

Atti Dirigenziali

Stato: **PUBBLICATO ATTIVO**

Pubblicazione Nr: **7372/2025**

In Pubblicazione: dal **9/12/2025** al **23/12/2025**

Repertorio Generale: **11115/2025** del **09/12/2025**

Protocollo: **226366/2025**

Titolaro/Anno/Fascicolo: **10.6/2025/17**

Struttura Organizzativa: SETTORE QUALITÀ DELL'ARIA ED ENERGIA

Dirigente: FELISA MARCO

OGGETTO: VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.), AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS. 152/2006 E DELL'ART. 6 DELLA L.R. 2 FEBBRAIO 2010, N. 5, RELATIVA AL PROGETTO DI "AMPLIAMENTO DEL DEPOSITO GALLARATESE DEI TRENI DELLA LINEA METROPOLITANA 1" DA REALIZZARSI NEI COMUNI DI MILANO E PERO - PROPONENTE: SOCIETÀ ATM S.P.A. - RIF. SILVIA VER0593-MI.



DECRETO DIRIGENZIALE

Pubblicazione Nr: 7372/2025

In Pubblicazione: dal 09/12/2025 al 23/12/2025

Repertorio Generale: 11115/2025 del 09/12/2025

Protocollo: 226366/2025

Titolario/Anno/Fascicolo: 10.6/2025/17

Struttura Organizzativa: SETTORE QUALITÀ DELL'ARIA ED ENERGIA

Dirigente: FELISA MARCO

Oggetto: VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.), AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS. 152/2006 E DELL'ART. 6 DELLA L.R. 2 FEBBRAIO 2010, N. 5, RELATIVA AL PROGETTO DI "AMPLIAMENTO DEL DEPOSITO GALLARATESE DEI TRENI DELLA LINEA METROPOLITANA 1" DA REALIZZARSI NEI COMUNI DI MILANO E PERO - PROPONENTE: SOCIETÀ ATM S.P.A. - RIF. SILVIA VER0593-MI.

DOCUMENTI CON IMPRonte:

Testo dell'Atto Doc_533144_Codice_90278_2025.pdf

ad0be989cc40bd4ced9ba4d7c7b015fe9f5cf61d5279dbe1af595f6454034f2c

Allegato 1 Doc_533106_AII1-ver0593-0226206-09Dic2025_MI_RISISTRUTTORIE_firmato.pdf

09276903d4db824b816f70d391219446b6a825948a07b9c53eed9dc74697611a



Città
metropolitana
di Milano

Area Ambiente e tutela del territorio
Settore Qualità dell'aria ed energia

Decreto Dirigenziale

Fasc. n 10.6/2025/17

Oggetto: Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l.r. 2 febbraio 2010, n. 5, relativa al progetto di "Ampliamento del deposito Gallaratese dei treni della Linea Metropolitana 1" da realizzarsi nei Comuni di Milano e Pero - Proponente: Società ATM S.p.A. - Rif. SILVIA Ver0593-MI.

IL DIRETTORE DEL SETTORE QUALITA' DELL'ARIA RUMORE ED ENERGIA

PREMESSO che in data 31/03/2025, con comunicazione Prot. gen. n. 60740, ha avuto avvio il procedimento di Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l.r. 2 febbraio 2010, n. 5, relativa al progetto di *"Ampliamento del deposito Gallaratese dei treni della Linea Metropolitana 1"* da realizzarsi nei Comuni di Milano e Pero, riferito all'istanza Prot. gen. n. 59416 del 27/03/2025 presentata dalla Società Proponente: ATM S.p.A. - Rif. SILVIA: Ver0593-MI;

VISTA la normativa di settore (d.lgs. n. 152/2006, l.r. n. 5/2010, R.R. n. 2/2020) che attribuisce alla Città metropolitana la competenza in materia di Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) per la categoria di opere in progetto;

PRESO ATTO degli elementi di fatto e di diritto, nonché delle risultanze dell'istruttoria indicate, Prot. gen. n. 226206 del 09/12/2025, da cui risulta che l'attività oggetto di istanza non sia da assoggettare a Valutazione di Impatto Ambientale, nel rispetto delle condizioni riportate all'Allegato 1 *"Risultanze dell'istruttoria"*, che forma parte integrante e sostanziale del presente atto;

CONSIDERATO che il presente provvedimento viene assunto per le motivazioni di seguito riportate:

- In base ai contributi tecnici e pareri agli atti, le Risultanze dell'istruttoria evidenziano che lo Studio Preliminare Ambientale, come integrato nel corso del procedimento, consente di valutare compiutamente il progetto e i suoi impatti;
- Si condividono le valutazioni evidenziate nei pareri degli Enti in merito agli impatti sulle varie componenti ambientali e alle condizioni e misure di mitigazione da realizzare;
- L'istruttoria svolta sullo Studio Preliminare Ambientale predisposto dal Proponente, comprensivo degli allegati depositati e delle integrazioni documentali, nonché le analisi condotte sui potenziali impatti con il supporto dei contributi acquisiti nel corso del procedimento, conduce alle considerazioni conclusive sotto riportate;
- Per quanto riguarda gli effetti diretti ed indiretti a scala locale, legati alla realizzazione e all'esercizio del progetto, i pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria non hanno indicato la necessità di assoggettare l'intervento a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.);
- Con gli approfondimenti richiesti e le prescrizioni formulate che potranno trovare trattazione puntuale e di maggior dettaglio nei successivi iter procedurali abilitativi dell'intervento si ritiene che il progetto di *"Ampliamento del deposito Gallaratese dei treni della Linea Metropolitana 1"* da realizzarsi nei Comuni di Milano e Pero, possa essere escluso dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;

VERIFICATA la regolarità tecnica del presente atto, ai sensi dell'art. 147-bis del Testo Unico Enti Locali (Tuel) approvato con D. Lgs. 267/2000 e s.m.i.;

RICHIAMATI gli atti di programmazione finanziaria dell'Ente (DUP e Bilancio di previsione), di gestione (PEG e PIAO) ed il codice di comportamento dell'Ente;

VISTO l'art. 107 del Testo Unico Enti Locali (Tuel) approvato con D. Lgs. 267/2000 e s.m.i.;

VISTO lo Statuto della Città metropolitana di Milano;

VISTO il regolamento sull'ordinamento degli uffici e servizi ed il regolamento di contabilità dell'Ente;

D E C R E T A

per le ragioni indicate in premessa, alle condizioni indicate all'Allegato 1 - *Risultanze dell'istruttoria*, Prot. gen. n. 226206 del 09/12/2025, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, fatti salvi i diritti di terzi:

1) di escludere dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) il progetto di "Ampliamento del deposito Gallaratese dei treni della Linea Metropolitana 1" da realizzarsi nei Comuni di Milano e Pero - Proponente: ATM S.p.A. - Rif. S.I.L.V.I.A.: Ver0593-MI, nel rispetto di tutte le condizioni e prescrizioni indicate nell'Allegato 1 - *Risultanze dell'istruttoria* unito quale parte integrante al presente atto;

2) dà atto che per il presente provvedimento è stata compilata la check-list di cui al regolamento sul sistema dei controlli interni, inoltre il presente atto:

- è classificato a rischio alto dalla tabella contenuta nel paragrafo 2.3.5 "Attività a rischio corruzione: mappatura dei processi, identificazione e valutazione del rischio" del PIAO;

- rispetta gli obblighi e gli adempimenti in materia di protezione dei dati personali;

- rispetta il termine di conclusione del procedimento, la cui cronologia è riportata nell'Allegato 1 al presente atto;

- comprende i seguenti allegati che ne formano parte integrante e sostanziale: Allegato 1 - *Risultanze istruttorie*;

- è privo di riflessi finanziari e che la Società proponente ha provveduto a versare alla Tesoreria della Città metropolitana di Milano i previsti oneri istruttori come da ricevuta allegata all'istanza e ha provveduto all'assolvimento dell'imposta di bollo, ai sensi del D.P.R. 642/72 All. A, art. 4 - con l'acquisto delle marche da bollo indicate di seguito: € 16,00: id. n. 01241168751751 e € 1 id. n. 01241168751785; il destinatario del provvedimento, dopo averle annullate, si farà carico della relativa conservazione.

