



RegioneLombardia

**Giunta Regionale**

Direzione Generale Ambiente e Clima  
Commissione Istruttoria regionale per la V.I.A.

**Procedura di VIA nazionale  
Cod. regionale SILVIA VIA207-MA  
Cod. Autorità competente MiTe ID-VIP 6028**

**Progetto definitivo del Quadruplicamento Rho -Parabiago e raccordo Y, relativo al  
potenziamento della linea ferroviaria Rho - Arona, tratta Rho-Gallarate**

**Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

**Relazione istruttoria  
approvata dalla Commissione regionale per la VIA  
nella seduta asincrona n. 9 del 31/8/2022**

# Sommario

1. Premessa .....	3
2. Caratteristiche del progetto e localizzazione .....	3
3. Partecipazione al procedimento.....	4
3.1 Osservazioni del pubblico.....	4
3.2 Pareri degli Enti interessati e degli Enti territoriali.....	4
4. Quadro ambientale e valutazione degli impatti .....	10
4.1. Mobilità .....	10
4.2. Qualità dell'aria .....	12
4.3. Rumore e vibrazioni.....	12
4.4. Aziende a Rischio Incidente Rilevante.....	12
4.5. Paesaggio.....	13
4.6. Componenti naturalistiche e biodiversità – Valutazione di incidenza .....	13
4.7. Ambiente idrico .....	17
4.8. Consumo di suolo .....	17
4.9. Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo .....	17
4.10. Salute pubblica .....	18
5. Piano di Monitoraggio .....	18
6. Considerazioni conclusive.....	20

## 1. Premessa

L'istanza di valutazione di impatto ambientale (VIA) riguarda la realizzazione dell'intervento di potenziamento della linea Rho-Arona, nel tratto compreso tra la stazione di Rho (inclusa) e la stazione di Parabiago (inclusa), attraverso un quadruplicamento dell'attuale linea, nonché nella zona prossima a Busto Arsizio, attraverso l'introduzione di un raccordo (Y) tra la linea FS e quella di Ferrovie Nord Milano.

Nel seguito si riportano i principali passaggi istruttori caratterizzanti il procedimento di competenza statale:

- RFI (Proponente) ha depositato istanza di VIA in data 15/04/2021 al competente Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) che ha dato avvio alla consultazione pubblica dandone comunicazione alla Regione e agli Enti territoriali in data 12/05/2021;
- in data 10/08/2021 Regione Lombardia (con nota prot. T1.2021.72126) ha inviato al MiTE il proprio contributo istruttorio con richieste di integrazione a seguito delle risultanze della prima fase istruttoria ed acquisiti i contributi della Commissione istruttoria V.I.A. Regionale (CVIA) e degli Enti coinvolti;
- in data 28/02/2022 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS (CTVA) del MiTE ha richiesto al Proponente integrazioni;
- il Proponente, in data 30/05/2022, ha depositato le integrazioni richieste;
- il MiTE, a seguito del deposito della documentazione integrativa, ha disposto in data 7/06/2022 la ripubblicazione dell'avviso al pubblico sul sito web e l'avvio della nova consultazione pubblica;
- in data 21/6/2022 Regione Lombardia (con nota prot. T1.2022.46464) segnalava al competente MiTE che le integrazioni depositate da RFI, comprensive anche di documentazione ai fini della Valutazione di Incidenza, non risultavano trasmesse alla Riserva Naturale Regionale "Bosco WWF di Vanzago" Ente gestore della riserva naturale e del sito natura 2000.

## 2. Caratteristiche del progetto e localizzazione

Il progetto di potenziamento dell'attuale tratta a doppio binario Rho- Gallarate sulla linea Rho-Arona è ubicato a nord-ovest del capoluogo lombardo ed interessa la provincia di Milano, nella fascia di territorio costituita dai comuni di Rho, Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese, Nerviano, Parabiago, Canegrate, Legnano, e la provincia di Varese, relativamente al territorio dei comuni di Castellanza e Busto Arsizio.

Il progetto riguarda la realizzazione del potenziamento della linea Rho-Arona, nel tratto compreso tra la stazione di Rho e la stazione di Parabiago, attraverso un quadruplicamento dell'attuale linea, nonché l'introduzione di un raccordo (Y) tra la linea FS e quella di Ferrovie Nord Milano a Busto Arsizio.

L'intervento si configura come *Primo Lotto Funzionale* dell'intero potenziamento della linea, che a sua volta rientra in un programma di interventi previsti per l'implementazione del corridoio europeo TEN-T Reno-Alpi, che hanno come obiettivo una ripartizione modale delle merci in favore del trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma.

Lo Studio di Impatto Ambientale, oggetto della presente valutazione, riguarda le integrazioni e modifiche apportate al progetto rispetto alla configurazione del Progetto Definitivo pubblicato in data 15.10.2013 (P.D. 2013), già sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale (di cui al "parere favorevole con prescrizioni" dalla Commissione Speciale VIA n. 1509 del 23/5/2014), modifiche introdotte a seguito di normative sopraggiunte, modifiche dello stato dei luoghi e recepimento delle osservazioni e prescrizioni del CSLPP (pareri n. 98/2014 del 26/9/2014 e n. 73/2019 del 29/11/2019).

Dalla documentazione agli atti si evidenzia che le modifiche progettuali con potenziale rilevanza sul piano ambientale, e che hanno reso necessario un aggiornamento dello SIA, riguardano in particolare:

Modifiche progettuali con ricadute puntuali o, in ogni, caso di significato locale:

- A. Modifica al progetto della nuova opera di attraversamento del Fiume Olona;
- B. Modifica al progetto di adeguamento dell'esistente Ponte sullo scolmatore Olona;

C. Modifica alla Variante di Tracciato ferroviario prevista in corrispondenza delle Aree R.I.R. nei Comuni di Rho e Pregnana;

Modifiche progettuali con ricadute diffuse.

D. Modifica al Sistema di drenaggio delle acque di piattaforma;

E. Ottimizzazione costruttiva delle Barriere Acustiche;

F. Modifica al sistema della Cantierizzazione.

A fronte della richiesta di integrazioni si segnala che il Proponente ha modificato il progetto a seguito dell'accoglimento della soluzione della deviazione del Canale derivatore "Parabiago/Valle Olona", trasmessa dal Consorzio di bonifica Est Ticino Villoresi che comporta la minor interferenza possibile con il comparto agricolo servito, con l'obiettivo principale di salvaguardare le utenze agricole.

Per una maggiore descrizione del progetto si rimanda a quanto depositato agli atti.

### **3. Partecipazione al procedimento**

Durante l'iter istruttorio sono pervenute a Regione Lombardia, nell'ambito del sub procedimento di competenza ministeriale, le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 24 comma 3 del d.lgs. 152/2006.

#### **3.1 Osservazioni del pubblico**

- Roberta Barbaglio (prot. in atti regionali T1.2022.48335 del 28/6/2022);
- Michele Ieva (prot. in atti regionali T1.2022.48762 del 30/6/2022);
- Morgan Bossi (prot. in atti regionali T1.2022.48783 del 30/6/2022);
- Vincenzo Miccio e Raffaella Frassi (prot. in atti regionali T1.2022.48796 del 30/6/2022).

Le osservazioni di cui sopra fanno in sintesi riferimento a preoccupazioni e possibili criticità derivanti dal nuovo cantiere di via Milano in Vanzago, che andrebbe a collocarsi in un'area centrale e nevralgica per la circolazione stradale (vista anche la presenza di zona di accesso ai parcheggi dell'attuale stazione ferroviaria e zona accesso a circa 150 box del condominio di via Assisi 6) oltre che la collocazione di fronte/di fianco a una zona ad alta densità abitativa.

#### **3.2 Pareri degli Enti interessati e degli Enti territoriali**

Sono pervenuti i seguenti pareri trasmessi anche al competente Ministero della Transizione Ecologica.

- **Comune di Nerviano**, con nota dell'Assessore ai Lavori Pubblici del Responsabile dell'Area Pianificazione e gestione del territorio, (prot 20987 del 30/6/2022), chiede:
  - che tutti gli elementi lineari e boschivi del comparto in mappa (figura 1 del parere reso) ancorché non ricadenti nel territorio comunale, vengano ripristinati e ampliati prioritariamente nel territorio del parco del Roccolo con attenzione non solo allo strato arboreo, ma anche arbustivo ed erbaceo. In particolare, si realizzi un doppio filare arboreo/arbustivo lungo la nuova viabilità (tratto NRX1) che verrà realizzata in prossimità dell'ambito F05;
  - che il progetto del nuovo canale derivatore di Parabiago (con variante evidenziata nella foto aerea figura 2 del parere reso) preveda il mantenimento degli elementi vegetali lineari (figura 3 del parere reso);
  - nel territorio del Parco del Roccolo la creazione di alcune aree profonde e impermeabilizzate localizzate sulla rete secondaria (limitrofa al canale principale), utili quali pozze per anfibi, come già sperimentato in altri ambiti del reticolo irriguo del Villoresi;
  - per tutte le aree di cantiere che insistono su superficie agricole, sia su quelle naturali o seminaturali una volta terminato il cantiere siano restituite al loro stato originario, sia morfologico, sia vegetazionale, ripristinando, nel caso delle aree agricole, tutti gli elementi naturali eventualmente presenti (siepi, filari, macchie e alberi isolati), lo strato di coltivo (da conservare in situ durante la fase di cantiere) e la possibilità di irrigazione. Il ripristino di tutte le aree di cantiere anche non agricole dovrà avvenire previa verifica di eventuali contaminazioni accidentalmente avvenute in fase di cantiere e loro completa bonifica.

