.

Il P.T.R., con riferimento alla l.r.12/05 "Legge per il governo del territorio, indica:

- gli obiettivi principali di sviluppo socio-economico del territorio regionale;
- il quadro delle iniziative per la realizzazione delle infrastrutture e delle opere di interesse regionale e nazionale;
- i criteri per la salvaguardia dell'ambiente;
- il quadro delle conoscenze fisiche del territorio;

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

e definisce:

- le linee orientative di assetto del territorio;
- gli indirizzi generali per la prevenzione del rischio geologico, idrogeologico e sismico;
- gli indirizzi per la programmazione territoriale di comuni e province;
- gli obiettivi prioritari di interesse regionale.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), in applicazione dell'art. 19 della l.r. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (D.Lgs.n.42/2004). Il PTR in tal senso recepisce consolida e aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente in Lombardia dal 2001, integrandone e adeguandone contenuti descrittivi e normativi e confermandone impianto generale e finalità di tutela.

Il Piano Paesaggistico Regionale diviene così sezione specifica del PTR, disciplina paesaggistica dello stesso, mantenendo comunque una compiuta unitarietà ed identità.

In particolare sono stati approvati gli aggiornamenti e le integrazioni del quadro di riferimento paesistico e degli indirizzi di tutela del Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.) vigente dal 2001, nonché la proposta di Piano Territoriale Regionale (P.T.R.), nella specifica sezione Piano Paesaggistico, che comprende, oltre agli aggiornamenti di cui al punto precedente, la revisione della disciplina paesaggistica regionale e correlati documenti e cartografie.

L'art. 1 delle Norme Tecniche di Attuazione declina la definizione di paesaggio nei medesimi termini contenuti nella convenzione Europea del Paesaggio (Firenze 20 ottobre 2000), ovvero sia intendendosi per tale "(...) una determinata parte del territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni".


E' proprio in relazione agli obiettivi di tutela e di valorizzazione del paesaggio che la Regione e gli Enti locali lombardi perseguono le seguenti finalità:

- la conservazione dei caratteri idonei a definire l'identità e la leggibilità dei paesaggi della Lombardia, e ciò mediante il controllo dei processi di trasformazione, finalizzato alla tutela delle preesistenze significative e dei relativi contesti di riferimento;
- l'innalzamento della qualità paesaggistica ed architettonica degli interventi di trasformazione del territorio;
- la promozione, nella cittadinanza, del valore "paesaggio", da considerarsi quale bene da preservare, con l'implementazione del relativo livello di fruizione da parte della collettività.

Queste tre finalità - conservazione, innovazione, fruizione - si collocano sullo stesso piano e sono tra loro interconnesse. Però sono perseguibili con strumenti diversi. Lo strumento normativo ha efficacia solo nei confronti della conservazione.

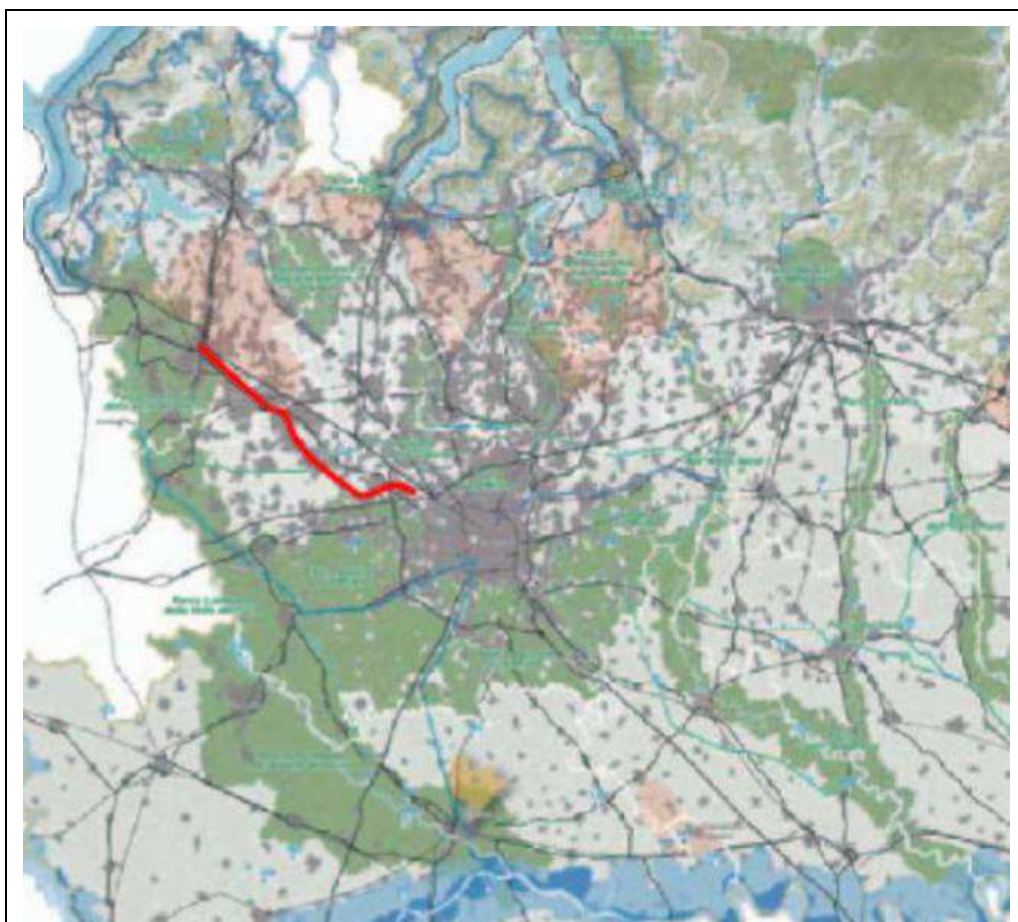
La Tavola D contiene il Quadro di Riferimento della disciplina paesaggistica regionale dove il piano individua delle aree di particolare interesse ambientale-paesistico, nel corridoio di interesse ricadono nello specifico:

- Ambiti di specifico valore storico-ambientale (art. 18 NTA);

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

- Ambiti di elevata naturalità (art. 17 NTA).


La seguente figura evidenzia il tracciato nella succitata Tavola D; come emerge dall'esame del tematismo, la linea in oggetto interessa prevalentemente ambiti urbanizzati o agricoli mentre non risultano interferite aree di particolare interesse ambientale – paesistico per le quali il piano individua specifiche tutele.



8.2.2 PTCP della Provincia di Milano

La Provincia di Milano è dotata di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con la deliberazione del Consiglio Provinciale n. 55 del 14/10/2003.

Il piano determina gli indirizzi generali di assetto del territorio provinciale. I contenuti riguardano, nello specifico, l'assetto territoriale sotto il profilo della sovracomunalità con particolare riguardo alla cura di quegli interessi di area intermedia finalizzati ad un miglior sviluppo territoriale o alla disciplina e conservazione di determinati beni pubblici (risorse idriche, paesaggio, ambiente, ecc.). Tale compito può essere assunto sia tramite la localizzazione o l'individuazione di aree oppure attraverso un sistema di direttive o indirizzi

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

generali volti all'uso e alla tutela di determinati beni e ad orientare la successiva pianificazione dei Comuni nell'adeguamento dei P.R.G. alle disposizioni del P.T.C.P. o nella formazione dei nuovi strumenti urbanistici.

L'individuazione degli interessi sovracomunali di cui la Provincia deve istituzionalmente prendersi in carico, è contenuta all'interno dei tre sistemi territoriali caratterizzati da omogeneità di contenuti qualificanti:


1. sistema paesistico-ambientale e di difesa del suolo;
2. sistema insediativo;
3. sistema infrastrutturale e della mobilità.