3) il presente provvedimento è pubblicato all'Albo pretorio della Città Metropolitana e nel sistema informativo "S.I.L.V.I.A." (Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione d'Impatto Ambientale), codice pratica: ver0593-MI, è notificato via PEC al richiedente e trasmesso in copia per quanto di competenza agli Enti e uffici coinvolti nel procedimento;

4) Come previsto dall'art. 3, comma 4 della L. n. 241/1990 e s.m.i. si informa che contro il presente atto, ai sensi del D. Lgs. n. 104/2010 del 02/07/2010, è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni dalla data di notifica, ovvero ai sensi del D.P.R. 1199/1971 ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla suddetta data di notifica.

**Il Direttore del Settore
Qualità dell'aria, rumore ed energia
Arch. Marco Felisa**

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D. Lgs. n.82/2005 e rispettive norme collegate

Responsabile del procedimento e istruttoria: Arch. Francesca Valentina Gobbato

10.6\2025\17

Pag. 1/21

ALL. 1 - RISULTANZE DELL'ISTRUTTORIA

09/12/2025

Procedimento: Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l.r. 2 febbraio 2010, n. 5, relativa al progetto di *"Ampliamento del deposito Gallaratese dei treni della Linea Metropolitana 1"* da realizzarsi nei Comuni di Milano e Pero.

Proponente: Società ATM S.p.A.

Rif. S.I.L.V.I.A.: Ver0593-MI

1. ANAGRAFICA

RAGIONE SOCIALE	ATM Azienda Trasporti Milanesi SRL
P. IVA	12883390150
SEDE LEGALE	C.SO FORO BUONAPARTE, 61. MILANO (MI)

2. LOCALIZZAZIONE dell'intervento

Località	Molino Dorino
Comune	Milano e Pero
Provincia	MILANO

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO E DELLE ATTIVITA'**3.1. DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

Le seguenti informazioni sono tratte dalla documentazione progettuale presentata dal proponente nell'ambito del procedimento di cui all'oggetto.

Il progetto proposto prevede l'ampliamento del deposito "Gallaratese" dei treni della Linea Metropolitana M1 al fine di aumentare la capacità di rimessaggio dell'attuale deposito, pari a 14 treni fino ad un massimo di 36, in considerazione dell'incremento della flotta dei treni metropolitani, nonché al fine di una maggiore flessibilità nella circolazione degli stessi.

Il deposito interessato dal progetto di ampliamento è localizzato nel settore Nord occidentale del Comune di Milano, in località Molino Dorino, lungo il confine con il comune di Pero, all'estremità nord-ovest del quartiere Gallaratese.

L'attuale area del deposito ha una superficie di circa 76.800 mq, occupata per circa il 25% da un capannone di 14.700 mq, di cui 11.300 mq utilizzati per il ricovero notturno dei treni e 3.400 mq per l'officina di manutenzione. Ad oggi, la capacità di rimessaggio complessiva è di 14 treni, poiché una parte dello spazio interno al capannone, corrispondente allo sviluppo di 3 treni, è destinata alle attività manutentive ed è quindi caratterizzata da binari non elettrificati.

L'ampliamento dell'area di deposito è, inoltre, finalizzato a consentire la realizzazione di una nuova officina di manutenzione, più adeguata di quella attuale, rispetto alle caratteristiche del nuovo materiale rotabile e nello specifico è prevista:

- una superficie aggiuntiva lungo il lato est dell'edificio pari a circa 7.800 mq per la rimessa treni, portando il capannone ad una Superficie Totale di circa 22.500 mq;
- la realizzazione di un nuovo capannone officina avente una superficie di circa 9.000 mq che consentirà di ricavare 7 nuovi binari di lavoro. In tale capannone verranno spostate tutte le attività di officina che attualmente sono svolte in quello esistente, liberando ulteriore spazio per il rimessaggio.

L'ampliamento del capannone di rimessaggio e lo spostamento dell'officina nel nuovo capannone consentiranno di ricavare complessivamente una capacità massima di rimessamento di 36 treni su 21 binari (16 binari, ognuno di lunghezza sufficiente a contenere due treni accodati, e 5 binari, ognuno di lunghezza tale da consentire la rimessa di un unico treno, di cui uno di servizio).

L'ampliamento del capannone richiederà la demolizione di alcuni edifici esistenti. È, inoltre, previsto un nuovo edificio che ospiterà la mensa aziendale e gli uffici e la rifunzionalizzazione della palazzina servizi esistente.

4. CRONOLOGIA DEL PROCEDIMENTO

Prot. gen. n. 59416 del 27/03/2025	Istanza di Verifica di assoggettabilità a V.I.A.;
Prot. gen. n. 60740 del 31/03/2025	Avvio del procedimento e richiesta contributi o pareri;
Prot. gen. n. 72908 del 15/04/2025	Contributo ATO;
Prot. gen. n. 74830 del 17/04/2025	Contributo ATS;
Prot. gen. n. 75459 del 17/04/2025	Contributo Comune Milano;
Prot. gen. n. 80171 del 29/04/2025	Contributo Regione Lombardia;
Prot. gen. n. 80934 del 29/04/2025	Richiesta Integrazioni;
Prot. gen. n. 88641 del 13/05/2025	Richiesta Proroga;
Prot. gen. n. 89031 del 13/05/2025	Concessione Proroga;
Prot. gen. n. 128112 del 09/07/2025	Deposito integrazioni da parte del proponente;
Prot. gen. n. 134817 del 17/07/2025	Avviso di deposito delle integrazioni e richiesta pareri;
Prot. gen. n. 139692 del 25/07/2025	Contributo ATO;
Prot. gen. n. 141291 del 28/07/2025	Contributo Parco Agricolo Sud Milano;
Prot. gen. n. 150581 del 12/08/2025	Contributo MM;
Prot. gen. n. 150580 del 12/08/2025	Contributo ATS;
Prot. gen. n. 151348 del 14/08/2025	Contributo Comune di Milano.
Prot. gen. n. 208180 del 13/11/2025	Deposito Parere motivato Screening di Incidenza.

5. RELAZIONE ISTRUTTORIA

Si precisa che le informazioni riportate nei successivi par. 5.1., 5.2. e 5.3. sono tratte dallo Studio Preliminare Ambientale messo a disposizione dal Proponente.

5.1. QUADRO PROGRAMMATICO E VINCOLI

Lo Studio Preliminare Ambientale ha esaminato il quadro vincolistico e il quadro programmatico di riferimento evidenziando quanto segue.

Il deposito interessato dal progetto di ampliamento è localizzato, come detto, nel settore Nord-Ovest del comune di Milano, in località Molino Dorino, lungo il confine con il comune di Pero, all'estremità nord-ovest del quartiere Gallaratese, costruito, tra gli anni Sessanta e Ottanta, in corrispondenza di un'area agricola solcata dal fiume Olona, il cui corso è ora interrato, attraverso una serie di interventi edilizi per la costruzione di ampi isolati di edilizia residenziale popolare. Il quartiere è cresciuto fino ad occupare tutto il territorio disponibile, fino al confine con il territorio comunale di Pero, e vi si sono insediate numerose attività commerciali.

Il deposito Gallaratese della metropolitana si inserisce, pertanto, in un contesto fortemente urbanizzato e congestionato lungo l'asse via Gallarate-Sempione, uno degli accessi dalla città di Milano con più elevato traffico in ingresso, caratterizzato dalla presenza di quartieri residenziali e di numerosi insediamenti terziari e produttivi, sviluppati lungo l'asse storico del Sempione e, in tempi più recenti, lungo la variante alla ex S.S. 11 (zona industriale e depuratore di Pero).

Tra i nuclei di Figino, Trenno e la tangenziale Ovest di Milano è presente un vasto e compatto ambito agricolo parte dei territori agricoli di cintura urbana, inclusi nel parco regionale Parco Agricolo Sud Milano.

Di seguito si richiamano i principali strumenti della Pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica presi in considerazione dal Proponente nello Studio Preliminare Ambientale (SPA).

➤ Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) e Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.)