- **Comune di Parabiago**, con nota dell'Assessore ai Lavori Pubblici, Patrimoni pubblico, Parabiago senza barriere, Ambiente ed ecologia, Agenda 21 (prot. 4454 del 1/7/2022) chiede quanto riportato alle richieste del Comune di Nerviano di cui al precedente punto.
- **Comune di Castellanza** con D.G.C. n. 78 del 6/7/2022:
  - conferma i contenuti del documento prot. 4208 del 16/02/2022 relativo alle osservazioni inerenti la Conferenza di Servizi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)
  - conferma i contenuti del documento del 12/01/2021 inviato a Regione Lombardia e MIT
  - riconferma quanto espresso con D.G.C. n. 71 del 9/6/2021 (Osservazioni sulla procedura di valutazione di Impatto Ambientale)
  - approva osservazioni in merito ai possibili effetti negativi determinati dall'intervento in esame, in sintesi riconducibili a:
    - realizzazione di un cantiere in un'area (di cui ai mappali 5215, 5280, 5217, 35, 1154, 1155, 36, 5204, 4046) di proprietà comunale che risulta essere inserita nel Piano di Indirizzo Forestale come area boscata;
    - problemi legati allo scarico delle acque nere non collegate alla rete fognaria comunale per il quale necessita acquisire il parere, attualmente mancante, di Cap Holding quale gestore di rete, oltre alla dimostrazione della capacità di smaltimento delle acque meteoriche delle coperture e dei piazzali secondo i dettami dell'invarianza idraulica;
    - impatto sul traffico interno di quartiere derivante dalla realizzazione del nuovo raccordo ad Y (incremento del traffico in relazione alla realizzazione del nuovo sottopasso in corrispondenza di una scuola elementare esistente);
    - allungamento dei percorsi per raggiungere la città di Busto Arsizio, aumento pericolosità, rischio incidenti per immissione dei flussi veicolari sul tracciato che si riversa in via Mons. Colombo in quanto non vi è traccia nel progetto della soluzione di mitigazione ambientale richiesta dal Consiglio Comunale di Castellanza nella seduta del 22/11/2013 (nuova rotonda all'incrocio tra via Turati e via Mons. Colombo) come condizione indispensabile da attuarsi per l'accettazione del progetto del raccordo a Y;
    - mancato completamento del percorso del tracciato ciclopeditonale posto nell'area adiacente alla nuova stazione lato EST partendo dalla rotonda di via Kennedy fino a nuovo sottopassaggio ferroviario interessato dall'intervento;
    - necessita tener conto che dovrà essere garantito l'accesso alla SRB (Stazione Radio Base) di trasmissioni posta a ridosso della piazzola di raccolta rifiuti di via Turati nell'ambito dell'occupazione dell'area di cantiere;
    - la realizzazione dei manufatti tecnici posti in quota del tracciato ferroviario di FS linea Milano Domodossola, creeranno aree precluse, le pendenze delle rampe di accesso al sottopasso andranno a interferire con gli accessi carrai dell'area industriale adiacente e con il tracciato dell'attuale pista ciclabile, pregiudicando la fruizione della stessa;
    - mancanza di sufficienti argomentazioni a supporto della necessità di realizzazione del raccordo Y;
    - il permanere delle criticità espresse nel documento inviato il 16/2/2021 prot. n. 4208, che il raccordo per problemi tecnici di immissione nella linea di F.S. potrebbe ostacolare e causare rallentamenti e attese una volta realizzato relativamente ai treni della linea Milano-Gallarate-Sempione, con possibili disagi soprattutto per gli utenti pendolari;
    - alla necessità del posizionamento, entro la fine dei lavori di potenziamento della tratta RHO-ARONA, delle barriere antirumore lungo la tratta nel territorio comunale.
  - ribadisce che le Amministrazioni di Castellanza e Busto Arsizio non sono mai state coinvolte nei processi decisionali inerenti l'approvazione dei progetti.

Con successiva nota del Sindaco prot. 5528 del 4/8/2022

- chiede l'istituzione di un Osservatorio Ambientale
- ribadisce che il progetto in questione
  - non prevede il completamento delle opere inerenti al sottopasso ferroviario per la parte relativa al lato est verso la nuova stazione di FNM, vengono contemplate esclusivamente le opere verso il lato ovest, lasciando l'intervento non fruibile dal punto di vista della struttura viaria per l'utilizzo del sottopasso stesso;
  - l'iniziale assenso condizionato rilasciato dal Comune di Castellanza a seguito di D.C.C. del 22/11/2013, che prevedeva come opere di mitigazione la realizzazione di una nuova

rotonda all'incrocio tra via Turati e via Mons. Colombo, condizione indispensabile da attuarsi per l'accettazione del progetto del raccordo a Y, che contempla un nuovo sottopasso veicolare in via S. Giovanni, non ha mai dato seguito nella progettualità proposta, ne tantomeno si è avuto un riscontro, o è stata proposta un'alternativa.

- **Comune di Vanzago**, con nota del Sindaco prot. 1073 del 7/7/2022:

- trasmette osservazioni e valutazioni approvate con D.G.C. n. 85 del 5/7/2022 che, a fronte di quanto riportato nel documento di 264 pagine di osservazioni (al quale si demanda per completezza delle puntualizzazioni segnalate) e considerato l'elevato impatto ambientale dell'opera sul proprio territorio, chiede *"di dare parere negativo sulla valutazione di impatto ambientale sia per le lacune progettuali, sia per gli errori, sia per la mancanza di giuste misure compensative, sia per l'ostinazione a non voler dare ascolto ai territori, sia per i gravi errori procedurali su VIA/VINCA che vanno a impattare l'ambiente e il benessere dei cittadini tutti. Tale giudizio dato nel Giugno 2021 viene confermato anche se le richieste di aggiornamento e integrazioni da parte della Commissione Tecnica VIA/VAS, derivanti dall'approfondita analisi del progetto e delle osservazioni ricevute, hanno contribuito a migliorare il grado di qualità dello stesso e ridotto un poco le criticità in particolare grazie allo spostamento del Villorosi con il nuovo by-pass"*.

Nel sopra citato documento "Osservazioni del Comune di Vanzago", al paragrafo 10 sono riepilogate le richieste formulate dal Comune e nel seguito sintetizzate.

1. Riprogettare integralmente il tracciato modificando la localizzazione dell'opera
  2. In via subordinata, progettare l'interramento
- Sempre in via subordinata e in difetto rispetto a quanto richiesto sopra:
3. Revisionare il Parere CTVA 1509/2014 in maniera integrale per Vanzago sulla base di tutto il PD2020
  4. Sottoporre a VIA tutto il progetto della Rho-Gallarate
  5. Adeguare il Piano Particellare di Esproprio alla realtà del PD, variato nuovamente tra dicembre 2020 e marzo 2021 e sicuramente da modificare ancora per lo spostamento del Villorosi
  6. Chiedere al Proponente di rendere consistente la documentazione, lacunosa in alcune parti e contraddittoria in altre, a maggior ragione dopo le modifiche introdotte
  7. Chiedere al Proponente di sottomettere Studio di Incidenza considerando la natura completa della Rho-Gallarate
  10. Chiedere al Proponente di rivedere il SIA2021 e predisporre Studio di Incidenza con un'analisi esplicita del parere espresso nel 2013 dal WWF, gestore del SIC-ZSC.
  11. Chiedere al Proponente di sottomettere una Relazione Paesaggistica approfondita
  12. Il Proponente deve presentare il vero scenario trasportistico, in particolare per il traffico merci di tutto il Sistema dei varchi alpini e del corridoio Reno-Alpi
  13. Prescrivere che la linea debba essere specializzata per il traffico passeggeri e non per il traffico merci
  14. Chiedere di rivedere il SIA2021 per renderlo conforme alla pianificazione territoriale su Vanzago, in particolare quella relativa ai corridoi principali della RER, ai varchi e gangli e alle norme del PTCP
  15. Evitare la frammentazione della RER e incrementarne la consistenza e il grado di protezione
  16. Chiedere di rivedere il SIA2021 per ottemperare alle richieste del Comune di Vanzago (Pareri del 2013 e 2021) e del WWF (Parere del 2013) in merito alle componenti ambientali e naturalistiche non sufficientemente approfondite o totalmente mancanti
  17. Convocare un tavolo tecnico con il WWF e con il Comune di Vanzago per approfondire l'impatto ambientale collegato al Sito Natura 2000 prima che il Proponente rediga il nuovo Studio di Incidenza
  18. Nella rivisitazione del SIA2021, chiedere di utilizzare i metodi SWOT e DPSIR
  19. Migliorare la connettività della RER nella zona del Varco n. 8 tra Vanzago e Pregnana con i seguenti interventi:
    - a. creazione di uno o più ecodotti per la fauna nel varco n. 8;