Gli obiettivi del PTCP sono:

- Compatibilità ecologica e paesistico ambientale delle trasformazioni - il piano persegue la sostenibilità delle trasformazioni rispetto alla qualità e quantità delle risorse naturali (aria, acqua, suolo e vegetazione);
- Integrazione fra i sistemi insediativo e della mobilità mediante la coerenza fra le dimensioni degli interventi e le funzioni insediate rispetto al livello di accessibilità proprio del territorio, valutato rispetto ai diversi modi del trasporto pubblico e privato di persone, merci e informazioni;
- Ricostruzione della rete ecologica provinciale - il piano individua una serie di interventi atti a favorire la ricostruzione della rete ecologica provinciale, la biodiversità, e la salvaguardia dei varchi inedificati fondamentali per la realizzazione dei corridoi ecologici;
- Compattazione della forma urbana – il perseguimento di questo obiettivo presuppone la razionalizzare l'uso del suolo e la ridefinizione dei margini urbani; ciò comporta il recupero delle aree dismesse o degradate, il completamento prioritario delle aree intercluse nell'urbanizzato, la localizzazione dell'espansione in adiacenza all'esistente e su aree di minor valore agricolo e ambientale, nonché la limitazione ai processi di saldatura tra centri edificati.
- Innalzamento della qualità insediativa – il raggiungimento di questo obiettivo presuppone un corretto rapporto tra insediamenti e servizi pubblici o privati di uso pubblico attraverso l'incremento delle aree per servizi pubblici, l'attenzione è volta in particolare alle aree a verde, alla riqualificazione ambientale delle aree degradate e alla realizzazione di interventi di elevata qualità architettonica ovvero alla progettazione ecosostenibile e bioclimatica.

La configurazione operativa del P.T.C.P. comporta che il piano fornisca indicazioni d'indirizzo sugli elementi pianificatori di livello sovracomunale e dia indicazioni più precise per quanto attiene agli aspetti paesistici, ambientali e di tutela, coniugando gli obiettivi di sviluppo sostenibile con quelli di competitività dell'intero contesto socioeconomico.

In merito alle politiche del settore trasporti, il P.T.C.P. individua gli obiettivi strategici per il miglioramento dell'accessibilità nel territorio provinciale. La finalità prioritaria è lo sviluppo del sistema della mobilità secondo criteri che rispettino il territorio e producano minori impatti,

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.
	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	34 di 60

integrino le differenti reti di trasporto e risolvano i problemi strutturali ed infrastrutturali delle reti esistenti. Tra gli obiettivi di carattere generale per quanto riguarda il sistema ferroviario:

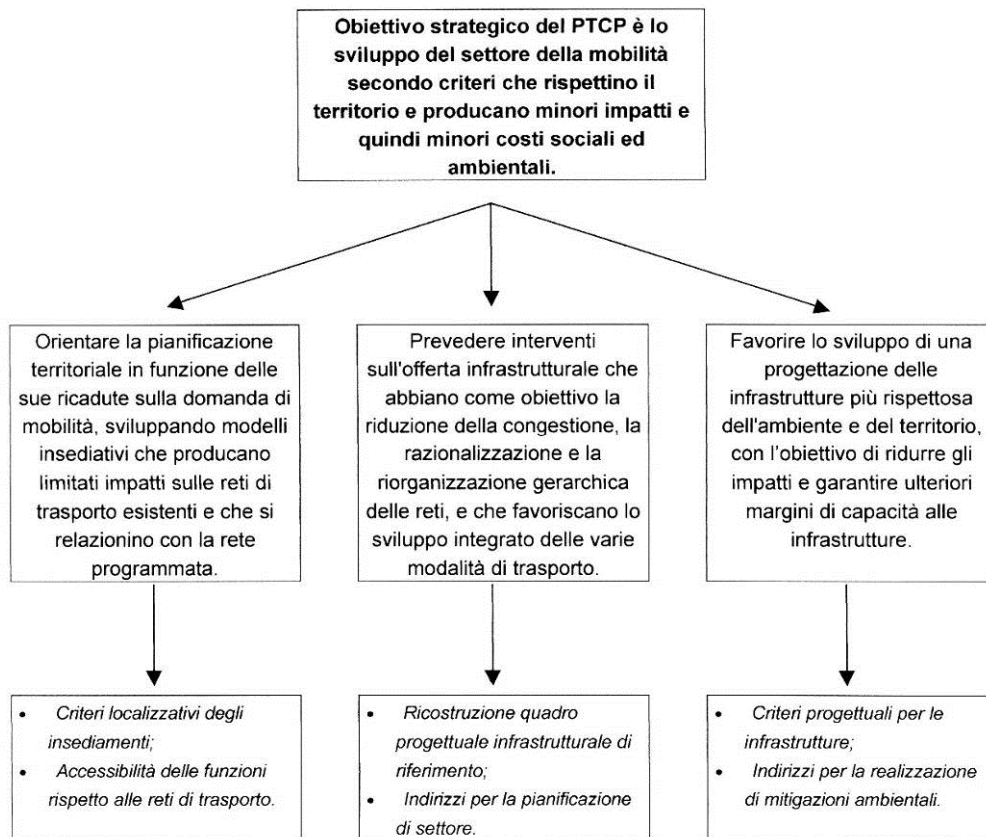
- la razionalizzazione e l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico in funzione della domanda;
- l'integrazione tra modalità differenti mediante il potenziamento e lo sviluppo degli interscambi;
- il potenziamento della rete di trasporto pubblico privilegiando linee di forza su ferro, o, comunque, in sede riservata, ridefinendo la rete su gomma con finalità di integrazione modale;
- il potenziamento del sistema ferroviario in termini di infrastrutture e di servizi;
- la realizzazione di infrastrutture di accesso alle grandi funzioni strategiche di interesse regionale e sovraregionale;
- la riduzione degli impatti delle infrastrutture sull'ambiente e il territorio mediante interventi di mitigazione/compensazione e specifiche azioni di riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono.


Nella prima parte del P.T.C.P. vengono delineati lo scenario e le dinamiche della mobilità nell'area milanese, attraverso una sintetica illustrazione delle dotazioni di reti e servizi alle diverse scale delle relazioni che interessano il territorio provinciale, ed una parallela lettura della domanda di spostamenti, e del rispettivo grado di rispondenza del sistema.

Nella seconda parte si illustrano gli specifici campi d'azione nei quali si articola l'intervento del Piano territoriale sul sistema della mobilità. La costruzione del quadro di riferimento delle scelte strategiche del piano si è avvalsa di una preventiva ricognizione di programmi e progetti in discussione e delle proposte degli enti locali, valutati alla luce della loro congruità con gli obiettivi delle Linee guida. Nell'affrontare il rapporto tra programmazione infrastrutturale e sviluppo territoriale, il piano riconosce particolare importanza alla valutazione delle condizioni di accessibilità degli insediamenti, e definisce dispositivi operativi per la verifica delle scelte degli strumenti urbanistici comunali.

Nel P.T.C.P. è riportato il seguente schema che sintetizza le politiche del piano relativamente alla mobilità:

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
		MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A



	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

Disciplina del territorio coinvolto

Il territorio provinciale è servito dalla rete ferroviaria di RFI, Ferrovie dello Stato e dalle Ferrovie Nord Milano. La configurazione della rete risulta complessivamente convergente sul capoluogo (tutte le linee fanno capo a Milano, con la sola eccezione della tratta Seregno-Carnate-Bergamo delle FS e della Seregno-Saronno-Novara delle FNM), variamente articolata nel settore nord della provincia, mentre il sud è segnato dalle sole tre direttrici per Piacenza-Bologna, Pavia-Genova e Vigevano-Mortara. La rete delle FS presenta elevati livelli di criticità soprattutto in funzione della mancata specializzazione delle linee, fattore che determina fenomeni di saturazione della capacità delle tratte; la necessità di far convivere sulla rete esistente (limitata) servizi con caratteristiche assai eterogenee comporta l'abbassamento della capacità e l'aumento della vulnerabilità del sistema. Oltre alle linee, si registra anche una preoccupante carenza di scali e stazioni specializzate, soprattutto per le merci. In questo quadro, il programma Alta Capacità costituisce l'occasione per attuare anche quei potenziamenti infrastrutturali indispensabili per lo sviluppo del trasporto locale e regionale. L'area milanese costituisce, infatti, un crocevia di importanza primaria della nuova rete italiana ed europea, la cui realizzazione permetterà contestualmente, attraverso il recupero delle linee storiche ed attraverso il "Passante", la definizione di un moderno ed efficiente servizio metropolitano e regionale.

Unitamente all'attenzione rivolta al sistema ferroviario, il P.T.C.P. pone in rilievo anche il sistema degli interscambi che, nella prospettiva di uno schema di rete che veda le diverse modalità integrarsi secondo regole finalizzate all'utilizzo di ogni vettore per una determinata tipologia di servizio (ferro per l'accesso a Milano, gomma pubblica per i servizi capillari e di adduzione al ferro), assumono importanza strategica di veri e propri nodi di interscambio; dalla loro caratterizzazione e dal loro livello di efficienza dipende il successo dell'integrazione modale.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali della rete ferroviaria, il piano, recependo anche le indicazioni ed i programmi di livello sovraordinato, persegue l'obiettivo del miglioramento della specializzazione delle infrastrutture. Sulle nuove linee potrà essere instradato il traffico a media-lunga distanza e le linee esistenti dovranno essere adattate ad un uso metropolitano e regionale.