Con riferimento al Piano Territoriale Regionale, lo Studio Preliminare Ambientale ha preso in esame le Tavole A1 ed F, della Cartografia di Piano del Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) rilevando quanto segue:

Tavola A1 - Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio

L'area di progetto ricade nell'ambito paesaggistico della “*Bassa pianura - Paesaggio della Pianura Irrigua*”.

Tavola F - Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale

L'area di progetto si trova in un ambito classificato quale “*Ambito del sistema metropolitano lombardo con forte presenza di aree di frangia destrutturate*”.

➤ **Aree Vincolate paesaggisticamente ai sensi del D.Lgs. 42/04**

L'area di progetto interferisce, seppur marginalmente, con i seguenti beni paesaggistici tutelati per Legge, ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004:

- Parco Regionale Agricolo Sud Milano, tutelato ai sensi del D.Lgs. 42/2024, art. 142, comma 1, lettera f) “*I parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi*”, con il quale l'area di progetto interferisce all'estremità sud-est;
- Fascia di rispetto di un tratto scoperto del fiume Olona, tutelata ai sensi del D.Lgs. 42/2024, art. 142, comma 1, lettera c) “*I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna*”, con la quale l'area di progetto interferisce all'estremità nord.

➤ **Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano**

Lo Studio Preliminare Ambientale evidenzia che l'area di progetto ricade nel perimetro del Parco Agricolo Sud Milano per una limitata porzione di circa 1700 mq lungo l'estremità sud-est del comparto d'intervento. Rispetto al Piano Territoriale di Coordinamento (P.T.C.) del Parco tale porzione è classificata come “*Territori agricoli e verde di cintura urbana - Ambito dei Piani di cintura urbana*” ed in parte come “*Sub-zona parchi urbani*”, inserita tra gli Ambiti della fruizione.

➤ **Piano Territoriale Metropolitano (P.T.M.)**

In riferimento al Piano Territoriale Metropolitano, lo SPA ha preso in esame le Tavole da 1 a 9 del P.T.M. vigente, rilevando che non emergono elementi vincolistici o di tutela interferenti con il sito di progetto. Si evidenzia, in particolare, che la porzione del Parco Agricolo Sud Milano ricadente nell'area di intervento non risulta classificata tra gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico cartografati alla Tavola 6. Tali ambiti comprendono una vasta area che si sviluppa a sud dell'area di progetto, con la quale l'intervento non interferisce.

➤ **Piano di Governo del Territorio (P.G.T.) del Comune di Milano**

Lo SPA contestualizza l'area in esame prendendo in considerazione le seguenti tavole:

Tavola D02 - Carta del Paesaggio del Documento di Piano

L'area oggetto di intervento ricade negli Ambiti dei Piani regolatori recenti. La porzione interferente con il Parco Agricolo Sud Milano ricade negli Ambiti dei parchi regionali e del paesaggio agrario - Ambiti di ricomposizione paesaggistica dei margini urbani.

Tavola D03 - Schema Rete Ecologica del Documento di Piano

La parte superiore della porzione dell'area di progetto ricadente nel Parco Agricolo Sud Milano rientra tra gli elementi della Rete Ecologica Regionale (RER) classificati di secondo livello.

Tavola R02 - Indicazioni Urbanistiche del Piano delle Regole

L'area oggetto d'intervento è quasi totalmente classificata quale “*Tessuto Urbano Consolidato - ADR - Ambiti contraddistinti da disegno urbano riconoscibile*”, ad eccezione di una porzione di forma triangolare posta lungo il lato est, nella quale il progetto prevede di realizzare un'area a verde che non sarà interessata da interventi edilizi. La parte nord dell'area, corrispondente alla proprietà della Cascina Molino Dorino, risulta già classificata, a seguito della VAS, quale “*Aree per depositi dei transiti metropolitani di nuova previsione - pertinenze indirette*”. Per la parte dell'area di progetto interferente con il Parco Agricolo Sud Milano, la cartografia del PGT recepisce le indicazioni del PTC del Parco “*Territori agricoli e verde di cintura metropolitana - ambito dei piani di cintura urbana*”.

Tavola R04 - Analisi dei valori storici morfologici del Piano delle Regole

La Cascina Molino Dorino non rientra tra i Nuclei di Antica Formazione.

Tavola R05 - Vincoli amministrativi difesa del suolo del Piano delle Regole

L'area oggetto d'intervento è sottoposta ai seguenti vincoli amministrativi:

- Fascia di rispetto dell'elettrodotto: l'area d'intervento è lambita dalla fascia di rispetto dell'elettrodotto di alta tensione Enel-Terna; nonostante questo sia classificato come linea interrata, nella realtà risulta linea aerea. La società Enel-Terna, in fase di VAS, ha indicato quale distanza di prima approssimazione (DPA) una fascia di rispetto di 22,5 m;

- **Fascia di rispetto stradale:** la strada che lambisce l'area d'intervento è classificata come B - Strada extraurbana principale, con fascia di rispetto di 20 metri in quanto l'area d'intervento è posizionata “fuori dai centri abitati, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico” (art. 26 del Reg. CdS);
- **Fascia di rispetto del Depuratore Pero-Olona Sud:** interferisce con la porzione sud dell'area di progetto. A questo proposito è stato istituito un tavolo di confronto tra ATM, il Comune di Milano, il Comune di Pero e il Gruppo CAP - Gestore del servizio idrico integrato, al fine di definire l'interferenza del progetto di ampliamento del deposito con la fascia di rispetto di 100 mt generata dal Depuratore CAP. Dagli approfondimenti condotti è emerso che il depuratore è stato realizzato successivamente al Deposito ATM. Per tale motivo, dalla documentazione reperita dal Comune di Milano risulta che, nel momento in cui è stata presentata la richiesta di autorizzazione per la realizzazione del depuratore, la fascia di rispetto sia stata parzialmente reperita all'interno dell'area del depuratore stesso. Si è concordato che: tutto ciò che ricade all'interno della fascia di rispetto ed è esistente, sia considerato come acquisito (tra cui una parte dell'attuale capannone di rimessaggio treni, che il progetto prevede di mantenere); per quello che riguarda invece eventuali nuove costruzioni sarà necessario rispettare le distanze imposte; per la realizzazione dei binari, non vi sono motivi ostacolari alla realizzazione. A seguito del tavolo di confronto con il Gruppo CAP - Gestore del servizio idrico integrato, è stato modificato il layout di progetto al fine di evitare interferenze delle nuove costruzioni con la fascia di rispetto del depuratore. In particolare, tale modifica ha comportato un arretramento del nuovo perimetro dell'attuale deposito nella porzione sud-est;

Tavola R06 - Vincoli di tutela e salvaguardia del Piano delle Regole

L'area oggetto d'intervento è sottoposta ai seguenti vincoli di tutela e salvaguardia:

- Ambiti sottoposti a tutela per legge D.Lgs. 42/2004 - Parchi art. 142, comma 1, lett. f: Parco Agricolo Sud Milano;
- Zona di preservazione e salvaguardia ambientale: Grande corridoio sostenibile di Expo Fascia A (all'interno dei confini del Parco).

Tavola R09 - Reticolo Idrografico e Tavola G16 - Carta ex alvei del Piano delle Regole

L'area oggetto d'intervento è attraversata dai seguenti corpi idrici: Canale Villoresi Passirana 8, Roggia Cagnola Passirana 8 e Fontanile Treterzi. Non sono presenti teste di fontanile attive nei pressi dell'area d'intervento.