- b. eliminazione dell'opera infrastrutturale di collegamento di via Trento in Vanzago con Isola Maddalena in Pregnana Milanese e previsione di un intervento meno invasivo sul sottovia di Viale Europa Unità;
  - c. rinaturalizzazione della zona "Isola Maddalena" in Pregnana che verrà espropriata integralmente acconsentendo alla richiesta di Pregnana Milanese con l'assenso di tutti i proprietari ivi residenti – vedi osservazioni alla VIA del 29.6.2022 dei sigg.ri Rossoni, Palamaryk, Capacchione, Passarella, Ferrario Dar., Ferrario Dan., Ferrario U., Ferrario F.
  - d. spostamento del cantiere AS01 (vedi richiesta dedicata);
  - e. rinaturalizzazione dell'area lungo via I Maggio dopo le vasche volano;
  - f. spostamento del Canale Villoresi per eliminare la barriera (vedi richiesta dedicata) – già accolta nel Giugno 2022
19. bis Si chiede di costituire un tavolo di lavoro dedicato per la rivisitazione della zona dell'Isola Maddalena in Pregnana Milanese
  20. Inserire le azioni del Piano Gestione del Bosco di Vanzago e quelle richieste dal WWF tra quelle mitigative del SIA2021; in particolare (... omissis ...)
  21. Effettuare l'analisi comparativa dei vari scenari alternativi: (... omissis ...)
  22. Fare l'analisi di cui sopra con il metodo ACB (Analisi Costi-Benefici)
  23. Eliminazione il Raccordo Y come richiesto dagli Enti e dagli stakeholders direttamente interessati
  24. Chiedere al Proponente di produrre una relazione dettagliata sull'interferenza con il Villoresi con un chiaro e dettagliato cronoprogramma delle opere
  28. Nella malaugurata ipotesi che il Villoresi non venga spostato in campagna, mantenere tutte le prescrizioni/richieste in merito ricevute negli anni, in particolare quelle del Consorzio e quelle di Vanzago, inclusi le limitazioni sulle tempistiche di esecuzione di tali lavori;
  29. Spostare il cantiere AS01 dalla Via I Maggio alla vicina area industriale/ferroviaria in Pregnana (ex Viale Lombardia)
  30. Spostare il cantiere AT02 più lontano dalle case (al momento è sotto le finestre del Condominio in via Madre Teresa di Calcutta)
  31. Per la cantierizzazione, utilizzare l'anello viario esterno a Vanzago per il percorso dei mezzi di cantiere (in particolare SP172 e SP172 Variante)
  32. Inserire una prescrizione per non prevedere cantieri (AS o AT) a meno di 150 m dai condomini o dai nuclei densamente abitati
  33. Sul piano di cantierizzazione prevedere e sui percorsi: (... omissis ...)
  34. Costituire un tavolo di lavoro dedicato alla presenza di Regione Lombardia, RFI/Italferr, Consorzio Villoresi, Città Metropolitana di Milano, Comune di Vanzago, e Comune di Pogliano Milanese che porti alla redazione di un protocollo di intesa per l'esecuzione degli interventi SL02, SL04 e SL05 e per la risoluzione delle relative interferenze
  35. Chiedere al Proponente di redigere dedicata perizia tecnica su grado di conservazione del sottovia Gattinoni-Ferrario, piano di monitoraggio da eseguire a spese del Proponente e certificazione di staticità della struttura anche nello scenario dell'incremento dei convogli
  36. Implementare tutte le azioni indicate al paragrafo 5.8 per tutela di flora, fauna ed ecosistemi
  37. Per le barriere antirumore, richiedere di: (... omissis ...)
  38. Prevedere i sistemi di riduzione delle vibrazioni
  39. Redigere un testimoniale di stato a spese di RFI per gli edifici siti nella fascia sino ai 20 metri dalla barriera più esterna
  40. Per quanto riguarda materie prime e rifiuti, terre e rocce da scavo: (... omissis ...)
  41. Per la salute pubblica, seguire le richieste del paragrafo 5.11
  42. Per la mitigazione ambientale, seguire le richieste del paragrafo 5.14
  43. Si invita la Commissione a prendere atto delle richieste puntuali delle problematiche legate agli espropri e collegate in particolare al nuovo sistema di drenaggi e di raccolta acque meteoriche di piattaforma al paragrafo 7
  44. Sempre al paragrafo 7, si puntualizza la necessità di NON interferire con i Parchi pubblici, in particolare con quello fondamentale di via della Filanda, luogo pregiato di

socializzazione e di vita comunitaria e quello di via Quasimodo che risultano pesantemente interferiti dall'opera e dalle misure di mitigazioni scelte: bisogna concertare questi tipi di interventi con il Comune di Vanzago.

45. Si invita la Commissione a prendere atto dell'analisi del rispetto delle prescrizioni già espresse in

precedenza dai vari enti locali, presente al paragrafo 8

46. A seguito dei chiarimenti del Giugno 2022, si conferma la necessità di condividere tra RFI e il Comune i progetti di mitigazione ambientale sul territorio di Vanzago in quanto non corretti e impattanti

47. È significativo considerare come il bilancio di impatto in termini di consumo di suolo sia cresciuto dal PD2013 al PD2021, e sarà ancora superiore nel progetto depositato il Giugno 2022. Si chiede che RFI verifichi con attenzione questo parametro e modifichi il progetto riducendo l'impatto di consumo di suolo.

48. In merito al nuovo by-pass del Villorese previsto nel Giugno 2022 si chiede che (... omissis ...)

- chiede a Regione Lombardia e al MIT la convocazione di tavoli tecnici.

Con successiva nota del Sindaco prot. 11584 del 25/7/2022 trasmette richiesta da valutare nell'ambito della procedura VIA/VINCA (richiesta di istituzione Osservatorio Ambientale)

- **Provincia di Varese**, con nota del Dirigente dell'Area Tecnica (in atti regionali prot. T1.2022.49349 del 1/7/2022), vista la documentazione integrativa conferma il parere espresso dalla provincia con atto dirigenziale n.143 del 9/6/2021 che decreta:

- di approvare gli esiti dell'istruttoria contenuti nel documento tecnico (Allegato A) redatto in esito all'esame dello Studio di Impatto Ambientale;
- di esprimere il seguente parere: *"dall'esito dell'istruttoria effettuata, con il supporto del Gruppo di Lavoro provinciale in materia di VIA, si ritiene che, per quanto di competenza di questo Ente, le modifiche apportate al progetto definitivo (...) ricadenti nel territorio della Provincia di Varese, non generino elementi di particolare criticità e, pertanto, si rileva la compatibilità ambientale delle stesse"*;

- **Città Metropolitana di Milano**, con nota della Responsabile del Servizio azioni per la sostenibilità territoriale (in atti regionali prot. T1.2021.76197 del 30/8/2021), evidenzia quanto segue:

#### Sistema paesaggio

- per quanto riguarda il paesaggio segnala la necessità di trattare con particolare attenzione gli aspetti di inserimento ambientale finalizzati a minimizzare l'impatto delle infrastrutture, adottando opere di compensazione coerenti con le politiche di tutela del paesaggio e delle valenze ecologiche;
- per la definizione progettuale delle opere di mitigazione e compensazione può essere utilizzato il Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali allegato al nuovo PTM;
- ribadisce l'importanza di anticipare la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione delle trasformazioni previste, per migliorare la sostenibilità dell'infrastruttura anche nella fase di cantiere;

#### Componente ecologica

- il progetto ferroviario deve farsi carico della ricostruzione della continuità ecologica, prefigurando uno stato finale dei territori migliore di quello attuale; nel caso di interventi interferenti con i varchi, è necessario prevedere passaggi faunistici adeguati a soddisfare l'esigenza di permeabilità ecologica;
- anche in corrispondenza dello scavalco dei corsi d'acqua, il progetto dovrà tener conto dell'interferenza con i corridoi ecologici dei corsi d'acqua e, sempre con riferimento alle tipologie progettuali di cui al Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali allegato al nuovo PTM, dovrà assicurare la continuità ecologica delle rive dei canali;

#### Componente idraulica e idrogeologica

- preso atto delle modifiche progettuali volte a favorire l'immissione delle acque meteoriche sul suolo e nei primi strati del sottosuolo, in riferimento a tale soluzione ricorda la necessità di evitare la veicolazione di sostanze inquinanti verso le falde;
- in relazione alle possibili interferenze con i fontanili, in caso di opere che ricadano in prossimità degli stessi dovranno essere adottate tutte le soluzioni progettuali e misure volte ad evitare impatti;
- per quanto riguarda possibili interferenze in fase di cantiere o di esercizio con le falde acquifere, la soluzione ottimale sarebbe quella di evitare interferenze con la falda;

#### Aspetti trasportistici

Ritiene necessario che il progetto espliciti le azioni che contribuiscono agli obiettivi di:

- riduzione del consumo di suolo con adeguata progettazione delle aree contermini ai tracciati infrastrutturali;
- miglioramento dell'inserimento ambientale e paesistico delle nuove infrastrutture e di quelle da potenziare sia mediante soluzioni progettuali ambientalmente compatibili, sia proponendo adeguate opere di mitigazione e compensazione degli interventi;
- potenziamento dell'accessibilità pedonale e ciclabile degli interscambi e previsione delle necessarie strutture di supporto;
- sviluppo dell'ICT applicata ai trasporti, per la gestione delle informazioni e per orientare le scelte dei viaggiatori;
- per la progettazione degli interscambi, si invita inoltre a prevedere un adeguato equipaggiamento a verde dei parcheggi e dei percorsi pedonali e ciclabili di accesso alle fermate, considerando le partiture territoriali per l'organizzazione degli spazi e delle cortine arboree;
- nella definizione dei progetti e nella valutazione dei loro impatti, si ritiene necessario perseguire la qualificazione degli interventi dal punto di vista architettonico e tecnologico e la sostenibilità energetica, prevedendo l'utilizzo di materiali e tecnologie propri dell'edilizia ecosostenibile, realizzando interventi di buona qualità, in grado di produrre ricadute positive anche nell'intorno delle aree interessate.