In accordo con il PBMT, il piano individua i nodi di "accesso alla rete", cioè stazioni e fermate, dove dovranno essere realizzate tutte quelle opere che consentano il loro migliore utilizzo, e di realizzare un'efficiente integrazione dei servizi ferroviari con il trasporto privato e con gli altri trasporti pubblici.

Il **P.T.C.P. prevede il miglioramento della linea Gallarate-Rho**, inoltre, individua i centri di rilevanza sovra comunale (nella tratta sono rappresentati tra Rho e Legnano), attraverso i quali intende consolidare, valorizzare e potenziare il policentrismo, ovvero i centri urbani che, per dotazione infrastrutturale e di servizi esistente o prevista, opportunità territoriali, ambientali e paesaggistiche, garantiscono una buona complessità urbana e svolgono un effettivo ruolo di "polarità" all'interno dell'ambito di riferimento.



Questa impostazione è strettamente coerente con l'obiettivo strategico, definito nelle Linee guida del P.T.C.P., di promuovere le potenzialità locali ed il sistema policentrico e con la scelta nodale di coordinare politica insediativa e sistema della mobilità.

Una maglia policentrica ha, infatti, riflessi positivi anche su altre tematiche, non solo territoriali, quali la mobilità, la qualità e l'efficienza dei servizi, la competitività dei sistemi economici locali.

Il ruolo assegnato dal P.T.C.P. al Comune "centro" è, infatti, funzionale a garantire:

- la coerenza tra sistema insediativo e sistema della mobilità;
- la fruibilità diretta dei servizi di scala urbana;
- una buona accessibilità dei servizi sovracomunali tramite il trasporto pubblico;
- la facilità di spostamento a medio-lungo raggio attraverso sistemi di trasporto pubblico.

8.2.3 PTCP della Provincia di Varese

Il PTCP di Varese è stato approvato con Delibera P.V. n. 27 in data 11.04.2007 e pubblicato sul BURL - serie inserzioni e concorsi n. 18 del 02.05.2007.

Gli obiettivi di sviluppo del PTCP sono i seguenti:

1. favorire l'innovazione della struttura economica da industriale a neo-industriale in cui assumono un ruolo importante anche le attività terziarie;
2. predisporre programmi di formazione professionale;

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	38 di 60

3. rinnovare il ruolo dell'agricoltura prevedendo la salvaguardia e l'incremento delle aree agricole, individuando nuovi mercati e aiutando la riscoperta delle produzioni dimenticate;
4. aumentare il marketing territoriale, aumentando la capacità di attrazione del territorio e promuovendone il settore turistico;
5. promozione della qualità urbana e del sistema territoriale ponendo attenzione alla valorizzazione delle risorse, ma nel contempo recuperandone le criticità presenti (recupero e riutilizzo delle aree dismesse).

Per quanto concerne il primo obiettivo, di primaria importanza è il miglioramento dell'accessibilità con la messa a punto di una specifica politica per la mobilità e interconnessione con le reti regionali e nazionali.

Ciò può essere attuato attraverso la messa a sistema dei progetti di potenziamento ma anche prospettando indirizzi per il sistema logistico e promuovendo politiche di insediamento di poli logistici, terminal ferroviari o intermodali.

Per quanto riguarda le ferrovie, il piano sottolinea l'importanza di questa risorsa per una mobilità sostenibile e potenzialmente veloce soprattutto in relazione al collegamento verso Milano (vedi Linea Gallarate – Rho).

A tale scopo il PTCP ha elaborato una Carta del Trasporto pubblico contenente una classificazione delle stazioni in relazione alla loro importanza stimata in base alla movimentazione dei treni (tipo e numero) e dei passeggeri (utenti scesi o saliti), nonché ai servizi di cui la stazione dispone.

La classificazione è sviluppata per categorie (A e C) e per sottocategorie (B1 e B2).

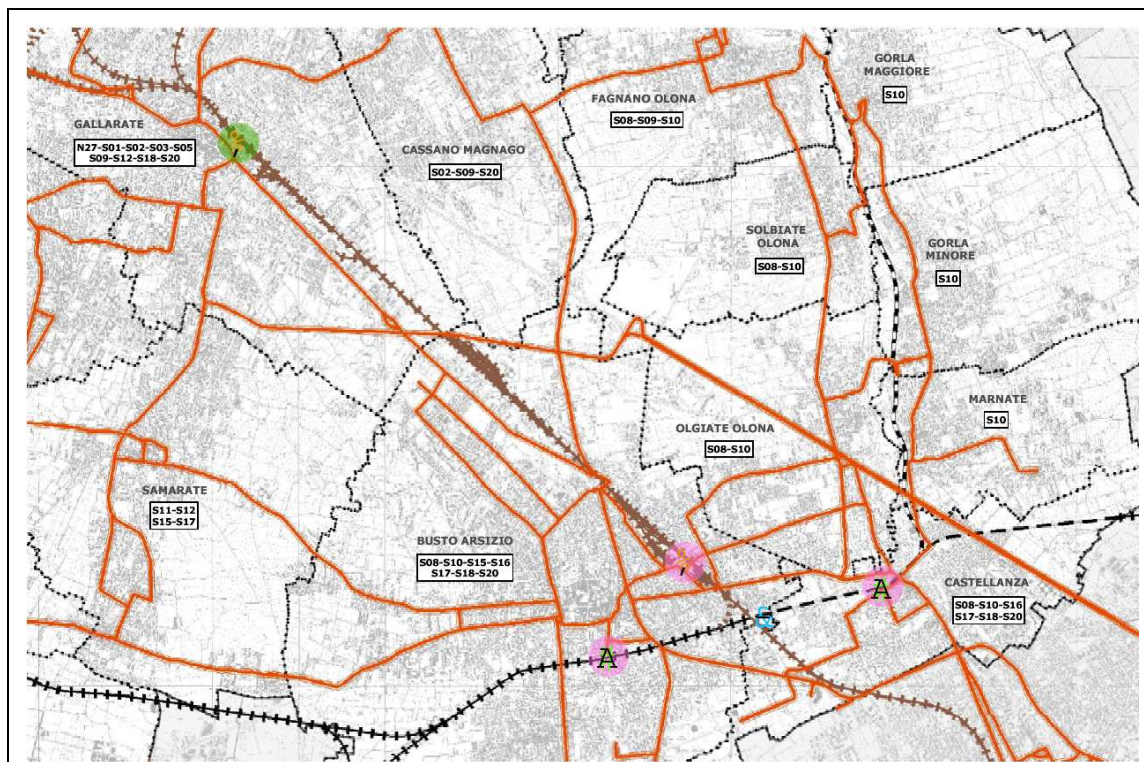
Come mostra la figura seguente, sia Gallarate che Busto Arsizio sono considerate stazioni di tipo B1.


Alla gerarchia impostata sul livello di importanza si affianca l'individuazione delle stazioni che offrono un servizio di trasporto pubblico (TPL), elemento in base al quale sono definite le caratteristiche del trasporto pubblico delle diverse città.

Il piano pone infatti in evidenza il tema delle attrezzature necessarie a sostenere il ruolo delle stazioni quali centri di scambio intermodale identificando:

- Centri attrezzati per un traffico Lunga Percorrenza (LP) con caratteristiche di intermodalità per eccellenza: aeroportuale, ferroviario, autolinee extraurbane;
- Centri attrezzati per un traffico Media Percorrenza (MP) con servizi di tipo ferroviario o con autolinee extraurbane e urbane;
- Centri attrezzati per un traffico Locale (L) con servizi ferroviari di rilevanza regionale o locale e interscambio con autolinee extraurbane e urbane.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	39 di 60




	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A	Pag. 40 di 60

8.3 VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA

Nel complesso l'intervento risulta coerente con la pianificazione territoriale ritrovando peraltro riscontro diretto nella maggior parte dei documenti di programmazione analizzati.

In altri casi collabora comunque all'attuazione degli obiettivi di piani ovvero nella sostanza non modifica gli indirizzi di tutela, in quanto trattasi di un potenziamento in sede di una linea esistente.

Gli interventi di adeguamento previsti sulla linea ferroviaria risultano determinanti nel decongestionamento della rete afferente l'area metropolitana milanese. Per tale motivo essi risultano compatibili con le indicazioni settoriali della Pianificazione territoriale di livello regionale e provinciale.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

9 PIANO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

9.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

- Legge 183 del 18/05/1989 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo"

9.2 CONTENUTI ED INDICAZIONI

Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) ha tra i suoi obiettivi la riduzione del rischio idrogeologico entro valori compatibili con gli usi del suolo, in modo da salvaguardare l'incolumità delle persone e ridurre al minimo i danni ai beni esposti.