1. Canale Villoresi Passirana 8, appartenente al Reticolo Idrico di Bonifica (RIB). Per meglio definire tracciato e vincoli dovuti alla presenza del corso d'acqua, è stato condotto un sopralluogo, con i tecnici del Consorzio Villoresi, che ha riscontrato un percorso differente del derivatore Passirana 8. Sono dunque state condotte indagini più approfondite per verificare l'esatto tracciato del corpo idrico e sulla base delle indagini svolte, lo SPA ritiene che, probabilmente in occasione della costruzione della vicina Motorizzazione Civile, il Canale Villoresi Passirana 8 sia stato deviato e lo stesso non risulterebbe più ad oggi interferente con l'area d'intervento;

2. Roggia Cagnola Passirana 8, appartenente al Reticolo Idrico Minore demaniale (RIM). Il ramo di roggiola Cagnola Passirana 8 che scorre sul lato ovest e sud dell'area dovrà essere conservato e, ove necessario, deviato, ottenendo il necessario Nulla Osta Idraulico dal Comune di Milano al fine di permettere il previsto ampliamento del sito. Ulteriori indagini sono in corso sul ramo apparentemente interrotto della roggiola tra cui il rilievo di possibili manufatti che collegano la roggiola Cagnola Passirana 8 con il vecchio tracciato della roggiola Cagnola. Qualora i rilievi documentassero l'interruzione della tratta si potrà proporre all'amministrazione comunale la completa dismissione del ramo. Al contrario, se ne venisse accertata la potenzialità idraulica, occorrerebbe intervenire con la deviazione della tratta in posizione più a sud al fine di risolvere l'interferenza con il nuovo edificio in progetto.

3. Fontanile Treterzi, appartenente al Reticolo Idrico Privato (RIP). A seguito dello svolgimento di un tavolo di confronto con il Gruppo CAP - Gestore del servizio idrico integrato, è stato modificato il layout di progetto al fine di evitare interferenze delle nuove costruzioni con la fascia di rispetto del depuratore. Tale modifica ha comportato un arretramento del nuovo perimetro dell'attuale deposito, che quindi non interferirà più con il Fontanile Treterzi.

Tavola G16 - Carta degli ex alvei del PGT comunale

Il sito è attraversato da alvei storici dismessi riportati sulle cartografie ottocentesche e/o con sedime ancora definito catastalmente come demaniale. È, inoltre, presente una testa di fontanile storica (Fontanile Santa Maria), oggi cessata a causa dell'urbanizzazione dapprima del deposito ATM stesso ed in seguito della realizzazione del vicino complesso della Motorizzazione Civile; il progressivo abbassamento della falda ha, inoltre, causato l'interruzione del fontanile, oggi non più presente nemmeno sul sedime del fontanile Santa Maria cartografato a valle dell'area d'intervento, lungo via Cilea. Il sedime della testa di fontanile catastalmente ascritto al demanio idrico dovrà essere oggetto di procedura di sdeemanializzazione per poter essere reso edificabile.

Per tutti gli alvei ed i corpi idrici non riportati nella tavola del Reticolo Idrografico (R09) del P.G.T. ma indicati nella tavola degli ex alvei (G16) del P.G.T. o comunque presenti sul territorio comunale e/o rilevabili dalle cartografie catastali, lo SPA evidenzia che dovrà essere condotto rilievo in campo e redatta una verifica idraulica al fine di verificare la potenzialità idraulica degli stessi e in caso di accertata potenzialità idraulica dovrà essere rispettata una fascia di un metro; in caso alternativo si potrà valutare l'avvio dell'iter di sdeemanializzazione per renderne il sedime edificabile.

Tavola R All.02 - Carta della sensibilità paesaggistica dei luoghi del Piano delle Regole

L'area oggetto d'intervento è caratterizzata dalle seguenti classi di sensibilità paesaggistica:

- Sensibilità paesaggistica 2 - Bassa per la quasi totalità dell'area;
- Sensibilità paesaggistica 3 - Media per la limitata porzione a sud-est ricadente nel Parco Agricolo Sud Milano.

Tavola S01 - I servizi pubblici e di interesse pubblico o generale del Piano dei Servizi

L'area d'intervento rientra parzialmente in area destinata a servizi, nello specifico *"Infrastrutture per la mobilità e trasporto pubblico"* disciplinati dall'art. 8.3.1.a delle NTA del Piano dei Servizi.

➤ **Piano di Governo del Territorio del Comune di Pero**

Tavola DP.03 - Carta della Sensibilità Paesistica del Documento di Piano

Le aree del Comune di Pero ricadenti nel sito di progetto sono classificate con classe di sensibilità paesaggistica 1 - Molto bassa.

Tavola PR.04 - Carta dei vincoli di difesa del suolo e amministrativi del Piano delle Regole

Le aree del Comune di Pero ricadenti nel sito di progetto sono sottoposte ai seguenti vincoli:

- Fascia di rispetto degli impianti di depurazione delle acque;
- Fascia di rispetto stradale.

Per i vincoli indicati, lo SPA rimanda all'analisi della Tavola R05-Vincoli amministrativi difesa del suolo del PGT del Comune di Milano.

➤ **Vincolo idrogeologico**

L'area di progetto non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.

➤ **Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)**

Lo SPA evidenzia che entro un raggio di 5 km dall'area di progetto non sono presenti aree a rischio idraulico e idrogeologico, né fasce fluviali relative ai principali corsi d'acqua del bacino del Po.

➤ **Piano di Gestione Rischio Alluvioni (P.G.R.A.)**

In relazione al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni, di cui al D.lgs. 49/2010, in attuazione della Direttiva Europea 2007/60/CE, lo SPA rileva che l'area di progetto non ricade in aree perimetrate dal Piano e segnala che a circa 550 m a nord ovest dell'area di progetto è presente un'area a rischio medio (R2) in prossimità del Fiume Olona, a sua volta classificato a rischio elevato (R4).

➤ **Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.)**

Lo Studio Preliminare Ambientale ha preso in esame il vigente Piano di Tutela delle Acque, di cui all'art.121 del D.lgs.152/06, e nello specifico le Tavole 1 e 11A, B e C (PTUA), evidenziando che le Norme Tecniche di Attuazione non contengono prescrizioni specifiche riferibili al progetto proposto.

➤ **Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (P.R.I.A.)**

Lo SPA ha preso in esame il Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA), approvato con D.G.R. n. 593 del 06/09/2013 e aggiornato con D.G.R. n. 449 del 02/08/2018. Il P.R.I.A. prevede la suddivisione del territorio in Agglomerati (Bergamo, Brescia, Milano) - caratterizzati, oltre che da un'elevata densità abitativa e di traffico, dalla presenza di attività industriali e da elevate densità di emissioni di PM10 primario, NOx e COV, nonché da una maggiore disponibilità di trasporto pubblico locale (TPL) organizzato - e Zone (Zona A - Pianura ad elevata urbanizzazione; Zona B - Pianura; Zona C - Montagna o Zona C1 - zona prealpina e appenninica e Zona C2 - zona alpina per la zonizzazione relativa all'Ozono; Zona D - Fondovalle). Il comune di Milano e il confinante comune di Pero, entro i quali si colloca il progetto proposto, ricadono nell'Agglomerato di Milano.

➤ **Zonizzazione acustica**

Lo Studio Preliminare Ambientale ha preso in esame la classificazione acustica dei territori interessati dal progetto (Comune di Milano e Comune di Pero). La classificazione acustica del comune di Milano, approvata con d.c.c. n. 29 del 14/04/2025, prevede le seguenti sei Aree acusticamente omogenee dal punto di vista del livello di rumore ammissibile:

Classe I - Aree particolarmente protette

Classe I - Aree particolarmente protette

Classe III - Aree di tipo misto

Classe IV - Aree di intensa attività umana

Classe V - Aree prevalentemente industriali

Classe VI - Aree esclusivamente industriali

Sulla base di tale classificazione, l'area di progetto ricade interamente in Classe IV - Aree di intensa attività umana. Il Piano di classificazione acustica del territorio comunale di Pero è parte integrante del Piano delle Regole del P.G.T., approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 10 del 03/04/2023. Dall'esame della cartografia di Piano, le porzioni a sud ovest dell'area di progetto, che ricadono entro i confini comunali del territorio di Pero, sono anch'esse comprese in Classe IV - Aree di intensa attività umana.

➤ **Aree Naturali protette e Siti Natura 2000**

Per l'esame delle aree di importanza naturalistica, lo Studio Preliminare Ambientale ha verificato la presenza di siti della Rete Natura 2000 (Siti di Importanza Comunitaria/Zone Speciali di Conservazione SIC/ZSC e Zone di Protezione Speciale ZPS), di siti prioritari per l'avifauna (Important Bird Areas - IBA), di aree naturali protette (Elenco Ufficiale delle Aree Protette - EUAP) e di aree umide (zone Ramsar) rilevando quanto segue:

I siti della Rete Natura 2000 (SIC/ZSC e ZPS), i siti prioritari per l'avifauna (IBA), le aree naturali protette (EUAP) e le zone Ramsar si trovano a grande distanza dall'area di progetto.