- **Parco agricolo Sud Milano**, con nota del Direttore ad interim del Settore Parco Agricolo Sud Milano Responsabile del Servizio azioni per la sostenibilità territoriale (in atti regionali prot. T1.2021.76197 del 30/8/2021), nel precisare che in relazione alla realizzazione di un by-pass del canale derivatore Valle Olona al fine di limitare gli impatti sull'agricoltura derivanti dall'interferenza del quadruplicamento sul canale derivatore Valle Olona, che prevede uno sviluppo lineare complessivo di circa 5.020 m (4.140 m canale secondario, 880 m canale terziario) di cui più della metà (circa 2.750 m) è riferibile all'adeguamento di canali esistenti

- il tracciato del nuovo canale secondario e del ramo terziario, interessa parzialmente un ambito agricolo ricompreso nei "territori agricoli di cintura metropolitana" (art. 25, n.t.a. P.T.C.) del Parco Agricolo Sud Milano, che per la loro collocazione, compattezza e continuità e per l'alto livello di produttività sono destinati all'esercizio ed alla conservazione delle funzioni agricolo-produttive, assunte quale settore strategico primario per la caratterizzazione e la qualificazione del Parco regionale;
- parte dell'ambito è qualificato dalla presenza di una "zona di tutela e valorizzazione paesistica" (art. 34, n.t.a. P.T.C.) posta a ridosso del Bosco WWF di Vanzago e comprendente aree di particolare interesse e rilevanza paesistica per morfologia del suolo, densità dei valori ambientali, storici e naturalistici, in cui l'agricoltura contribuisce e mantenere e migliorare la qualità del paesaggio;
- nei territori agricoli del Parco il sistema delle acque irrigue, costituito dai Navigli, dai canali e loro derivatori e dalle rogge provenienti dai fontanili, è interamente sottoposto a tutela in quanto parte integrante della struttura morfologica, del tessuto storico e paesistico e della infrastrutturazione agraria del territorio del Parco; la rete idrica deve essere mantenuta nella sua continuità ed efficienza, conservandone i caratteri di naturalità e ricorrendo ad opere idrauliche artificiali, quali canalizzazioni e sifonature, solo ove ciò sia imposto da dimostrate esigenze di carattere tecnico;
- il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano persegue la valorizzazione delle qualità paesistiche dei corsi d'acqua ed in particolare la tutela dei

tracciati storici, la naturalità delle sponde, escludendo l'impermeabilizzazione degli alvei e le opere di copertura e di intubamento se non strettamente necessarie;

evidenza che la proposta progettuale, seppur ritenuta ammissibile, comporta un impatto sui territori agricoli del Parco, con particolare riferimento alle fasi di cantiere, ed è caratterizzata da "sezioni tipo" del canale secondario e del ramo terziario costituite da manufatti prefabbricati in cls comportanti la complessiva impermeabilizzazione e artificializzazione delle sponde dei corsi d'acqua., e pertanto richiede che:

- nei tratti che interessano direttamente le aree agricole tutelate e ove tecnicamente possibile sia utilizzata la "sezione tipo" B caratterizzata da un maggior grado di naturalità e non comportante l'utilizzo di calcestruzzo;
- la proposta progettuale debba essere integrata con opere ambientali orientate alla valorizzazione e al rafforzamento dei caratteri del paesaggio rurale già presenti nel contesto, attraverso interventi finalizzati alla ricostituzione e riqualificazione dell'equipaggiamento naturale e paesistico della campagna con incremento della vegetazione arboreo-arbustiva lungo i nuovi canali.

Ricorda inoltre che:

- laddove sia renda necessaria la rimozione di vegetazione per la realizzazione dell'intervento, nei territori del Parco Agricolo Sud Milano, il taglio di piante è assoggettato a "Denuncia di taglio piante" o, a seconda del tipo di intervento che si intende realizzare, ad "Autorizzazione allo sradicamento di piante ed estrazione delle ceppaie", ai sensi dell'art. 22 delle n.t.a. del P.T.C. del Parco, prevedendo, per quest'ultima tipologia, il reimpianto di un numero di piante o di una superficie arborea almeno doppia rispetto a quella eliminata, ai sensi dell'Allegato C "Regolamentazione degli interventi silvo-colturali" alle n.t.a. del P.T.C. del Parco, lett. b) "Fasce alberate e filari, piante isolate";
- qualora sia prevista un'interferenza diretta con ambiti classificati a "bosco" ai sensi della l.r. n. 31/2008 e D.G.R. 675/2005 e s.m.i. determinando trasformazione del bosco, così come definita dall'art. 43 della l.r. n. 31/2008, dovrà essere predisposta un'apposita istanza secondo le modalità definite dall'art. 80 della l.r. n. 12/2005, nonché dalla stessa l.r. n. 31/2008 e dalla D.G.R. 675/2005. Il Parco si riserva di esprimere le proprie ulteriori valutazioni di merito nelle successive fasi del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto definitivo del Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y, relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Arona, tratta Rho-Gallarate, comprensivo del by-pass del canale derivatore Valle Olona.

## 4. Quadro ambientale e valutazione degli impatti

### 4.1. Mobilità

In linea con le strategie e gli obiettivi della politica europea e nazionale nel settore dei trasporti, il trasporto ferroviario è la modalità di mobilità più sostenibile. Il rilancio del trasporto ferroviario attraverso il potenziamento e il miglioramento dei servizi ferroviari, in considerazione del ridotto impatto ecologico del treno, ha benefici ambientali certificati e positive ricadute in termini di salvaguardia del clima e dell'ambiente, di risparmio energetico, di riduzione dell'inquinamento atmosferico e della congestione del traffico in ambito urbano ed extraurbano e di aumento della sicurezza.

#### Modello di esercizio

Considerati i materiali progettuali predisposti e le integrazioni depositate il 26 maggio 2022 da RFI Spa, **si condivide la progettualità in valutazione nella misura in cui la medesima garantisce l'attivazione del modello di esercizio obiettivo di seguito indicato:**

- **un servizio semiorario Milano Centrale - Malpensa T1 via Gallarate - T2, sostitutivo dell'attuale Milano Centrale-Malpensa via Saronno, da garantirsi a seguito dell'attivazione del collegamento T2 Malpensa - Linea RFI del Sempione la cui fine lavori è prevista per il 2024;**
- **un servizio semiorario Milano Cadorna - Malpensa T2 - Gallarate via Saronno (con attestamento a Gallarate);**
- **un servizio orario Novara-Malpensa-Gallarate (con attestamento a Gallarate);**

- Il prolungamento del servizio S9 semiorario da Saronno a Malpensa T1 via Castellanza FN (raccordo Z) Gallarate – Malpensa T2, da garantirsi a seguito dell'attivazione del collegamento T2 Malpensa – Linea RFI del Sempione la cui fine lavori è prevista per il 2024;
- la deviazione della linea S5 in attestamento a Malpensa T1 via Gallarate – T2 a cadenza semioraria, previa compensazione sulla tratta Busto FN/Castellanza–Varese con prolungamento della coppia S40/S50 a cadenzamento semiorario con tutte le fermate fino alla rete FN;
- un servizio orario RE50 Lugano -Varese - Gallarate - Malpensa T2 via raccordo X Busto FS-Busto FN – Malpensa T1;
- un servizio orario RE Milano - Gallarate - Domodossola;
- un servizio orario regionale Milano - Gallarate - Arona- (Domodossola);
- un servizio orario regionale Milano – Gallarate - Luino;
- un servizio semiorario RE Milano - Gallarate - Varese-Porto Ceresio;
- un servizio suburbano semiorario (S15) Milano-Legnano;
- un servizio suburbano semiorario (S11) Como – Milano – Rho;
- un servizio suburbano semiorario (S14) Milano – Magenta.

Ulteriori considerazioni su possibili sviluppi dell'offerta ferroviaria sono in discussione in sede di elaborazione del MoU Italia/Svizzera in relazione all'utilizzo del raccordo tra Malpensa T2 e il Sempione in direzione Nord, sviluppi che comunque non presentano aggravii di capacità sulla tratta oggetto del presente progetto e saranno da considerarsi aggiuntivi rispetto a quanto sopra riportato. La realizzazione dell'intervento secondo tutti gli standard utili a garantire il modello di servizio descritto è fondamentale per assicurare un intervento realmente efficace e quindi capace di generare significativi effetti positivi sull'ambiente.

#### Trasporto ferroviario merci

La linea oggetto dell'intervento è una importante tratta delle reti TEN-T e fa parte del corridoio merci Reno-Alpi; tale linea interseca la linea ferroviaria Novara-Saronno-Seregno che, nella proposta di modifica del regolamento europeo 1315/2013, è classificata nella rete Core relativa al traffico merci.