In base ai decreti legislativi che regolano la difesa del suolo in Italia, l'Autorità di Bacino competente sul territorio in esame è: ***l'Autorità di Bacino del fiume Po.***

L'analisi che segue verificherà il rapporto tra le opere di progetto e le norme di attuazione del PAI predisposte dall'Autorità di Bacino.

9.3 VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA

9.3.1 Piano stralcio dell'Autorità di bacino del fiume Po


Il Piano Stralcio dell'autorità di bacino del fiume Po, adottato con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 18 il 26 aprile 2001, disciplina:

- le azioni riguardanti la difesa idrogeologica e della rete idrografica del bacino del Po, nei limiti territoriali specificati;
- le azioni riguardanti la difesa dei versanti;
- le azioni riguardanti le aree a rischio idrogeologico molto elevato.

Il Piano, attraverso le sue disposizioni persegue l'obiettivo di garantire al territorio del bacino del fiume Po un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico e idrogeologico, attraverso il ripristino degli equilibri idrogeologici e ambientali, il recupero degli ambiti fluviali e del sistema delle acque, la programmazione degli usi del suolo ai fini della difesa, della stabilizzazione e del consolidamento dei terreni, il recupero delle aree fluviali, con particolare attenzione a quelle degradate, anche attraverso usi ricreativi.

Il piano, detto anche secondo Piano Stralcio delle Difese Fluviali, ha valore di Piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo, tecnico-operativo, mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso riguardanti le fasce fluviali.

Il piano ha tra i suoi obiettivi quello di assicurare un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni alluvionali, il ripristino, la riqualificazione e la tutela della risorsa idrica e delle

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE									
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A	Pag. 42 di 60

caratteristiche paesistico-ambientali del territorio, la programmazione degli usi del suolo ai fini della difesa, della stabilizzazione e del consolidamento dei terreni.


Il piano individua le fasce fluviali classificate come segue:

- Fascia di deflusso della piena (**Fascia A**), costituita dalla porzione di alveo che è sede prevalente del deflusso della corrente per la piena di riferimento, ovvero che è costituita dall'insieme delle forme fluviali riattivabili durante gli stati di piena.
- Fascia di esondazione (**Fascia B**), esterna alla precedente, costituita dalla porzione di territorio interessata da inondazione al verificarsi della piena di riferimento. Il limite di tale fascia si estende fino al punto in cui le quote naturali del terreno sono superiori ai livelli idrici corrispondenti alla piena di riferimento, ovvero sino alle opere idrauliche esistenti o programmate di controllo delle inondazioni (argini o altre opere di contenimento). Il piano indica con apposito segno grafico, denominato "limite di progetto tra la Fascia B e la Fascia C", le opere idrauliche programmate per la difesa del territorio. Allorchè dette opere saranno realizzate, i confini della fascia B si intenderanno definiti in conformità al tracciato dell'opera idraulica eseguita e la delibera del Comitato Istituzionale di presa d'atto del collaudo dell'opera varrà come variante automatica del presente Piano per il tracciato di cui si tratta
- Area di inondazione per piena catastrofica (**Fascia C**), costituita dalla porzione di territorio esterna alla precedente (Fascia B), che può essere interessata da inondazione al verificarsi di eventi di piena più gravosi di quella di riferimento.

Inoltre il PAI, sulla base della valutazione dei fenomeni di dissesto idraulico e idrogeologico, della relativa pericolosità e del danno atteso, individua anche delle aree a rischio idrogeologico molto elevato. Esse tengono conto sia delle condizioni di rischio attuale sia delle condizioni di rischio potenziale anche conseguente alla realizzazione delle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

Le aree a rischio idrogeologico molto elevato sono perimetrate secondo i seguenti criteri di zonizzazione:

- ZONA 1: area instabile o che presenta un'elevata probabilità di coinvolgimento, in tempi brevi, direttamente dal fenomeno e dall'evoluzione dello stesso;
- ZONA 2: area potenzialmente interessata dal manifestarsi di fenomeni di instabilità coinvolgenti settori più ampi di quelli attualmente riconosciuti o in cui l'intensità dei fenomeni è modesta in rapporto ai danni potenziali sui beni esposti. Per i fenomeni di inondazione che interessano i territori di pianura le aree a rischio idrogeologico molto elevato sono identificate per il reticolo idrografico principale e secondario rispettivamente dalle seguenti zone:
 - ZONA B-Pr in corrispondenza della fascia B di progetto dei corsi d'acqua interessati dalla delimitazione delle fasce fluviali nel Piano stralcio delle fasce fluviali e nel PAI: aree potenzialmente interessate da inondazioni per eventi di piena con tempo di ritorno inferiore o uguale a 50 anni;
 - ZONA I: aree potenzialmente interessate da inondazioni per eventi di piena con tempo di ritorno inferiore o uguale a 50 anni.

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

Come evidenziato dall'elaborato MDL1 12 D22 N4 SA000P 004 A – 006 A il tracciato interferisce unicamente con fasce di rispetto fluviale.

In particolare, tra il 2+300 e il km 5+500 nell'area di affiancamento del canale secondario Villorresi, la tratta rientra nella fascia di rispetto fluviale C.

Nella fascia C il piano persegue l'obiettivo di integrare il livello di sicurezza alle popolazioni, attraverso la predisposizione da parte degli organi competenti di Programmi di Previsione e Protezione e Piani di emergenza.

Di conseguenza, il tracciato non interferisce con le aree di esondazione o con le aree a rischio elevato perimetrate dal PAI.

In conclusione, le opere di attraversamento previste sostanzialmente non modificano lo stato dei luoghi, non influenzano equilibri esistenti e non aumentano l'attuale livello del rischio idraulico per cui, fatti salvi suggerimenti integrativi eventualmente proposti dalle Autorità di Bacino, si ritiene che le stesse possano essere considerate compatibili con le norme di cui al PAI e quindi con la configurazione attuale dei luoghi e con le caratteristiche di drenaggio esistenti nell'area.

9.4 PARTI ESTERNE COINVOLTE

Le parti esterne sono costituite dall'autorità di Bacino che deve verificare lo studio di compatibilità idraulica di progetto.

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	44 di 60

10 PIANIFICAZIONE LOCALE

10.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

- Legge n. 1150 del 17/08/1942 “Legge urbanistica” e s.m.i
- D.M. 02/04/1968, art. 2 “Zone territoriali omogenee”

10.2 CONTENUTI ED INDICAZIONI

Una sintesi della programmazione prevista dai singoli comuni è presentata nelle planimetrie MDL1 12D22 N5 SA000P 001 A – 004 A “Mosaico degli strumenti urbanistici”.

L’analisi del territorio dei singoli comuni è stata eseguita a partire dal relativo strumento di pianificazione ovvero dal Sistema Informativo Territoriale della Regione Lombardia.

Particolare attenzione è stata posta soprattutto a quelle parti che hanno un’influenza più determinante sulle aree interessate dal progetto (sedime della linea e aree di cantiere) e sui temi oggetto dello studio di prefattibilità ambientale.

L’area di indagine è costituita da una fascia di ampiezza pari a 250 m per ciascun lato della linea ferroviaria in progetto.

Come si rileva dall’analisi del tematismo, il tracciato di progetto attraversa 8 comuni.

La situazione programmatica all’interno delle diverse realtà amministrative è riassunta sinteticamente nella tabella di seguito riportata.