Entro un raggio di 10 km dall'area di progetto, sono presenti le seguenti aree della rete Natura 2000:

- ZSC "Fontanile Nuovo" (IT2050007) e ZPS "Riserva Regionale Fontanile Nuovo" (IT2050401), a circa 7,30 Km a sud ovest;
- ZSC "Bosco di Cusago" (IT2050008), a circa 8,2 Km a sud ovest;
- ZSC/ZPS "Bosco di Vanzago" (IT2050006), a circa 8,50 Km ad ovest;
- ZSC "Pineta di Cesate" (IT2050001), a circa 8,8 Km a nord.

Gli IBA presenti sul territorio regionale della Lombardia si collocano ad oltre 20 km dall'area di progetto; il più vicino è il "Fiume Ticino" (IBA018) a circa 20,920 km.

Entro un raggio di 10 km dall'area di progetto sono presenti le seguenti aree naturali protette:

- "Parco naturale Nord - Milano" (EUAP0202), a circa 7,7 Km a nord-est;
- "Riserva naturale Fontanile Nuovo" (EUAP0292), a circa 7,3 Km a sud-ovest;
- "Riserva naturale Bosco W.W.F. di Vanzago" (EUAP0288), a circa 8,5 Km ad ovest.

Le aree Ramsar sono collocate tutte a grande distanza dall'area di progetto (la più vicina è la Palude Brabbia, ad oltre 40 km a nord ovest).

Lo SPA rileva dunque che l'area di progetto non interferisce direttamente con siti Natura 2000, IBA, EUAP o Ramsar.

➤ **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.)**

In riferimento al Piano urbano della mobilità sostenibile, approvato dal Consiglio Comunale di Milano con deliberazione n. 38 del 12/11/2018, lo Studio Preliminare Ambientale rileva che il progetto proposto sia coerente con alcuni obiettivi specifici del Piano: garantire un'elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e, in generale, promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità attraverso l'ottimizzazione del servizio pubblico offerto.

➤ **Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)**

Lo Studio Preliminare Ambientale ha esaminato il PGTU di Milano, adottato in via definitiva con Provvedimento n. 273 del 30/12/2003 del Commissario per l'emergenza del traffico e della mobilità di Milano e aggiornato con Delibera n. 14 del 27/03/2013 del Consiglio Comunale di Milano. Dall'analisi degli obiettivi del P.G.T.U. lo SPA non rileva particolari aspetti in merito al progetto proposto.

➤ **Piano Aria e Clima (P.A.C.)**

Dall'analisi degli obiettivi del Piano Aria e Clima del Comune di Milano, approvato in via definitiva con Delibera di Consiglio Comunale n. 4 del 21/02/2022, lo Studio preliminare ambientale ha rilevato che, il progetto è complessivamente coerente con le azioni e le finalità del Piano stesso, in particolare per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici, il sollevamento di polveri, la gestione dei rifiuti, la riqualificazione degli spazi urbani esistenti, la gestione delle emergenze climatiche, la mobilità sostenibile, l'analisi del profilo climatico locale,

la realizzazione di tetti verdi. Per alcune azioni il progetto non rientra tra gli interventi previsti e, in nessun caso, sono state riscontrate incoerenze con gli obiettivi del Piano.

➤ **Regolamento per la qualità dell'aria**

Il Regolamento per la qualità dell'aria del Comune di Milano, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 19/11/2020, introduce limitazioni alle attività che generano emissioni atmosferiche nell'ottica di salvaguardia della qualità dell'aria e di risparmio energetico, ovvero di contenimento del degrado ambientale. Lo Studio Preliminare Ambientale ritiene che il progetto proposto garantirà il rispetto della corretta gestione delle attività di cantiere, seguendo le procedure indicate dal Regolamento stesso e utilizzerà macchine mobili non stradali dotate di motori con requisiti conformi ad esso.

5.2 ANALISI DEGLI IMPATTI E MITIGAZIONI

Di seguito sono sintetizzati gli impatti così come analizzati e descritti nello Studio Preliminare Ambientale (SPA) e nelle integrazioni depositate con Prot. gen. n. 128112 del 09/07/2025.

Atmosfera

Durante la fase di cantiere le potenziali interferenze del progetto con la qualità dell'aria riguarderanno principalmente le attività di scavo, demolizione e trasporto, le quali determinano il sollevamento di polveri (le fasi più critiche a riguardo sono relative al trasporto su strade non pavimentate) e la produzione di emissioni inquinanti dal processo di combustione dei motori dei mezzi di trasporto e dei macchinari di cantiere. Il trasporto su strade non pavimentate sarà limitato a brevi tratti all'interno dell'area di cantiere, in quanto tutta la viabilità esterna afferente all'area di progetto è asfaltata e buona parte dell'attuale area di deposito è pavimentata.

Al fine di limitare il sollevamento di polveri e le emissioni di inquinanti da combustione verranno adottate una serie di misure di prevenzione, tra le quali:

- Bagnatura delle aree di scavo e delle piste di cantiere;
- Deposito graduale del materiale a limitata velocità;
- Copertura dei cumuli e dei container di terreno o di materiale da demolizione in deposito temporaneo;
- Copertura con teli del cassone di carico dei mezzi adibiti al trasporto di materiali polverulenti;
- Ottimizzazione del carico dei mezzi di trasporto al fine di ridurre il flusso veicolare, minimizzando i viaggi a carico parziale;
- Utilizzo di macchine mobili non stradali dotate di motori a combustione interna di potenza 19-560 kW (ivi inclusi eventuali gruppi eletrogeni) almeno di Fase IIIA (o successive) e si terrà conto che dal 1° ottobre 2028 le macchine mobili non stradali per le attività di cantiere dovranno essere almeno di Fase IIIB (o successive) per i motori di potenza 37-560 kW, e dal 1° ottobre 2030 almeno di Fase IV (o successive) per i motori di potenza 56-560 kW;
- Pulizia delle aree pubbliche e dei tratti stradali eventualmente imbrattati dal transito dei mezzi di cantiere;
- Installazione di barriere lungo la recinzione di cantiere per contenere la diffusione delle polveri.
- Monitoraggio periodico della qualità dell'aria in fase di cantiere.

Lo Studio Preliminare Ambientale ritiene che, in considerazione della durata di medio termine delle attività di cantiere (circa 3 anni) e dei significativi quantitativi di terreno movimentati (dell'ordine di 100.000 m³), nonché delle attuali concentrazioni di inquinanti atmosferici nell'area (par. 4.2.1.2 dello SPA) nonché della reversibilità dell'impatto al termine del cantiere, della sua estensione spazialmente limitata all'area di progetto e alle aree immediatamente circostanti e delle misure di prevenzione e mitigazione previste, la **significatività degli impatti in atmosfera in fase costruttiva si considera Media**.

Nella fase di esercizio, lo Studio Preliminare Ambientale ritiene che, a seguito dell'ampliamento del deposito, le attività condotte resteranno le medesime rispetto alle attuali e conseguentemente non si prevedono variazioni sostanziali nella tipologia delle fonti emissive e degli inquinanti emessi che ad oggi risultano contenute. Per le emissioni più significative saranno comunque previsti sistemi di abbattimento, già presenti attualmente sul tornio, sulla linea lavaggio/soffiatura sotto cassa e sulla cappa della mensa.

Lo Studio Preliminare Ambientale ritiene, pertanto, che, **durante la fase di esercizio dell'impianto, la significatività degli impatti in atmosfera sia da considerare Bassa**.

Suolo e sottosuolo

Durante la fase di cantiere gli interventi in progetto determineranno modifiche dell'uso e scavi che potranno determinare la perdita di suolo e influire sulle caratteristiche qualitative del suolo e del sottosuolo. La maggior parte della superficie che sarà occupata corrisponde all'area verde a nord, circostante la Cascina Molino Dorino e sebbene in tali aree il valore agricolo sia indicato come alto o moderato, esse sono già classificate come "urbanizzabili" nella

Tavola R10 - Carta del consumo di suolo - allegata al Piano delle Regole del PGT vigente. Attualmente esse non sono destinate all'agricoltura, ma occupate da vegetazione arborea e arbustiva, aree a prato e orticoltura libera, nonché sedi di scarico di materiali di diversa natura. L'ampliamento del Deposito ATM andrà a sostituire gli attuali utilizzati a verde del suolo.