A seguito della sottoscrizione del Protocollo d'Intesa per l'istituzione di un tavolo di concertazione permanente per il miglioramento delle condizioni del trasporto merci ferroviario sulla rete delle Regioni del Nord Ovest, firmato nel 2017 e rinnovato nel 2019, RFI ha previsto e realizzato interventi per portare la sagoma di linea a P/C80 per poter disporre dello standard massimo previsto lungo il corridoio Reno-Alpi; tali interventi risultano conclusi e il PIR aggiornato.

Ciò premesso, si osserva che, diversamente, nella documentazione di progetto, si prevedono standard tecnici dell'intervento tali da garantire una codifica del traffico combinato "P/C50"; **si ritiene pertanto necessario che il progetto garantisca i massimi standard in termini di sagoma e modulo per il traffico merci lungo le tratte oggetto di intervento.**

#### Trasporto pubblico locale

Nel merito delle tematiche relative al trasporto pubblico, **si ritiene necessario che venga avviato un confronto con l'Agenzia per il TPL del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia e Regione Lombardia al fine di definire la configurazione dei nodi di interscambio ferro-gomma, con la previsione di adeguati spazi di fermata/stazionamento degli autobus, nonché verificare i possibili adeguamenti dei percorsi delle linee di TPL esistenti e le eventuali nuove localizzazioni delle fermate da prevedere anche in ordine agli accertamenti relativi alla sussistenza delle condizioni di sicurezza ai sensi del D.P.R. n. 753/1980.**

#### Ciclabilità

Si rileva che il progetto interferisce con reti locali e sovralocali di mobilità ciclistica individuati nel vigente Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) approvato con Delibera di Giunta Regionale n. X /1657 dell'11 aprile 2014, tra le quali si segnala il Percorso Ciclabile di interesse regionale (PCIR) PCIR 16 "Olona" (con particolare riferimento ai progetti dei tratti di collegamento con la ciclovia VENTO che prevedono la permeabilità ciclistica nell'ambito della stazione di Rho e del sottopasso di Corso Europa ) e PCIR 6 "Villoresi" (che vede l'attraversamento della ferrovia in corrispondenza del canale Villoresi), nonché con gli interconnessi progetti finanziati con fondi POR FESR 14 – 20 nei comuni di Rho e Parabiago.

In virtù delle interferenze del progetto in valutazione con le citate reti di mobilità ciclistica **dovrà essere garantita:**

- **la conservazione delle condizioni di funzionalità e fruibilità e della rete ciclabile esistente e di realizzabilità delle previsioni progettuali sopracitate;**
- **l'interconnessione funzionale con le reti locali nell'ambito delle aree di stazione interessate dal potenziamento ferroviario.**

#### **4.2. Qualità dell'aria**

In riscontro alle richieste di integrazioni, si dà atto che è stato adeguato il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA).

#### **4.3. Rumore e vibrazioni**

Considerata la documentazione depositata agli atti, e in particolare le integrazioni predisposte dal Proponente:

- **con il progetto esecutivo, dovrà essere prodotta una relazione attestante l'avvenuta ottemperanza alle prescrizioni relative a rumore e vibrazioni della DGR 1264 del 24/1/2014 e parere 1509 del 23/5/2014 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto Ambientale. La relazione dovrà essere trasmessa alla competente autorità regionale per la VIA;**
- **dovrà essere attuato un monitoraggio acustico post operam finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di rumore. Al termine del monitoraggio dovrà essere predisposta e trasmessa ai Comuni interessati, ad ARPA ed alla Autorità regionale competente per la VIA una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione delle eventuali ulteriori misure di mitigazione acustica che a seguito del monitoraggio risultassero necessarie nonché dei tempi previsti per la loro attuazione;**

In relazione alla richiesta di aggiornare lo studio vibrazionale, elaborato secondo la norma UNI 9614:1990, facendo riferimento alla versione vigente della norma (UNI 9614:2017), si evidenzia che tale richiesta non è stata recepita e non è stato prodotto l'aggiornamento dello studio. Si prende atto delle motivazioni addotte, che si richiamano principalmente alla clausola di salvaguardia presente nel campo di applicazione della norma UNI 9614:2017 per situazioni esistenti o già autorizzate.

Tuttavia, poiché è buona pratica far riferimento a norme e indicazioni tecniche nella loro versione più aggiornata e quindi più allineata agli sviluppi tecnologici, al progresso della strumentazione e agli sviluppi normativi nazionali e internazionali, **si ritiene opportuno ribadire la richiesta di utilizzare come riferimento per le vibrazioni la norma UNI 9614:2017 sia per le valutazioni previsionali che per le operazioni di misura/monitoraggio.**

Per quanto concerne il progetto della cantierizzazione, si prende atto di quanto precisato dal Proponente circa la richiesta di specifica descrizione dell'area tecnica Y-AT08: *"Il Progetto della Cantierizzazione presentato, si basa su ipotesi non prescrittive per il futuro Appaltatore, definendo esclusivamente i criteri generali per l'organizzazione logistica dei cantieri ed individuando una possibile programmazione/organizzazione dei lavori che non risulta quindi vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenderà attuare nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, dei tempi e dei costi previsti per l'esecuzione delle opere. Per quanto detto sopra, nel caso in cui il futuro appaltatore dovesse confermare tale area tecnica (Y-AT08), il dettaglio della suddivisione in zone operative verrà sviluppato dallo stesso nel progetto esecutivo, andando a collocare la zona di preparazione delle carpenterie metalliche il più lontano possibile dai recettori sensibili"*. Si ritiene, pertanto, che quanto proposto sia da intendersi come prescrizione.

#### **4.4. Aziende a Rischio Incidente Rilevante**

Il progetto prevede una variante di Tracciato ferroviario prevista in corrispondenza delle Aree R.I.R. nei Comuni di Rho e Pregnana; tale modifica di progetto è finalizzata ad evitare l'interferenza, presente nella soluzione del PD2013, con gli stabilimenti classificati a Rischio di Incidente Rilevante (RIR).

#### 4.5. Paesaggio

Le aree interessate dalle opere ricadono in ambito sottoposto a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

Il Proponente ha predisposto un apposito studio di inserimento paesaggistico delle barriere antirumore relativamente alla necessità di una maggiore attenzione all'inserimento cromatico dei pannelli fonoassorbenti opachi previsti con pannelli in acciaio, in considerazione della varietà di paesaggio interferente con la nuova linea ferroviaria. Lo studio cromatico predisposto prevede in particolare differenti colorazioni dei pannelli opachi in riferimento alla tipologia di paesaggio presente lungo l'asse ferroviario.

A fronte delle integrazioni pervenute, **laddove non sia possibile garantire l'installazione di pannelli trasparenti, si ritiene necessario evitare l'utilizzo di diverse colorazioni nei pannelli a piena campitura**, considerato che diverse tonalità troppo vicine tra loro possono determinare una dissonanza visiva. **Si ritiene pertanto opportuno preferire una continuità visiva dei pannelli, utilizzando un'unica tonalità verde, analoga a quelle esistenti nei tratti autostradali e ferroviari riscontrabili nel nord Milano.**

Con le indicazioni sopra riportate si ritiene che la soluzione progettuale non risulta in contrasto con le indicazioni del Piano Paesaggistico Regionale e con i criteri approvati dalla d.g.r. n. 2727/2011

#### 4.6. Componenti naturalistiche e biodiversità – Valutazione di incidenza

In relazione alle modifiche progettuali determinate dal progetto 2021 con ricadute puntuali:

A. *Modifica al progetto della nuova opera di attraversamento del Fiume Olona data dalla necessità di effettuare la revisione della soluzione di attraversamento ferroviario del fiume Olona a Rho, per adeguarne il franco idraulico e conformarla alle disposizioni del DM 14/1/2008.*

Il Fiume Olona rappresenta un'importante area di connessione ecologica e la prevista riprofilatura dell'alveo potrà avere impatti in fase di realizzazione degli interventi. Le attività realizzative comporteranno, se pur in minima parte, l'interessamento delle coperture vegetali arboree, costituite in modo prevalente da specie alloctone (ailanto e robinia), che sono insediate sui rilevati esistenti e nelle aree marginali ad esso adiacenti. Nel contesto ambientale caratterizzante l'area, la presenza di elementi vegetazionali, relativamente strutturati e possibili siti di rifugio, nidificazione e passaggio di fauna locale, rappresenta un elemento di attenzione sebbene inserito in un contesto fortemente antropizzato. Il Fiume Olona, quale elemento del reticolo idrografico principale, dotato di residuali connotati di naturalità e potenzialità ecosistemiche, è inserito nell'elenco dei corridoi ecologici acquatici del PTCP della Città Metropolitana di Milano. A nord del tracciato ferroviario il corso d'acqua ricade all'interno del Parco Basso Olona, individuando nel suo percorso aree a valenza naturalistica. Le attività comporteranno l'interessamento della copertura vegetale limitatamente alla sola impronta di occupazione, stimata in alcune decine di metri quadrati. Le opere in alveo necessarie per la realizzazione del ponte comporteranno disturbi temporanei all'eventuale ittiofauna, che saranno affrontati in fase di cantierizzazione, secondo le consuete pratiche di gestione della fauna ittica normalmente effettuate in questo tipo di interventi sulle acque superficiali.