COMUNI	PIANO VIGENTE	ADOZIONE	APPROVAZIONE
Rho	PRG	Del c.c. n 67 del 03/07/1997 Esiste una proposta di PGT del 05/12/2011, che però non è ancora stato approvato	GR n 411992 del 29/01/1999
Pregnana Milanese	PGT	Del c.c. n. 45 del 16/12/2010	Del c.c. n. 35 del 10/06/2011
Vanzago	Variante al PRG approvato n. 5/36675 del 25/05/1993	Del c.c. n 5 del 16/01/2003 Esiste una proposta di PGT del 05/12/2011, che però non è ancora stato approvato.	GR n 5 / 36675 30/06/2003
Pogliano Milanese	PRG	Del c.c. n 20 del 22/04/1993 È stato depositato un PGT in data 26/01/2012 ma non è ancora stato approvato.	G.R. n 13968 31/05/1996
Nerviano	PGT	Del c.c. n. 73 del 23/09/2009	Del c.c. n. 37 del 6/04/2010
Parabiago	PGT	Del c.c. n. 38 del 31/07/2012	Del c.c. n. 38 del 31/07/2012
Castellanza	PGT	Del c.c. n. 57 del 29.09.2009	Del c.c. n. 9 del 19/03/2010
Busto Arsizio	PRG	Del c.c. n 91 del 02/04/1992 Esiste una proposta di PGT, che però non è ancora stata approvata.	G.R. n 6/29298 del 12/06/1997 e n 6 / 33261 del 12/12/1997

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	45 di 60

In considerazione dell'eterogeneità degli strumenti, nel presente studio, è stata effettuata una omogeneizzazione ed accorpamento delle classi di utilizzo programmato del territorio; ad esempio, le numerose suddivisioni delle aree residenziali e produttive presenti all'interno dei piani comunali sono state eliminate, mentre vengono distinte quelle zone che sono soggette a norme di tutela.

Nella carta del Mosaico degli strumenti urbanistici sono state, in particolare, individuate le destinazioni di seguito descritte:

NUCLEI URBANI STORICAMENTE CONSOLIDATI

Rientrano in tale ambito le zone caratterizzate da una valenza storica (centri storici) e le zone che hanno una conformazione consolidata (aree totalmente edificate in epoche non recentissime). Trattasi pertanto di zone dove gli strumenti programmatici puntano alla conservazione del tessuto edilizio e viario. Il punto comune è la ristrettezza degli interventi concessi (demolizione e ricostruzione ove concessa con vincoli di sagoma, rifacimento dei solai alla stessa quota, vincoli di volumetria ecc...), la presenza di vincoli architettonici.

RESIDENZIALE - COMPLETAMENTO

Rientrano in tale ambito le zone residenziali aventi un tessuto in formazione parzialmente o totalmente edificato in epoche recenti. In tali zone rientrano le aree di ridimensionamento, di completamento, di ristrutturazione urbanistica ecc.

RESIDENZIALE - ESPANSIONE

Rientrano in tale ambito le zone di espansione residenziale previste dagli strumenti urbanistici.

PRODUTTIVO

Rientrano in tale ambito le zone con destinazioni industriale ed artigianale, comprese le aree ricadenti all'interno dei P.I.P. (Piano degli Insediamenti Produttivi) e le aree ASI. Sono compresi gli insediamenti industriali commerciali ed artigianali, esistenti e di progetto.

DIREZIONALE – ESPOSITIVO - POLIFUNZIONALE

Rientrano in tale ambito le zone con tali destinazioni.

TURISTICO RICETTIVO

Rientrano in tale ambito le zone con tali destinazioni da piano come le attrezzature complementari turistiche riguardanti la ricettività turistica e residenziale, aziende agrituristiche esistenti e le aree turistico alberghiere.

VERDE PUBBLICO – SERVIZI

Aree destinate ad attrezzature pubbliche e di pubblico interesse: rientrano in tale ambito le zone con destinazioni varie prevalentemente destinate a svago (cinema, teatri), verde pubblico attrezzato, servizi pubblici, attrezzature pubbliche di interesse comune, aree per l'istruzione, centri sportivi, insediamenti commerciali eventuali eliporti, depuratori, cave e parcheggi.

VERDE PRIVATO

Rientrano in tale ambito le zone con tali destinazioni.

AGRICOLO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
Quadro di Riferimento Programmatico	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	46 di 60

Sono queste le parti del territorio prevalentemente destinate ad uso agricolo e coltivazione di fondi, seminativo, irrigui e frutteti, incluse le aree agricole semplici (attività agricola diretta) e di pregio (sede di un'agricoltura di tipo orticolo part-time e con prospettive agrituristiche) o non pianificate.

INFRASTRUTTURE STRADALI

Rientrano in tale ambito le zone con tali destinazioni e non rientrano, per loro natura, nell'ambito degli standard territoriali.

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Rientrano in tale ambito le zone con tali destinazioni.

VINCOLO GENERICO DA PRG

Rientrano in tale ambito le zone le fasce di rispetto dei cimiteri.

AREA DI RISPETTO

Rientrano in tale destinazione le fasce di rispetto in prossimità di strade, ferrovie corsi d'acqua e pozzi/sorgenti; tale area costituisce un territorio inedificabile.

ATTREZZATURE MILITARI


Rientrano in tale ambito le zone con tali destinazioni.

PARCO O RISERVA NATURALE PROTETTA

Rientrano in tale ambito le zone con tali destinazioni.

Il tracciato si sviluppa per la maggior parte in aree a destinazione agricola. Di seguito vengono sintetizzate le situazioni di sensibilità riscontrate nei diversi comuni attraversati.

Comune	Sensibilità riscontrate
Rho	Il progetto risulta compatibile con la pianificazione comunale in quanto si sviluppa prevalentemente in zona destinata ad infrastrutture su ferro, già esistente nel disegno urbanistico. Vengono comunque marginalmente interferite l'area ex deposito AGIP, l'area nei pressi del Fiume Olona classificata come Ambito di salvaguardia del Parco dell'Olona ed il Territorio del Parco Sud Milano nella zona interclusa tra le due linee ferroviarie ed il confine comunale con Pregnana Milanese. È altresì interferita la fascia di rispetto (vincolo generico) del cimitero localizzato in adiacenza al Canale scolmatore Nord ovest sul lato sud della linea per Novara.
Pregnana Milanese	La linea attraversa l'ambito comunale a nord del centro abitato lambendo zone prevalentemente residenziali nella parte sud e zone destinate a verde pubblico e servizi (Zone a verde di margine per la protezione delle infrastrutture) a nord. Il progetto risulta comunque compatibile con la pianificazione comunale in quanto si sviluppa prevalentemente in ambito ferroviario ad eccezione di un'area residenziale di completamento marginalmente interferita tra il km 1+380 ed il km 1+850.
Vanzago	La linea attraversa l'ambito comunale nella parte sud est dell'abitato. Il progetto ricade prevalentemente in area ferroviaria interessando comunque nell'allargamento le limitrofe zone residenziali di

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE																	
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A

	completamento. La zona della fermata con in relativo parcheggio ricade in una zona a verde pubblico e servizi.
Pogliano Milanese	<p>Il progetto risulta compatibile con la pianificazione comunale in quanto si sviluppa in zona destinata ad infrastrutture su ferro, già esistente nel disegno urbanistico.</p> <p>Vengono comunque marginalmente interferite: un'area residenziale di completamento posta a nord ovest della linea tra il km 3+930 e il km 4+050m, una zona produttiva posta a sud est della linea tra il km 3+930 e il km 4+180, una zona a verde privato tra il km 4+050e il km 4+220 e un'area di rispetto cimiteriale (Vincolo Generico PRG)</p>
Nerviano	<p>Gli ambiti attraversati sono prevalentemente destinati a fascia di rispetto. Il progetto nel suo sviluppo non crea squilibri all'assetto urbanistico comunale e risulta coerente con le destinazioni di piano.</p>
Parabiago	<p>Il progetto ricade pressoché esclusivamente nella fascia di rispetto ferroviaria. Unica eccezione è il parcheggio della stazione che ricade in un'area destinata a servizi tra i quali le NTA comprendono anche i parcheggi. Il progetto nel suo sviluppo non crea pertanto squilibri all'assetto urbanistico comunale e risulta coerente con le destinazioni di piano.</p>
Castellanza	<p>La linea nel tratto interessa una zona a destinazione prevalentemente produttiva. Il progetto si sviluppa parte in sede, parte nella fascia di rispetto ferroviario, ed in parte interferendo con i margini di aree a destinazione produttiva e a servizi pubblici.</p>
Busto Arsizio	<p>Il progetto si sviluppa parte in sede e parte nella fascia di rispetto ferroviario. Non sono stati rilevati livelli di incompatibilità ed il progetto è coerente con il P.R.G.</p>

10.3 VALUTAZIONE DELLE COERENZE E CRITICITÀ DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA

La pianificazione locale non pone indirizzi o discipline stringenti per l'intervento in esame; il tracciato di progetto dovrà comunque essere recepito dagli strumenti urbanistici dei diversi comuni interessati.

L'adeguamento interessa prevalentemente aree a destinazione ferroviaria ovvero la sua fascia di rispetto individuata dagli strumenti urbanistici.


Ciò nondimeno, considerata l'elevata antropizzazione dei luoghi si rilevano diverse interferenze con i margini di aree a destinazione residenziale, produttiva, o per servizi pubblici e di interesse generale.