L'area nord è, inoltre, compresa nel Tessuto Urbano Consolidato e risulta già classificata, a seguito della VAS, come Aree per depositi dei transiti metropolitani di nuova previsione - pertinenze indirette. L'occupazione dell'area non comporta quindi una sottrazione di suolo libero come inteso nelle strategie di riduzione di consumo di suolo. Pertanto, per quest'area, lo Studio Preliminare Ambientale ritiene che l'impatto sulla componente dovuto alla modifica dell'uso del suolo, sebbene significativo in termini di superficie occupata, risulti basso in termini di previsioni urbanistiche.

Per quanto riguarda l'area di circa 1700 m² che interferisce direttamente con il Parco Agricolo Sud Milano, si tratta di un'area destinata all'agricoltura e classificata a valore agricolo alto, sebbene non rientri tra gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico cartografati nel PTM. L'occupazione di tale area comporta, quindi, a tutti gli effetti un consumo di suolo anche in termini di previsioni urbanistiche, pur trattandosi di una superficie contenuta e perimetrale.

Inoltre, possibili alterazioni qualitative del suolo potrebbero essere causate da sversamenti accidentali di prodotti contaminanti durante le attività di cantiere, o da perdite accidentali di carburante da parte delle macchine operatrici. Verranno adottate una serie di misure di prevenzione che consentiranno di minimizzare tali rischi.

Lo Studio Preliminare Ambientale ritiene pertanto che, la significatività degli impatti sulla componente suolo e sottosuolo in fase costruttiva si considera complessivamente Media.

Durante la fase di esercizio, a seguito della realizzazione dell'ampliamento, gli impatti potenziali sulla componente suolo e sottosuolo saranno limitati alla eventuale modifica delle caratteristiche qualitative del suolo a seguito di potenziali sversamenti accidentali (ascrivibili all'utilizzo di oli, grassi e solventi). Per quanto riguarda le attività di rimessaggio condotte in situ, lo SPA non prevede una produzione di rifiuti particolarmente rilevante per tipologia e quantitativi né variazioni significative rispetto alle attuali attività.

Lo Studio Preliminare Ambientale ritiene pertanto che la significatività dell'impatto sulla matrice suolo e sottosuolo durante la fase di esercizio può essere quindi considerata Trascurabile.

Ambiente idrico

Durante la fase di cantiere, gli interventi previsti comporteranno la presenza di acque meteoriche di dilavamento e una produzione di acque reflue generate dalle lavorazioni proprie del cantiere, come l'attività di betonaggio e il lavaggio dei mezzi. Il progetto non prevede interferenze dirette con la falda la cui fascia di soggiacenza oscilla tra i 5 e i 10 m di profondità, mentre gli scavi necessari per il tipo di opere previste sono più superficiali (tra 1 e 2,5 m).

Dal punto di vista idrografico sono emerse potenziali interferenze con il Canale Villoresi Passirana 8, la Roggia Cagnola Passirana 8, il Fontanile Treterzi e alcuni alvei storici dismessi presenti nell'area. Nelle successive fasi progettuali si procederà alla puntuale verifica delle eventuali interferenze del progetto con i tracciati di tali corsi d'acqua e/o con le rispettive fasce di rispetto e saranno valutate le migliori modalità di risoluzione delle interferenze. Nel caso risultasse necessaria una deviazione, si procederà alla richiesta del Nulla Osta Idraulico.

Lo Studio Preliminare Ambientale ritiene quindi che, in ragione delle potenziali interferenze con il reticolto idrico nell'area di progetto e considerando cautelativamente la necessità di deviare alcuni tratti, la significatività degli impatti sulla componente ambiente idrico in fase costruttiva si consideri Media.

Durante la fase di esercizio lo SPA prevede che, l'ampliamento del deposito comporterà l'aumento delle superfici pavimentate, con conseguente riduzione dei volumi di infiltrazione delle acque meteoriche nel sottosuolo e potenziale modifica degli apporti idrici al reticolto idrografico e alla falda. Per garantire il rispetto del principio dell'invarianza idraulica, saranno messe in atto una serie di misure preventive per agevolare al massimo l'infiltrazione delle acque meteoriche nel suolo e, se necessario, il recapito a portata limitata nel reticolto idrico superficiale che circonda il sito (roggia Cagnola Passirana 8 e fontanile Treterzi). Qualora lo scarico in corpo idrico superficiale risultasse tecnicamente non percorribile, si ricorrerà allo scarico a portata limitata in pubblica fognatura.

Al fine di diminuire il carico di acque che deve essere gestito dai bacini di infiltrazione presenti nelle aree verdi di progetto, i tetti verdi previsti sulle coperture degli edifici avranno la funzione di serbatoio di laminazione delle acque meteoriche. Inoltre, le aree di bioritenzione (bioswales), previste all'interno delle nuove aree impermeabilizzate e lungo gli edifici (o ampliamenti di edifici) di nuova costruzione, costituiranno dei bacini di accumulo temporanei di acque meteoriche con funzione di laminazione e infiltrazione per reintegro della falda.

Dal punto di vista quantitativo, poiché in fase operativa si prevede un aumento del numero di treni gestiti e sottoposti a lavaggio e un aumento dei dipendenti, si prevede conseguentemente un incremento proporzionale dell'approvvigionamento idrico e degli scarichi in pubblica fognatura. Non essendo comunque previsti altri scarichi, oltre a quello già esistente in fognatura, ciò non comporterà impatti sull'ambiente idrico.

Lo Studio Preliminare Ambientale ritiene pertanto che, considerando da un lato il rispetto del principio di invarianza idraulica e l'assenza di impatti di rilievo relativamente agli scarichi di acque reflue e dall'altro le modifiche necessarie al reticolo idrico superficiale, che tuttavia saranno limitate alla deviazione della Roggia Cagnola Passirana 8, della quale sarà comunque mantenuta la potenzialità idraulica, **la significatività degli impatti sulla componente ambiente idrico in fase operativa si considera Bassa**.

Biodiversità

In fase di cantiere, i principali impatti potenziali che potrebbero generarsi riguarderanno la sottrazione di habitat e l'allontanamento della fauna nell'area vegetata situata nella parte nord del sito e nella porzione di area agricola del Parco Agricolo Sud Milano. Le emissioni acustiche generate dai mezzi di cantiere, inoltre, comporteranno un potenziale ulteriore disturbo per la fauna che frequenta le aree limitrofe.

Per quanto riguarda l'impatto del progetto sulle alberature presenti, è stata valutata la possibilità di recupero, tramite trapianto presso il Parco Aldo Aniasi a circa 1,5 km a sud dell'area di progetto, degli esemplari che saranno rimossi (50 individui). La realizzazione di opere a verde all'interno del sito di progetto consentirà, inoltre, di compensare in parte la vegetazione rimossa. Per la restante parte di compensazioni saranno avviate interlocuzioni con le Amministrazioni del territorio e per quanto riguarda l'interferenza con il Parco Agricolo Sud Milano con Città Metropolitana di Milano.

Per quanto riguarda i potenziali impatti sulla fauna, la sottrazione di habitat e il rumore antropico, lo SPA ritiene che la presenza di vaste aree agricole confinanti con l'area di intervento a sud sud-est e di alcuni corridoi e aree verdi residuali potrà favorire gli spostamenti della fauna per la ricerca di nuove aree di rifugio.

Lo Studio Preliminare Ambientale ritiene pertanto che, in considerazione dell'attuale stato della flora e della fauna nell'area di progetto e delle misure di mitigazione e compensazione che saranno implementate, **i potenziali impatti sulla componente biodiversità durante la fase di cantiere siano da considerarsi di entità Media**.

Durante la fase di esercizio, lo SPA prevede che, la realizzazione del progetto del verde avrà un impatto positivo sulla componente biodiversità con conseguente aumento della biodiversità locale e del valore ecologico dell'area, grazie all'impianto di gruppi di arbusti fioriferi e produttori di bacche, prati fioriti e prati rasati a gestione differenziata.