Lo Studio di Impatto Ambientale ritiene che il livello di sensibilità dell'area di intervento sia da ritenersi alto in quanto verranno interessate formazioni vegetali lungo corsi d'acqua. Tuttavia, l'entità dell'impatto (magnitudo) è ritenuta media poiché vi potranno essere alterazioni di alcuni habitat e corridoi ecologici utilizzati dalla fauna, ma in un contesto antropizzato, e il fattore di pressione è stimato di durata trascurabile, quindi con reversibilità di breve termine.

Complessivamente l'effetto sulla componente biodiversità è ritenuto analogo a quello valutato per il progetto approvato nel 2013 e non vengono previste misure di mitigazione e/o monitoraggi aggiuntivi a quelli già definiti.

**Benché si possa concordare con quanto evidenziato dallo Studio di Impatto Ambientale si richiama alla necessità di monitorare la possibile diffusione nell'area di intervento di specie vegetali alloctone invasive, incluse nella "Lista nera delle specie alloctone vegetali oggetto di monitoraggio, contenimento o eradicazione" - L.R. 10/2008, D.G.R. n. 2658/2019; nel caso che**

**nelle area di intervento vengano rilevate tali specie è necessario provvedere all'eradicazione; per identificare le più idonee modalità di intervento sarà necessario provvedere all'immediata comunicazione alla "Task force invasive" di Regione Lombardia all'indirizzo e-mail [aliene@biodiversita.lombardia.it](mailto:aliene@biodiversita.lombardia.it), al fine di individuare la corretta gestione delle stesse secondo le modalità previste dalla strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene invasive (<http://www.naturachevale.it/specieinvasive/strategia-regionale-per-ilcontrollo-e-la-gestione-delle-specie-alieneinvasive/>).**

- B. *Modifica al progetto dell'esistente Ponte sullo scolmatore Olona per adeguamento del franco idraulico sull'opera.*

I lavori interesseranno coperture vegetali arboree costituite in modo prevalente da specie alloctone (ailanto e robinia) insediate sull'attuale rilevato ferroviario e nelle aree ad esso marginali. Non è previsto il coinvolgimento di elementi di pregio anche isolati né di associazioni vegetali erbacee di rilievo.

La Rete Ecologica Regionale attribuisce allo Scolmatore Olona il ruolo di "Varco" di importanza significativa per la connettività ecologica locale, in quanto la sua particolare localizzazione, immediatamente a monte del tracciato, stretto dalle espansioni industriali, rappresenta un potenziale punto di connettività tra le aree a nord e a sud dell'infrastruttura ferroviaria.

Dato il contesto ambientale e territoriale lo Studio di Impatto Ambientale ritiene che il livello di sensibilità dell'area di intervento sia da ritenersi medio. L'entità dell'impatto è ritenuta bassa in quanto le attività comporteranno un limitato interessamento di aree caratterizzate da coperture vegetali. Il fattore di pressione è stimato di durata trascurabile, quindi con reversibilità di breve termine.

Lo Studio ritiene che l'effetto sulla componente biodiversità sia poco significativo e non rileva differenze sostanziali rispetto alle valutazioni effettuate per il progetto approvato nel 2013. Non sono pertanto previste ulteriori azioni di mitigazione e monitoraggio rispetto a quanto già previsto per la soluzione del 2013.

**Anche in questo caso si richiama alla necessità di monitorare attentamente la diffusione di specie vegetali alloctone invasive e, nell'eventualità di presenza delle stesse, di procedere con attività tempestive di controllo/eradicazione.**

**Si sottolinea che la diffusione di specie vegetali alloctone invasive è possibile in qualsiasi area di cantiere dove avvenga la movimentazione di terra e che quindi andrà prestata attenzione in modo diffuso per tutto il periodo di realizzazione dell'opera.**

- C. *Modifica alla Variante di Tracciato ferroviario prevista in corrispondenza delle Aree a Rischio di Incidente Rilevante nei Comuni di Rho e Pregnana finalizzata ad evitare l'interferenza con gli stabilimenti classificati a Rischio di Incidente Rilevante.*

La variante in oggetto, già prevista nel progetto del 2013, per limitare le interferenze con le aree a rischio rilevante, nei comuni di Rho e Pregnana Milanese, determina l'interessamento di coperture arboree di latifoglie. La modifica del tracciato coinvolge le aree a margine del Parco Agricolo Sud Milano che si attestano sulla ferrovia. L'interessamento di elementi vegetali è comunque collocato prevalentemente entro l'impronta del Progetto del 2013 e solo in minima parte coinvolgerà ulteriori elementi. A lavori ultimati, sono previsti interventi di ricostituzione delle coperture vegetali sottratte e di potenziamento e miglioramento delle aree adiacenti.

Benché lo Studio associ all'area di intervento una sensibilità alta per via della presenza di vegetazione arborea interferita, in ragione della natura delle coperture arboree sottratte e degli interventi di potenziamento e miglioramento della vegetazione nelle aree interessate, stima l'entità dell'impatto bassa.

Complessivamente l'intervento è considerato moderatamente significativo, anche se in linea con quanto già valutato per la soluzione progettuale del 2013. Le misure mitigative già individuate sono ritenute idonee anche alla luce delle modifiche previste.

In relazione alle modifiche progettuali con ricadute diffuse:

D. *Modifica al Sistema di drenaggio delle acque di piattaforma, in recepimento di una specifica prescrizione.*

La modifica consente di evitare, diversamente da quanto previsto nel progetto del 2013, l'utilizzo del derivatore Villorosi quale recapito finale delle acque di piattaforma. La nuova soluzione di drenaggio prevede la dispersione delle acque meteoriche intercettate dalla piattaforma ferroviaria sul territorio circostante utilizzando tecniche che favoriscano l'infiltrazione nel terreno, coinvolgendo quindi fasce di terreno in stretta aderenza con la sede ferroviaria di sezione limitata.

Lo Studio di Impatto Ambientale evidenzia come gli interventi, posti a ridosso delle opere in progetto e ad esso adiacenti, singolarmente non rappresentino elementi di rilievo in virtù della preesistenza dell'infrastruttura e degli ambienti ad essa associati. Lo Studio rimarca tuttavia come le preesistenti forti pressioni a carico della componente vegetazionale locale, fortemente limitata in estensione a causa dell'espansione degli insediamenti e dell'attività agricola, rendano fondamentali, ai fini del mantenimento della biodiversità, la valorizzazione e ripristino di qualsiasi elemento vegetazionale in grado di consentire lo sviluppo e il mantenimento di ecosistemi. Per tale motivo il livello di sensibilità è considerato medio.

È previsto che dove le opere di drenaggio interessano aree agricole o superfici con coperture vegetali naturali si potranno generare degli impatti, quasi sempre limitati nella dimensione che, al termine dei lavori saranno comunque compensati con il potenziamento vegetazionale previsto lungo la linea ferroviaria.

Complessivamente l'impatto dell'intervento viene valutato come lieve e comunque compensato; rispetto a quanto previsto per il progetto del 2013 il nuovo sistema di drenaggio prevede attività su una superficie leggermente superiore, ma non tale da modificare l'entità dell'impatto atteso sulla componente biodiversità.

Le modifiche introdotte consentono inoltre di evitare la potenziale interferenza del progetto con la ZSC/ZPS IT2050006 Bosco di Vanzago, poiché il Derivatore di Parabiago, canale nel quale era previsto il recapito del drenaggio delle acque di piattaforma, alimenta a sua volta il canale secondario del Villorosi che attraversa il territorio del sito Natura 2000.

E. *Ottimizzazione costruttiva delle Barriere Acustiche sfruttando direttamente, come base delle barriere, i muri di recinzione presenti a protezione della sede ferroviaria.*

La modifica non prevede nessun tipo di variazione rispetto a quanto già valutato.

**Si chiede tuttavia di valutare la possibilità di sostituire *Rhinospermum jasminoides* con specie chiaramente autoctone, quali l'Edera (evitando tuttavia cultivar quali *E. hibernica* e *E. canariensis*) oppure specie non sempreverdi quali *Clematis vitalba* o *Lonicera caprifolium*, con relativa gestione almeno su base quinquennale.**

F. *Modifica al sistema della Cantierizzazione in quanto si è reso necessario effettuare un aggiornamento delle aree di cantiere, in relazione all'evoluzione dello stato dei luoghi e alle mutate disponibilità del territorio oltre che per una più agevole logistica di cantiere.*

Si tratta delle modifiche con il maggiore impatto potenziale in quanto verranno interessate, seppure in modo temporaneo, superfici vegetate e agro-sistemi, anche in corrispondenza del Varco n. 8 individuato dalla Rete Ecologica della Città Metropolitana di Milano.

Sebbene non sembri esserci completa corrispondenza tra la nomenclatura delle aree di cantiere elencate nella tabella a pagina 239 del SIA e quelle individuate come modificate nel paragrafo 3.6.3 "Schede dei cantieri modificati o integrati", in base a quanto descritto e analizzato le modifiche a maggiore impatto appaiono quelle relative alle seguenti aree di cantiere:

- L1-DT01 - l'utilizzo di tale nuova area è definito dal SIA come eventuale. Viene specificato che nell'eventualità di un suo impiego come deposito terre, l'area sarà oggetto di uno specifico progetto di sistemazione ambientale. L'area, localizzata in elemento di primo livello della RER, è attualmente divisa in due zone, una coltivata e l'altra incolta.