10.4 PARTI ESTERNE COINVOLTE

Si evidenziano le sensibilità territoriali connesse a questo aspetto e strettamente alle destinazioni d'uso assegnate dagli strumenti urbanistici comunali (amministrazioni comunali, ma anche cittadini proprietari delle aree interferite).

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
Quadro di Riferimento Programmatico	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	48 di 60

Le ricadute, in questo caso saranno principalmente dovute alle limitazioni all'uso del territorio.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

11 AREE PROTETTE


11.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

Quadro normativo Nazionale

- Legge 6 dicembre 1991, n. 394, “Legge Quadro per le aree naturali protette” che detta i “principi fondamentali per l’istituzione e la gestione delle aree naturali protette, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale del paese”.
- Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 8 Settembre 1997, “Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli *habitat* naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” (G.U. n. 248 del 23 ottobre 1997);
- Decreto Ministeriale del 3 Aprile 2000, “Elenco dei siti di Importanza Comunitaria e delle Zone di Protezione Speciali, individuati ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE”, (G.U. n.95 del 22 Aprile 2000).
- Decreto Ministeriale n. 224 del 3 settembre 2002, “Linee guida per la gestione dei Siti Natura 2000” pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 24 settembre 2002; è finalizzato all’attuazione della strategia comunitaria e nazionale rivolta alla salvaguardia della natura e della biodiversità, oggetto delle Direttive comunitarie Habitat (92/43/CEE) e Uccelli (79/409/CEE).
- Legge 3 Ottobre 2002, n°221 - Integrazioni alla legge 11 febbraio 1992, n. 157, in materia di protezione della fauna selvatica e di prelievo venatorio, in attuazione dell’articolo 9 della direttiva 79/409/CEE. (GU n. 239 del 11 ottobre 2002).
- Decreto del Presidente della Repubblica 12 marzo 2003 n. 120, “Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003).
- Decreto 3 luglio 2008: Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare “Primo elenco aggiornato dei Siti di Importanza Comunitaria per la regione biogeografica mediterranea in Italia, ai sensi della direttiva 92/43/CEE”.

Quadro normativo comunitario

- Direttiva *Habitat* (92/43/CEE).
- Direttiva 97/62/CEE. Direttiva del Consiglio del 27 ottobre 1997 recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE del Consiglio relativa alla conservazione degli *habitat* naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche. GUCE n. L 305 del 08/11/1997.

	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

- Direttiva Uccelli (79/409/CEE).
- Direttiva 79/409/CEE del Consiglio del 2 aprile 1979 concernente la conservazione degli uccelli selvatici. GUCE n. 103 del 25 aprile 1979 modificata da: Direttiva 81/854/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1981 che adatta la direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici, a seguito dell'adesione della Grecia. GUCE L 319, 07.11.1981;
- Direttiva 91/244/CEE della Commissione, del 6 marzo 1991 che modifica la direttiva 79/409/CEE del Consiglio concernente la conservazione degli uccelli selvatici (in particolare, sostituisce gli allegati I e III). GUCE L 115, 08.05.1991 (G.U. 13 giugno 1991, n. 45, 2° serie speciale);
- Direttiva 94/24/CE del Consiglio, dell'8 giugno 1994 che modifica l'allegato II della direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici GUCE L 164, 30.06.1994 (GU 12 settembre 1994, n.69, 2° serie speciale);
- Decisione 95/1/CE del Consiglio dell'Unione europea, del 1° gennaio 1995, recante adattamento degli atti relativi all'adesione di nuovi Stati membri all'Unione europea (Atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia). GUCE L 1, 01.01.1995;
- Direttiva 97/49/CE della Commissione, del 29 luglio 1997. (sostituisce l'allegato I della direttiva Uccelli). GUCE L 223, 13.08.1997(G.U. 27 ottobre 1997, n. 83, 2° serie speciale).

Aree naturali protette

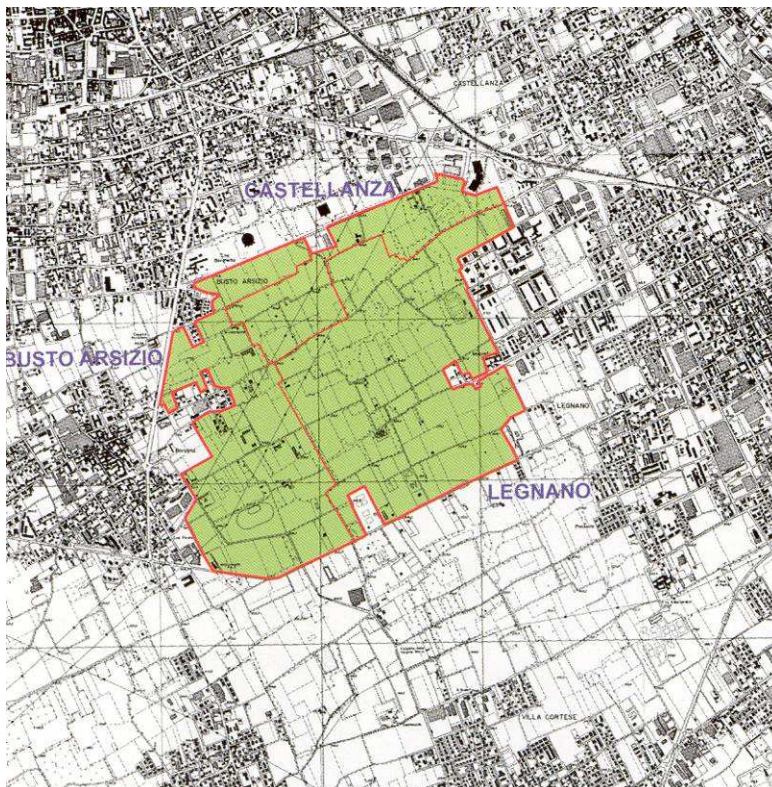
- Legge n. 426 del 9 dicembre 1998 - Nuovi interventi in campo ambientale. (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 291 del 14 dicembre 1998-Serie generale)
- Legge quadro sulle aree protette n. 394 del 6 dicembre 1991 (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 292 del 13 dicembre 1991-Serie generale-supplemento ordinario)

11.2 DESCRIZIONE DEI SITI PRESENTI SUL TERRITORIO

La tavola "Aree protette" (elab. MDL112D22N3SA000P001A), è stata redatta alla scala 1:50.000 per meglio mettere in evidenza il rapporto tra il sistema delle aree protette e il tracciato di progetto.

Dall'analisi della carta tematica si rileva la presenza dei seguenti siti.

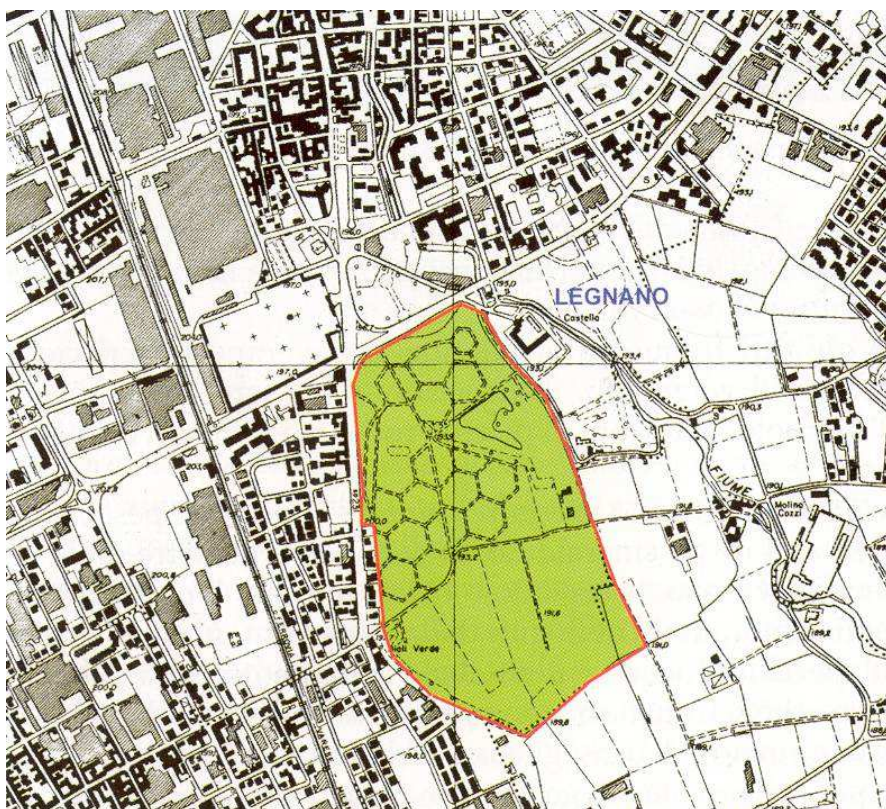
Denominazione	Parco Locale Alto Milanese (non interferito)
Provincia	Varese, Milano
Comune	Busto Arsizio, Castellanza, Legnano
Vincolo	Parco Locale di Interesse Sovracomunale istituito con D.G.R. 4/25200 del 27/10/1987
Ente di gestione	Consorzio di province e comuni interessati
Strumento di pianificazione	Delibera di riconoscimento (D.G.R. 27/10/1987, n. IV/25200, D.P.G.R. 17/02/1988, n. 3120/Ec, D.G.R. 30/06/1992, n. 5/24483) Piano Pluriennale degli Interventi in preparazione P.T.C. Milano, artt. 31,35, 39, 64