Lo Studio Preliminare Ambientale ritiene pertanto che gli impatti sulla biodiversità in fase operativa possano considerarsi positivi e di significatività Media.

Paesaggio e Beni Culturali

Durante la fase di cantiere e di smantellamento dello stesso, le attività (mezzi d'opera, baraccamenti, attrezzature di cantiere, attività di scavo, cumuli di terreno e materiali di risulta depositati temporaneamente) comporteranno modifiche della morfologia e della copertura vegetazionale, con conseguenti alterazioni delle caratteristiche locali del paesaggio, creando inoltre una percezione di disordine visivo (che verrà annullata al termine dei lavori). Le modifiche delle caratteristiche del sito rispetto alla situazione preesistente permarranno in particolare nella zona nord, dove la rimozione della copertura vegetale comporterà la completa alterazione dell'assetto dell'area, sebbene la Cascina Molino Dorino venga preservata.

Lo Studio Preliminare Ambientale ritiene pertanto che, in considerazione tali fattori, **la modifica dell'assetto paesaggistico nella fase costruttiva viene considerata di significatività Media**.

Clima acustico

Per la caratterizzazione del clima acustico nell'area di progetto lo SPA, come detto, ha fatto riferimento a quanto riportato nella Valutazione previsionale di impatto acustico effettuata per l'ampliamento del deposito Gallaratese nel 2016. L'area occupata dal deposito ATM ricade in Classe IV - Aree di intensa attività umana.

I possibili recettori nelle zone limitrofe all'area di progetto sono:

- Uffici Ispettorato della Motorizzazione Civile - Classe III - Distanza dall'area di progetto: 50m
- Cascina Fanetta - Classe V - Distanza dall'area di progetto: 25m
- Edifici abitativi collocati ad ovest della Strada Statale SS11 (nel comune di Pero) - Classe III - Distanza dall'area di progetto: 120m

- Edifici abitativi collocati ad est dell'area del deposito e della motorizzazione civile - Classe II - Distanza dall'area di progetto: 165m.

L'assetto urbanistico circostante il sito non ha subito variazioni rispetto al 2016 e non sono stati costruiti nuovi edifici residenziali, come verificato dallo SPA attraverso l'esame delle foto aeree storiche.

Le potenziali sorgenti emissive che potranno interferire sugli attuali livelli acustici in fase di cantiere sono relative al funzionamento dei mezzi e degli impianti impiegati per la realizzazione dell'opera in progetto, sia all'interno dell'area di cantiere, sia lungo la viabilità interessata dagli spostamenti dei mezzi pesanti per il trasporto dei materiali.

Per i recettori rappresentati dai condomini ad ovest dell'area di progetto, nel comune di Pero, lo Studio non prevede particolari criticità, considerata la presenza di un riporto di terreno di altezza 5 m rispetto al livello stradale a separazione dalla infrastruttura stradale SP exSS11, e quindi anche dall'area di progetto.

Per i recettori ad est dell'area di progetto, invece, considerata la vicinanza con la cascina Fanetta e con gli uffici della motorizzazione, le attività di cantiere potrebbero generare livelli acustici più elevati.

Per i condomini collocati invece ad est su via Cilea, il disturbo potrà essere arreccato dai mezzi di trasporto in entrata ed in uscita dall'area di cantiere.

Per limitare le emissioni acustiche nel corso delle attività di cantiere si prevede l'adozione delle seguenti misure di prevenzione:

Corretta scelta delle macchine e delle attrezzature da utilizzare, attraverso:

- la selezione di macchinari omologati, in conformità alle direttive comunitarie e nazionali;
- l'impiego di macchine per il movimento di terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate;
- l'installazione di silenziatori sugli scarichi;
- l'utilizzo di impianti fissi schermati;
- l'uso di gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati di recente fabbricazione.

Corrette modalità operative e di predisposizione del cantiere, quali ad esempio:

- l'orientamento degli impianti che hanno un'emissione direzionale in posizione di minima interferenza;
- la localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori;
- l'utilizzo di basamenti antivibranti per limitare la trasmissione delle vibrazioni;
- l'obbligo, ai conducenti, di spegnere i mezzi nei periodi di mancato utilizzo degli stessi;
- la limitazione, allo stretto necessario, delle attività più rumorose nelle prime/ultime ore della giornata (le attività di cantiere saranno comunque realizzate nel solo periodo diurno - 8 ore lavorative);
- la limitazione della velocità dei mezzi in transito all'interno del cantiere

Implementazione di un regolare piano di manutenzione e controllo al fine di assicurare un funzionamento efficiente.

Verrà, inoltre, previsto un monitoraggio periodico del clima acustico presso i recettori individuati, con particolare attenzione alle fasi di lavorazione più rumorose, al fine di verificare il rispetto dei limiti. Nel caso fossero evidenziati superamenti, si provvederà all'installazione di barriere fonoassorbenti lungo il perimetro dell'area di progetto.

Sulla base dei risultati ottenuti dai calcoli modellistici lo Studio non ha evidenziato superamenti dei valori limite di immissione, sia nel tempo di riferimento diurno che in quello notturno, per le diverse fasi lavorative previste.

Considerando da un lato la durata di medio termine delle attività di cantiere (circa 3 anni) e la presenza di recettori residenziali possibilmente impattati, dall'altro la totale reversibilità dell'impatto al termine del cantiere, la sua estensione spazialmente limitata all'area di progetto e alle aree immediatamente circostanti e le misure di prevenzione e mitigazione previste, la **significatività degli impatti sul clima acustico in fase costruttiva è considerata Media**.

Per la stima degli impatti in fase post operam (a seguito della realizzazione del progetto), sono state aggiunte al modello elaborato per la fase ante operam le sorgenti di rumore di seguito elencate:

1. Movimentazione treni sul nuovo tracciato binari verso il deposito;
2. Movimentazione treni sul nuovo tracciato binari verso l'officina manutenzione;
3. Movimentazione treni sull'anello di transito;
4. Centrale termica e cabina elettrica;
5. Lavaggio treni;
6. Soffiatura treni;

7. Nuovo depuratore;
8. Impianti di condizionamento e trattamento aria uffici.

Il confronto tra i valori di immissione in fase ante operam e post operam presso i recettori, ha messo in evidenza il rispetto dei limiti differenziali sia per il periodo diurno (<5 dB(A)) che notturno (<3 dB(A)).

Sulla base del modello elaborato, lo Studio considera la significatività degli impatti sul clima acustico in fase operativa Bassa.

Viabilità

In fase di costruzione i potenziali impatti generati sulla componente viabilità sono riconducibili all'aumento del traffico dei mezzi di trasporto materiale da e per l'area di progetto. Il numero dei mezzi in transito durante la fase di cantiere sarà variabile e in funzione delle attività previste come da cronoprogramma lavori e dei materiali necessari per la realizzazione del progetto.

Sarà necessario, infatti, sia trasportare nell'area di progetto tutti i materiali necessari per il cantiere (macchine operatrici, recinzioni, materiali necessari per la realizzazione delle nuove opere, prefabbricati, strutture temporanee di cantiere come servizi igienici e uffici, etc.), sia portare a specifica destinazione il terreno scavato che non sarà riutilizzato in situ e i materiali da demolizione.

La movimentazione di mezzi pesanti diretti verso il cantiere o provenienti da esso comporterà inevitabilmente un aumento del traffico sulla viabilità locale, in particolar modo lungo via Cilea, sulla SP exSS 33 - via Gallarate e in immissione sulla SP exSS11, mentre lungo la viabilità maggiore quale la Tangenziale Ovest lo SPA ritiene che l'incremento di traffico non sarà percentualmente significativo, in relazione ai volumi di traffico sostenuti tipici di tali arterie di collegamento.

Considerando che la zona di progetto è solitamente congestionata nelle ore di punta, costituendo una delle principali vie d'accesso alla città di Milano e data la presenza del capolinea della metropolitana, al fine di limitare l'impatto sul traffico sarà necessario programmare i flussi in entrata ed in uscita, in modo da distribuire i mezzi nell'arco degli orari di lavoro e, per quanto possibile, negli orari meno congestionati.