**Data la localizzazione dell'area, la sua riqualificazione al termine dell'utilizzo dovrà essere finalizzata alla creazione di ambienti, eventualmente anche agricoli, che garantiscano**

**tuttavia la funzionalità ecologica e la conservazione della biodiversità alla scala locale. Si chiede pertanto che, al termine del suo utilizzo, almeno in prossimità della S.S. 33 venga prevista la realizzazione di una fascia arboreo-arbustiva.**

- L1-AT01 – si tratta di un'area boscata (a prevalenza di specie alloctone) posta in vicinanza dell'alveo del fiume Olona. L'area era già prevista nel progetto del 2013, ma con forma e localizzazione diversa. Rispetto alla conformazione precedente l'area del previsto cantiere si avvicina maggiormente al fiume e frammenta maggiormente la piccola unità boschiva. Viene specificato che al termine dei lavori l'area verrà ripristinata con le modalità previste nel progetto di riambientalizzazione della linea ferroviaria.

**Visto che il Fiume Olona ha funzione di corridoio ecologico è opportuno che il cantiere vero e proprio si attesti il più possibile lontano dalle sponde del corso d'acqua in modo da preservare la funzione di connessione almeno per la fauna minore.**

- L2-AS01 - La prevista area di cantiere è costituita da un terreno posto a nord della sede ferroviaria in prossimità di aree produttive. Attualmente l'area è incolta. La modifica rispetto al progetto del 2013 riguarda lo spostamento dell'area di stoccaggio a servizio del cantiere, al fine di allontanarsi dal tessuto residenziale. L'area ricade all'interno del Varco n. 8 delle Rete Ecologica della Città Metropolitana di Milano. Lo Studio sottolinea che l'occupazione dell'area da parte del cantiere sarà temporanea. Il disegno dell'area di cantiere garantisce che all'interno della perimetrazione del varco rimanga una sezione libera superiore a 100 m. Lo Studio ipotizza inoltre, per limitare le ricadute del cantiere sulla funzionalità del Varco ecologico, la possibilità di impiantare siepi lungo il perimetro, tra la recinzione del cantiere (che sarà costituita da barriere antirumore alte 3 metri) e la strada a nord (via I Maggio) e la piccola formazione boschiva a ovest, sia come elemento di ulteriore separazione, sia come elemento di appoggio per i movimenti della fauna.

Il Proponente sottolinea che l'area verrà ripristinata con l'obiettivo di migliorarne la funzionalità e ruolo ecologici, valutando con Città Metropolitana il progetto di riqualificazione.

**Poiché allo stato attuale non è presente alcun progetto di sistemazione della prevista area in cui si inserisce il cantiere, si richiama l'importanza del Varco n. 8, a sua volta localizzato a breve distanza dal Varco n. 9 e in pressoché connessione con l'Area Prioritaria di Intervento (API) n. 13 (<https://www.naturachevale.it/wp-content/uploads/2020/04/13.pdf>). Si chiede pertanto che il progetto di riqualificazione previsto a fine lavori tenga conto delle indicazioni che verranno da Città Metropolitana e al contempo tenga in considerazione lo Schema direttore di intervento dell'API.**

**Dovrà inoltre essere realizzata anticipatamente alla creazione del cantiere l'ipotizzato impianto di siepi lungo il perimetro, tra la recinzione del cantiere, la strada a nord e la piccola formazione boschiva a ovest. Tale struttura verde dovrà essere mantenuta e quindi inserita nel progetto complessivo di riqualificazione complessiva dell'area.**

In relazione a Rete Natura 2000, la necessità di prevedere la deviazione del canale derivatore Valle Olona con individuazione di un tracciato che si attesta in parte sul perimetro nord-orientale della ZSC/ZPS IT2050006 Bosco di Vanzago ha portato alla necessità di sottoporre a Valutazione di Incidenza questo nuovo aspetto, non valutato precedentemente.

Lo Studio di Incidenza, con le cui conclusioni si concorda, evidenzia che la proposta pur non essendo direttamente connessa alla gestione del sito Natura 2000 prevede interventi che non interferiscono con la conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario. Dalle analisi effettuate risulta infatti che gli interventi non comportano effetti quali:

- riduzione delle superfici con soprassuoli naturali o naturaliformi;
- sottrazione di habitat classificati di interesse ai fini conservazionistici;
- frammentazione delle unità ambientali.

Gli unici impatti potenziali individuati sono relativi alla fase di realizzazione delle opere, ma la significatività anche in ragione dell'effetto reversibile è considerata pressoché nulla.

Non si ritengono necessarie misure di mitigazione se non quelle già individuate relativamente al monitoraggio delle specie vegetali alloctone invasive.

Nel merito della Valutazione di Incidenza, essendo compresa nella VIA di competenza statale, si demandano le specifiche valutazioni all'autorità competente e al parere dell'Ente gestore della Riserva Naturale Regionale "Bosco WWF di Vanzago" (cfr. nota WWF prot. 5509 del 3/8/2022), il quale in estrema sintesi:

- rileva una qualità di analisi non sufficiente indispensabile non solo, al fine di determinare se e in che misura gli ambienti oggetto di trasformazioni e completamento nell'area del progetto possano essere considerati in connessione ecologico - funzionale con gli habitat del sito IT2050006, ovvero siano da considerarsi habitat di specie, per le varie funzioni biologiche (migrazione, spostamento trofico, corteggiamento, fuga, volo territoriale, sosta, ecc.), per le molte specie elettive di interesse comunitario presenti nel SIC/ZPS stesso ovvero, ancora, siano da considerarsi habitat di specie per le specie di cui alla Direttiva 92/43/CEE, artt. 12 e 13, alle quali il Legislatore comunitario ha riservata una "rigorosa tutela";
- ribadisce che lo "STUDIO DI INCIDENZA" deve essere completato per verificare e appurare, con dati certi e non con supposizioni, che l'impatto del progetto non incide sugli habitat e sulle specie del sito di "Natura 2000". Qualora la richiesta non trovasse accoglimento, questo ente gestore del sito di "Natura 2000" esprime valutazione negativa, riguardo il progetto nella sua interezza, qualora non venissero adottate le "contromisure" indicate nel parere;
- ritiene fondamentale l'istituzione di un Osservatorio Ambientale

#### **4.7. Ambiente idrico**

Si veda quanto riportato al capitolo 5 (Monitoraggio ambientale/ambiente idrico)

#### **4.8. Consumo di suolo**

La realizzazione dell'opera in progetto determina un'occupazione permanente pari a 435.346 m<sup>3</sup> di cui aree agricole (78.487 m<sup>3</sup>) e aree con vegetazione a sviluppo naturale pari a 147.725 m<sup>3</sup> le aree occupate dai cantieri saranno invece pari a 253.748 m<sup>3</sup> di cui aree agricole 158.533 (registrando un aumento di 117.352 m<sup>3</sup> rispetto al PD del 2013) e aree con vegetazione naturale pari a 41.961 m<sup>3</sup>, in riduzione rispetto alla progettazione precedente pari a 16.458 m<sup>3</sup>.

A seguito all'analisi della documentazione integrativa, e considerato quanto già evidenziato nel contributo regionale finalizzato alla richiesta di integrazioni, si evidenzia quanto segue:

- **in merito alla rimozione della vegetazione, il Proponente dovrà attenersi alle modalità operative (taglio piante o trasformazione bosco) già precedentemente indicate del Parco Agricolo Sud di Milano (al par 3.2);**
- **in merito al consumo di suolo permeabile il Proponente, nella successiva fase progettuale e prima dell'avvio delle opere, dovrà determinare la perdita delle funzioni ambientali svolte dal suolo che verrà definitivamente sottratto a causa dell'impermeabilizzazione. A tale scopo, per la contabilizzazione degli impatti e della dimostrazione circa l'effettiva congruità delle relative misure compensative, si rimanda al Metodo STRAIN;**
- **in merito alle misure compensative, il Proponente non dovrà in alcun modo utilizzare territori ad uso agricolo, se non quelli che risulteranno come aree incluse o residuali delle opere in progetto; inoltre in via prioritaria dovranno consistere in interventi di ripristino delle condizioni di fertilità di suoli a oggi impermeabilizzati ricadenti nei territori degli Enti interessati dall'intervento;**
- **in merito alle procedure degli espropri, considerando le modifiche progettuali apportate, dovrà essere aggiornato il Piano particellare di esproprio; a tal proposito si richiama inoltre la sentenza della Corte Costituzionale n° 181 del 10/06/2011 che ha dichiarato incostituzionale il criterio indennizzatorio ancorato ai valori agricoli medi (VAM), sancendo definitivamente che il valore di esproprio di tali terreni deve corrispondere al valore di mercato del bene;**
- **in merito all'occupazione temporanea e permanente di suoli agricoli, il Proponente dovrà identificare e indennizzare le attività agricole considerando i danni derivanti dalla riduzione di produttività agricola dei terreni dovuta alla sottrazione di suoli coltivati.**

#### **4.9. Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo**

Si prende atto che per difficoltà operative inerenti all'accesso alle aree di deposito intermedie, la caratterizzazione non è stata conclusa. **Si raccomanda pertanto il completamento delle indagini**

analitiche prima dell'avvio dell'opera inoltrando gli esiti degli accertamenti eseguiti all'Autorità Competente e alle ARPA territorialmente competenti.