Denominazione	Bosco di Legnano (Parco Castello) non interferito
Provincia	Milano
Comune	Legnano
Vincolo	Parco Locale di Interesse Sovracomunale Parco istituito con D.G.R. 793 del 23/03/1976
Ente di gestione	Comune di Legnano

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
Quadro di Riferimento Programmatico	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	52 di 60

Strumento di pianificazione Delibera di riconoscimento (D.G.R. 23/06/1976, n. 793); Piano Pluriennale degli interventi in preparazione
P.T.C. Milano art. 31



Denominazione **Parco Locale del Roccolo (interferito)**

Provincia Milano

Comune Canegrate, Parabiago, Nerviano

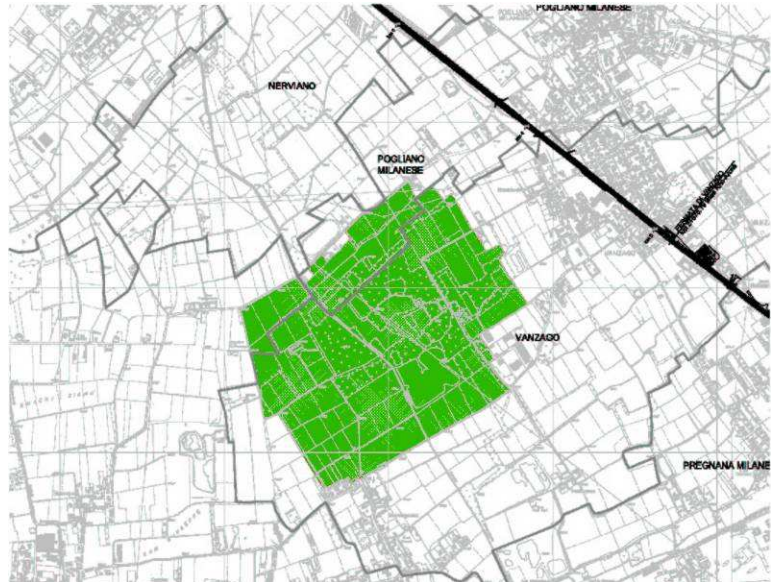
Vincolo Parco Locale di Interesse Sovracomunale Parco istituito con D.G.R. 5/57367 e D.G.R. 6/33671

Ente di gestione Convenzione tra i comuni interessati

Strumento di pianificazione Delibera di riconoscimento e di ampliamento (D.G.R. 27/09/1996, n. 2619 e D.G.R. 19/12/1997, n. VI/33671)
Piano Pluriennale degli Interventi in preparazione; Piano Particolareggiato in corso di approvazione.
P.T.C. Milano artt. 31, 32, 63, 64

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
Quadro di Riferimento Programmatico	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	53 di 60

Denominazione	Riserva naturale Bosco WWF di Vanzago (non interferito)
Provincia	Milano
Comune	Vanzago
Vincolo	Riserva naturale istituita con D.C.R. 2113 del 27/03/1983; S.I.C/ZPS. IT2050006 (D.M. 03/04/2000)
Ente di gestione	WWF Lombardia
Strumento di pianificazione	Piano della Riserva approvato con D.G.R. 6/13207 del 17/05/1996



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
Quadro di Riferimento Programmatico	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	54 di 60

Denominazione	Parco Agricolo Sud Milano (interferito)
Provincia	Milano
Comune	Pregnana Milanese, Rho
Vincolo	Parco regionale istituito con L.R. 24/90
Ente di gestione	Provincia di Milano
Strumento di pianificazione	P.T.C. approvato con D.G.R. 7/818 del 03/08/2000

11.3 VALUTAZIONE DELLE INTERFERENZE E RICADUTE DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA

Dall'esame dei vari strumenti legislativi considerati relativamente all'area oggetto dello studio, non sono emersi elementi di incompatibilità tra il progetto e le norme ambientali vigenti.

Ciò nondimeno si deve evidenziare che a circa 750 m è localizzato il SIC/ZPS IT2050006 "Bosco di Vanzago".

Il bosco riveste una certa importanza sia per la presenza di habitat forestali e di habitat di tipo igro-idrofilo di interesse comunitario, sia per la ricchezza delle componenti faunistica e floristica. In particolare si segnala, per quanto riguarda l'ornitofauna, la presenza di specie di interesse comunitario.

Nonostante l'area protetta sia collocata oltre l'abitato di Vanzago, ad ovest della linea ferroviaria, nel corso della procedura di Impatto ambientale avviata per il progetto preliminare del 2003 è stata sviluppata una relazione di incidenza.


Tale studio riportava in conclusione quanto segue:

"l'opera in esame non interessa direttamente l'area del Bosco di Vanzago in quanto (...) l'intervento è localizzato ad una distanza tale da non produrre impatti apprezzabili sugli habitat presenti. Occorre inoltre tenere presente che il perimetro del Bosco di Vanzago risulta essere ben delimitato da un'imponente recinzione che quindi rende tale biotopo, da un lato, impermeabile al territorio e nel contempo meno vulnerabile rispetto ai processi di trasformazione che si verificano esternamente. Il fattore di impatto, relativamente più significativo, è prevalentemente legato all'esercizio della linea e riguarda il disturbo di tipo acustico prodotto dai treni in transito sull'ornitofauna. In generale, rispetto agli attuali livelli di organizzazione del territorio, il nuovo intervento non si configura come un ulteriore elemento di frammentazione e l'attuale organizzazione spaziale degli edificati e del sistema infrastrutturale è tale da non consentire una radicale trasformazione degli assetti consolidati. Pertanto non si ipotizzano trasformazioni tali da alterare gli habitat presenti nel territorio e nel biotopo ..."

In ottemperanza alla prescrizione del CIPE sono stati sviluppati nel Quadro di Riferimento Progettuale gli interventi previsti al miglioramento complessivo del SIC/ZPS riportati nella

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
Quadro di Riferimento Programmatico	MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	55 di 60

relazione di incidenza e costituiti principalmente da barriere antirumore e fasce vegetali lungo linea, laddove vi erano spazi a disposizione.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A

12 VINCOLI E TUTELE TERRITORIALI

12.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

- D.lgs n.42 del 22/01/2004 “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” e s.m.i.
- D.lgs. 157 del 24/03/2006 Modifiche al paesaggio del D.lgs. 42/2004

12.2 DESCRIZIONE DEI SITI PRESENTI SUL TERRITORIO

Il sistema vincolistico sul territorio interessato dall'intervento è illustrato nelle planimetrie MDL1 12D22 N4 SA000P 001 A - 003 A “Vincoli”.

I vincoli paesaggistici sono stati derivati dal sistema informativo del Ministero dei Beni e delle attività culturali SITAP, dai PTCP di Milano e Varese, dai dati scaricati dal Geoportale della Lombardia e dalle competenti Soprintendenze ai Beni Archeologici.

Attraverso gli elaborati cartografici acquisiti si è provveduto ad individuare le aree sottoposte a vincolo poste entro una fascia di 2 km a cavallo del tracciato.

Dall'analisi della documentazione fornita, alla fase di progetto attuale sono individuati e perimetrati i seguenti vincoli:

Protezione delle bellezze naturali: in questa categoria sono state inserite quelle aree che sono tutelate per caratteristiche ambientali o paesistiche ai sensi D.Lgs. 42/2004, Art.136, ex L.1497/39.