In particolare, i punti di indagine dovranno essere in numerosità tale da soddisfare le indicazioni riportate all'allegato 2 del DPR 120/2017 che prevedono tra l'altro che nel caso di opere infrastrutturali lineari il campionamento sia effettuato almeno ogni 500 m lineari di tracciato.

Il ricorso alla caratterizzazione in corso d'opera è consentito solo nel caso in cui sia comprovata l'impossibilità di eseguire un'indagine ambientale propedeutica alla realizzazione dell'opera garantendo comunque i criteri previsti dall'allegato 9 del DPR 120/2017.

Si prende atto che l'ammontare del volume di terre e rocce da scavo gestite in regime di sottoprodotto è confermato in 567.000 m<sup>3</sup> in banco.

Si rammenta in merito al suddetto punto che è onere del proponente dimostrare la certezza dell'utilizzo per l'attribuzione della qualifica di sottoprodotto alle terre e rocce da scavo e pertanto il proponente dovrà verificare la validità delle autorizzazioni per i siti di destino individuati.

Si ripropone infine quanto evidenziato nel contributo regionale finalizzato alla richiesta di integrazioni e non recepito nella richiesta ufficiale al Proponente.

*Nella documentazione agli atti il Proponente indica che "nel caso in cui le indagini in corso d'opera mostrassero valori di concentrazione degli analiti ricercati superiori alle CSC di cui alla Colonna B, Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del DLgs 152/06 si provvederà a gestire il materiale in questione in ambito normativo di rifiuto ai sensi della Parte IV del DLgs 152/06" dimenticando che tale fattispecie configura conseguentemente anche l'applicazione della normativa in tema di bonifiche e che pertanto in tale evenienza si dovrà procedere con l'attivazione contestuale del procedimento di bonifica per l'area interessata dal superamento.*

*Tale criterio si ritiene debba essere applicato anche ai terreni identificati dai campioni 2170688-09 2170688-010 2170688-011 2170691-001 2170691-002 2170691-003 risultati contaminati da Amianto secondo le tabelle riepilogative delle pagine 234-235-236 nonché per il terreno rappresentato dal campione 2170690-005 risultato contaminato da Arsenico per valore superiore alla colonna B".*

L'art. 9 del DPR 120/2017 al comma 2 prevede che il piano includa la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà redatta ai sensi dell'articolo 47 del DPR 28.12.2000 n. 445 con la quale il legale rappresentante dell'impresa o la persona fisica proponente l'opera attesti la sussistenza dei requisiti di cui all'articolo 4; **non essendo stati comunicati tali aspetti al Proponente, tale dichiarazione risulta assente e pertanto dovrà essere integrata nella documentazione.**

#### **4.10. Salute pubblica**

Esaminata la documentazione integrativa, non si ritiene necessario formulare osservazioni in merito.

### **5. Piano di Monitoraggio**

#### Rumore e vibrazioni

- In fase di richiesta integrazioni si richiedeva per la tipologia di misure RUF (misure su 24 h in continuo, una sola volta) la determinazione, in fase di elaborazione della misura, del rumore ferroviario. La richiesta è stata recepita, si precisa che dovranno essere restituiti sia i livelli ambientali (relativi a tutte le sorgenti) sia di rumore ferroviario, per i periodi diurno, notturno e giornaliero;
- viste le tavole PMA relative alla provincia di Varese (tavole: MDL132D69P6AC0000006C; MDL132D69P6AC0000007B; MDL132D69P6AC0000008C; MDL132D69P6AC0000009C), si evidenzia che non tutte le schede dei punti di monitoraggio risultano allegate alla relazione generale del PMA; in particolare non si rileva la presenza della scheda relativa al punto di monitoraggio delle vibrazioni VIC2. Inoltre, si ritiene necessario che l'Autorità Competente prescriva di inserire nelle tabelle riassuntive dei punti di monitoraggio della componente vibrazione, nella relazione generale del PMA, il codice di riferimento del ricettore individuato (in analogia a quanto già eseguito per la componente rumore);
- nel richiamare quanto riportato nel par. 4.3, in fase di richiesta di integrazioni si richiedeva di far riferimento, per le misure di vibrazione in AO, alla norma UNI 9614:2017; la richiesta non è stata recepita e al riguardo si ritiene opportuno ribadire la richiesta di utilizzare come riferimento per le vibrazioni la norma UNI 9614:2017 sia per le valutazioni previsionali che per le operazioni di

misura/monitoraggio.

### Ambiente idrico

Il Proponente ha integrato i documenti MDL131D69RGAC000001C PMA Tratta Rho-Gallarate PRG Rho, MDL132D69RGAC0000001C PMA Tratta Rho Gallarate, Quadruplicamento Rho-Parabiago e Raccordo Y alla revisione "C" datata Maggio 2022 che si intendono rivisti e corretti dal proponente stesso, alla luce delle richieste pervenute.

In generale si osserva che le richieste di integrazione sono state recepite solo parzialmente; si osserva pertanto quanto segue.

#### Acque sotterranee

- In entrambi i documenti non sono stati aggiunti i parametri richiesti né sono state corrette le unità di misura né è stata recepita la stabilizzazione dei metalli tramite acidificazione dei campioni. Permangono nella tabella dei parametri analitici (6.1.4 I parametri oggetto del monitoraggio) refusi che indicano una mancata revisione, per esempio odore e colore espressi in µg/l, così come rimangono inalterati altri refusi.

#### Acque superficiali

- Sono state recepite le richieste riguardanti aggiunta di parametri, correzione di unità di misura e refusi vari, mentre rimangono disattese, per l'analisi dei metalli, la richiesta di applicare la filtrazione e stabilizzazione con acido e l'indicazione dei LOQ che si intendono garantire;
- non è inoltre stata recepita la richiesta di analisi di tipo idromorfologico;
- si ribadisce, altresì, quanto già indicato riguardo alla modalità di restituzione dei dati rilevati:  
*"La posizione dei punti di prelievo e delle eventuali interferenze dovranno essere cartografate con scala di dettaglio non inferiore a 1:10.000.*

*I punti di prelievo dovranno essere identificati oltre che dalle informazioni minime descrittive per l'identificazione inequivocabile anche dalle coordinate espresse nel sistema WGS84 UTM.*

*La relazione conclusiva del monitoraggio AO fungerà da parametro di confronto per le successive fasi del PMA.*

*Per le fasi di corso d'operam e post operam la relazione conclusiva dovrà essere prodotta al termine di ogni campagna di monitoraggio; eventuali segnalazioni di anomalie dovranno essere comunicate tempestivamente.*

*Per ogni elemento biologico monitorato e per ogni singola stazione e campionamento si dovranno restituire le liste faunistiche, abbondanze ed ogni altro parametro previsto dal metodo per il calcolo del relativo indice, il suo valore e la classe di qualità corrispondente.*

*Nel caso del calcolo dell'indice STAR\_ICMI si ritiene opportuno riportare anche i valori delle sei metriche che lo compongono.*

*Per ogni stazione dovrà essere calcolato il valore medio annuale degli indici e classi di qualità.*

*Per l'IQMm dovranno essere prodotte le schede compilate, opportuna documentazione fotografica dei siti oggetto di rilievo, i valori dell'indice e relativa classe di qualità morfologica.*

*Al termine di ogni fase dovrebbe essere consegnata una relazione conclusiva."*

### Biodiversità

- A pag. 68 del PMA del PRG di Rho e a pag. 111 del PMA del Quadruplicamento Rho – Parabiago e raccordo Y, si afferma che *"In fase ante-operam si verificherà, in particolare, la presenza delle specie presenti in allegato D del Regolamento D.P.R. n. 357 del 1997. In caso di riscontro e interferenza, saranno valutate e attuate le opportune misure di mitigazione al fine di scongiurare possibili ricadute con il ciclo delle suddette specie."* Qualora in fase di AO e CO vengano osservate le specie di cui all'allegato D, le misure di mitigazione debbano essere opportunamente descritte e motivate nei report di monitoraggio, che dovranno valutarne anche l'efficacia;
- in riferimento ai Parametri del monitoraggio faunistico dovrà essere definito in modo più dettagliato, per ogni componente faunistica, le modalità di effettuazione dei rilievi, le condizioni meteo-climatiche idonee all'identificazione delle varie specie e le modalità di elaborazione dei dati.

## 6. Considerazioni conclusive

Esaminata la documentazione depositata dal Proponente, e richiamata la sua valenza infrastrutturale, il progetto definitivo del Quadruplicamento Rho -Parabiago e raccordo Y relativo al potenziamento della linea ferroviaria Rho - Arona, tratta Rho-Gallarate si può considerare ambientalmente compatibile, in relazione al parere da rendere al competente Ministero della Transizione Ecologica.

Tale parere risulta condizionato, oltre che al pieno rispetto delle mitigazioni e delle precauzioni operative definite dal Proponente stesso nello SIA e nelle successive integrazioni, da:

- quanto indicato in **carattere grassetto** al capitolo 4 della presente relazione "*Quadro ambientale e valutazione degli impatti*", che qui si intende richiamato;
- quanto indicato al capitolo 5 della presente relazione "*Monitoraggio ambientale*", che qui si intende integralmente richiamato;
- dagli esiti della Valutazione di Incidenza di competenza ministeriale.