Fascia di rispetto fluviale: tale vincolo è posto in corrispondenza di corsi d'acqua di una certa rilevanza per una fascia di 150 m dalla sponda dell'alveo o dall'argine del fiume. Tali fasce individuano aree della larghezza minima di 300 m (D.Lgs. 42/2004, art. 142 - c: fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al T.U. approvato con R.D. 1775/33 ex L. 431/85).

Territori coperti da boschi e foreste o sottoposti a vincoli di rimboscamento: Le aree coperte da boschi sono state individuate sulla base delle indicazioni desunte dal Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) e dai PTCP. (D.Lgs. 42/2004, art. 142 - g ex L.431/85).

Parchi e riserve: Le aree protette nazionali e regionali, nonché i territori di protezione estrema dei parchi (D.Lgs. 42/2004, art. 142 – f ex L.431/85).

Beni di interesse artistico e storico: in questa categoria sono state inserite quei beni che sono tutelati per caratteristiche storico, monumentali e artistiche ai sensi D.Lgs. 42/2004, art. 10 ex L 1089/39.

Di seguito vengono sintetizzati ed individuati su ortofoto i vincoli interferiti dal tracciato di progetto.

I vincoli interferiti dalle opere di progetto sono riportati negli elaborati MDL112D22N4SA000P001A, MDL112D22N4SA000P002A e MDL112D22N4SA000P003A.

PROGRESSIVA [KM]	TIPO DI VINCOLO	COMUNE
PRG Rho		
In corrispondenza dell'attraversamento del Canale Scolmatore delle Piene Nord Ovest Milano	TERRITORI BOSCATI	RHO
Quadruplicamento		
17+240 -17+700 Linea Novara 0+000-Linea Progetto	Rispetto Fluviale (Fiume Olona) e TERRITORI BOSCATI	RHO
fino al km 0.9+000 circa	TERRITORI BOSCATI PARCHI E RISERVE (Parco agricolo Sud Milano)	PREGNANO MILANESE
da km 3+800 circa fino alla stazione di Parabiago (km 7+828.81)	TERRITORI BOSCATI	PREGNANO MILANESE-NERVIANO
tra il km 9 ed il km 10 circa	TERRITORI BOSCATI	PARABIAGO e CANEGRATE

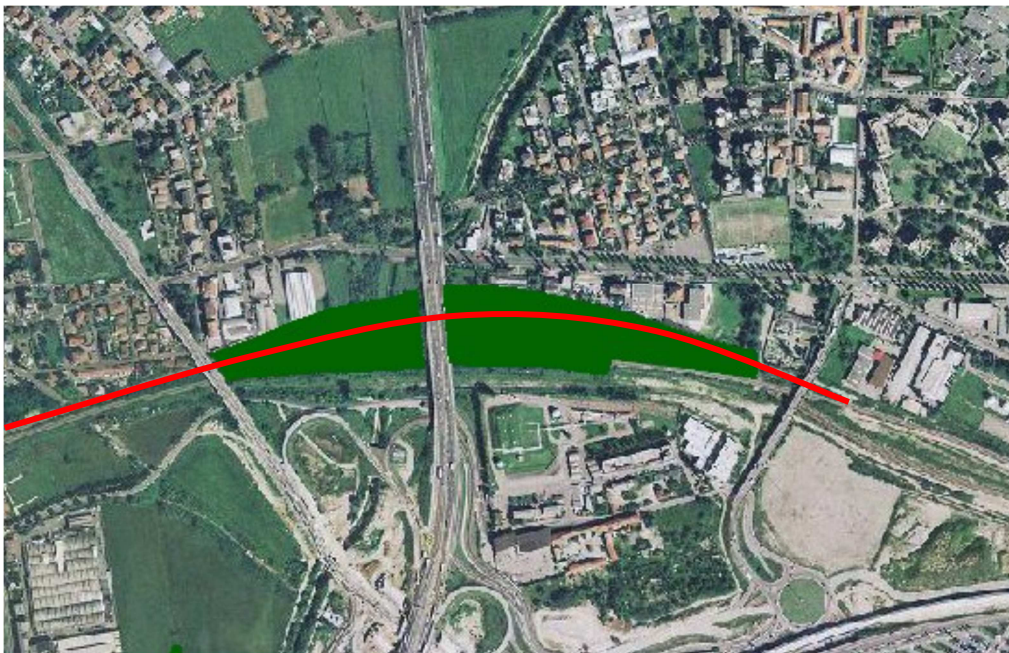


Figura 12-1 - "Vincolo "Territori coperti da boschi (art. 142 lett. g)" nel comune di Rho. In rosso è riportato il tracciato della linea in progetto.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	58 di 60



Figura 12-2 - “Vincolo di rispetto fluviale (art. 142 lett. c)” e “Territori coperti da boschi (art. 142 lett. g)” in corrispondenza dell’attraversamento del Fiume Olona. In rosso è riportato il tracciato della linea in progetto.

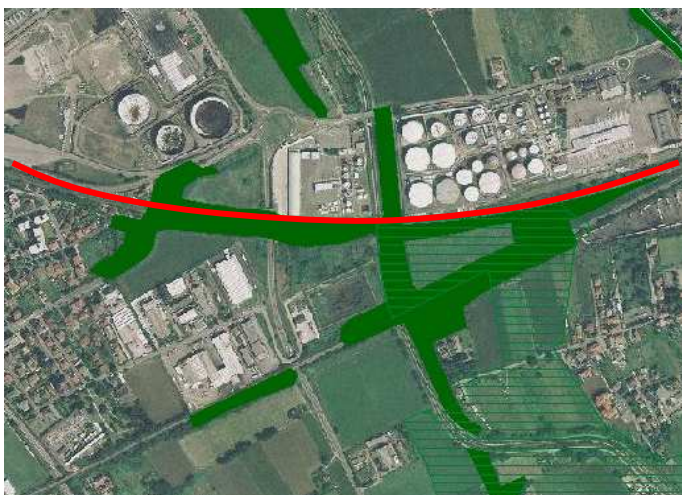


Figura 12-3 - Vincolo “Territori coperti da boschi (art. 142 lett. g)” e vincolo “Parchi e Riserve (art. 142 lett. f)” esistente in corrispondenza dello “Scolmatore delle Piene Nord Ovest Milano”. In rosso è riportato il tracciato della linea in progetto.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
MDL1	12	D	22	RG	SA000P	001	A	59 di 60



Figura 12-4 - Vincolo "Territori coperti da boschi (art. 142 lett. g)" esistente lungo il canale secondario che si sviluppa parallelo alla ferrovia e attraversa i comuni di Pogliano, Nerviano e Parabiago. In rosso è riportato il tracciato della linea in progetto.



Figura 12-5 - Vincolo "Territori coperti da boschi (art. 142 lett. g)" in corrispondenza del Canale Villoresi (area tecnica Villoresi), nel comune di Parabiago. In rosso è riportato il tracciato della linea in progetto.


	PROGETTO DEFINITIVO POTENZIAMENTO DELLA LINEA RHO-ARONA. TRATTA RHO – GALLARATE QUADRUPPLICAMENTO RHO – PARABIAGO E RACCORDO Y PRIMO LOTTO FUNZIONALE								
	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Quadro di Riferimento Programmatico	COMMESSA MDL1	LOTTO 12	FASE D	ENTE 22	TIPO DOC. RG	CODIFICA DOCUMENTO SA000P	PROGR. 001	REV. A



Figura 12-6 - Vincolo "Territori coperti da boschi (art. 142 lett. g)" in corrispondenza di via Buozzi nel comune di Parabiago (area tecnica). In rosso è riportato il tracciato della linea in progetto.

12.3 VALUTAZIONE DELLE INTERFERENZE E RICADUTE DI NATURA AMBIENTALE E LEGISLATIVA

Dall'analisi effettuata emerge che le interferenze sono relative alla presenza del vincolo paesaggistico in base all'articolo 142 del D.Lgs 42/04 (lett. c – fasce di rispetto dei corsi d'acqua, lett. f – parchi e riserve e lett. g – territori coperti da boschi) e precisamente all'interno delle fasce fluviali dei fiumi Olona e Lura, del Parco Agricolo Sud Milano e di diverse aree vincolati per la presenza di territori boscati lungo la linea ferroviaria oggetto del potenziamento.

Per tali aree è stata predisposta un'Analisi paesaggistica ai sensi del DPCM 12/2005 (MDL112D22RGIM0007001A), che ha lo scopo di valutare l'inserimento paesaggistico delle opere previste dal progetto di potenziamento.

12.4 PARTI ESTERNE COINVOLTE

Le parti interessate sono costituite dalle competenti Soprintendenze per i beni paesaggistici ed archeologici e dagli Enti Locali.