Sarà necessario, inoltre, tener conto delle limitazioni al traffico previste per la ZTL Area B ed eventualmente chiedere una deroga per le attività di cantiere.

Considerando da un lato la durata di medio termine delle attività di cantiere (circa 3 anni) e il probabile verificarsi di impatti cumulativi con il traffico sostenuto già presente nella zona, dall'altro la totale reversibilità dell'impatto al termine del cantiere e la sua estensione verosimilmente limitata alla viabilità locale circostante l'area di progetto, **la significatività degli impatti sulla componente viabilità in fase costruttiva è considerata Media.**

In fase operativa i potenziali impatti sulla componente viabilità sono unicamente relativi all'incremento del numero dei dipendenti, che passerà da circa 100/150 unità attuali a 250/300 nell'assetto futuro, presenti in deposito in modo non continuativo.

Considerando un aumento di circa il 50% dell'attuale numero di dipendenti, si avrà anche un corrispondente aumento del numero di spostamenti casa/lavoro. E' tuttavia probabile che una parte dei dipendenti raggiunga il nuovo deposito con i mezzi pubblici e, in particolare, considerata la presenza della fermata Molino Dorino della linea metropolitana M1, servendosi del servizio di trasporto pubblico metropolitano.

In considerazione delle infrastrutture viarie e dei servizi pubblici presenti nell'area, e comunque del limitato apporto che i veicoli di trasporto privati dei dipendenti potranno avere in relazione ai volumi di traffico esistenti, lo Studio ritiene che **la significatività dell'impatto sulla componente viabilità in fase operativa possa essere considerata Trascurabile.**

Salute Pubblica

Le attività di cantiere determineranno la produzione di emissioni atmosferiche, in particolar modo di polveri (PM10, PM2.5), e di emissioni acustiche. Nell'intorno dell'area di progetto sono presenti alcuni recettori residenziali. Considerando tuttavia le misure di prevenzione e mitigazione previste, e in particolare l'installazione di barriere per il contenimento delle polveri e di barriere fonoassorbenti in caso di superamento dei limiti acustici, unitamente al monitoraggio, lo SPA prevede che le emissioni atmosferiche e acustiche saranno comunque contenute entro il rispetto dei limiti normativi di qualità dell'aria e del clima acustico e non siano pertanto di entità tale da comportare ripercussioni sulla salute pubblica.

Lo Studio ritiene quindi che la significatività degli impatti sulla salute pubblica in fase di costruzione possa considerarsi Bassa.

Gli impatti sulle componenti atmosfera e clima acustico in fase di esercizio saranno di bassa entità. Di conseguenza, gli impatti indiretti sulla salute pubblica sono considerati trascurabili in fase di esercizio, in quanto le emissioni atmosferiche e acustiche saranno molto limitate e ampiamente inferiori ai limiti.

Lo Studio ritiene quindi che la significatività degli impatti sulla salute pubblica in fase di costruzione possa considerarsi Bassa.

5.3. SCENARI ALTERNATIVI E CUMULO CON ALTRI PROGETTI

Per quanto riguarda le alternative progettuali sono state analizzate due alternative:

1. Il progetto di ampliamento del deposito Gallaratese descritto nel presente studio;
2. Ipotesi progettuale n. 2: costruire un nuovo deposito lungo la tratta di Rho Fiera.

Sono state confrontate le due alternative in relazione a tempi, vantaggi e svantaggi. L'Alternativa 2 che ipotizza la realizzazione di un nuovo deposito lungo la tratta Rho Fiera è stata scartata in considerazione dei seguenti svantaggi:

- Tempi di realizzazione incompatibili con le esigenze operative;
- Costi elevati e complessità autorizzative;
- Localizzazione esterna al Comune di Milano.

L'Alternativa 0 (ovvero l'ipotesi di non intervento) prevedrebbe il mantenimento dell'attuale configurazione del deposito Gallaratese, senza alcun ampliamento o intervento di valorizzazione. Tale scenario comporterebbe tuttavia il permanere delle seguenti criticità:

- Saturazione della capacità di rimessaggio: attualmente il deposito può ospitare solo 14 treni, con parte dello spazio occupato da attività manutentive. Questo obbliga al ricovero di numerosi convogli lungo la linea, in condizioni non ottimali;
- Limitazioni operative manutentive: le capacità operative manutentive sono ridotte, dovendo privilegiare il rimessaggio dei treni;
- Rischi per la sicurezza del personale: operare in spazi ristretti e non più adeguati alle necessità operative comporta un aggravio di rischio per la sicurezza del personale manutentivo;
- Non conformità normativa: la situazione attuale non è pienamente in linea con la normativa antincendio per l'esercizio delle linee metropolitane (DM 21/10/2015) e determina criticità sul rispetto delle misure di sicurezza sui luoghi di lavoro per l'accesso ai treni;
- Degrado: il ricovero dei treni in linea non garantisce una adeguata protezione dei treni nelle ore notturne e quindi comporta maggiori rischi di vandalismo.

L'Alternativa 0 risulterebbe quindi svantaggiosa sia dal punto di vista tecnico-operativo, sia della conformità normativa, oltre che essere incompatibile con l'incremento previsto del parco rotabile e con gli obiettivi di sviluppo del trasporto pubblico locale.

Cumulo degli impatti

Per la stima degli impatti cumulativi, è stata considerata la previsione di nuovi progetti nell'intorno dell'area di progetto e quindi la possibile sovrapposizione degli effetti sull'ambiente generati dalla realizzazione delle nuove opere.

In particolare, sono stati verificati i nuovi progetti in corso di autorizzazione entro il raggio di 1 km dal perimetro dell'area di progetto attraverso la consultazione del portale regionale S.I.L.V.I.A. (Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione di Impatto Ambientale).

Dall'esame delle procedure in corso o in attivazione nei comuni di Milano e Pero presenti sul sito S.I.L.V.I.A., risulta che non sono previsti progetti entro il raggio di 1 km dall'area di intervento; lo SPA esclude pertanto effetti cumulativi per il progetto proposto.

5.4. OSSERVAZIONI, CONTRIBUTI E PARERI ACQUISITI

5.4.1. OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

A seguito del deposito della documentazione, durante il periodo di pubblicazione, non sono pervenute osservazioni, ai sensi dell'art. 24, comma 4, del D.Lgs. n.152/2006.

5.4.2. CONTRIBUTI E PARERI ACQUISITI

Con comunicazione Prot. gen. n. 0060740 del 31/03/2025 è stato dato avvio al procedimento, mettendo a disposizione degli Enti coinvolti (Comune di Milano e Comune di Pero, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Milano, Parco Agricolo Sud Milano, Agenzia di Tutela della Salute, Ufficio d'Ambito della Città metropolitana di Milano, MM S.p.A., Comando Vigili del fuoco e Regione Lombardia) la relativa documentazione. A seguito della nota richiamata sono pervenuti i seguenti contributi finalizzati alla richiesta di chiarimenti e documentazione integrativa:

➤ Con comunicazione Prot. gen. n. 0072908 del 15/04/2025 **l’Ufficio d’Ambito della Città Metropolitana di Milano (ATO)** ha precisato di non avere particolari osservazioni di competenza, segnalando però alcune linee generali ai fini della redazione dei futuri elaborati progettuali e/o per le successive fasi autorizzative:

1. L'allacciamento delle aree oggetto dell'intervento (o parte di esse) al servizio di fognatura/depurazione esistente, potrà essere effettuato solo a seguito della verifica/approvazione degli elaborati progettuali da parte del Gestore MM S.p.A., che dovrà altresì valutare la compatibilità dei carichi inquinanti/idraulici che si genereranno all'interno della suddetta area con la capacità residua dei sistemi fognari/depurativi esistenti. Tale verifica di compatibilità dovrà essere espletata anche in relazione ai nuovi fabbisogni idropotabili rispetto all'infrastruttura acquedottistica esistente.

2. La progettazione e la successiva realizzazione di nuove reti fognarie interne private e/o di futura cessione destinate alla raccolta di reflui urbani da recapitare nella pubblica rete di fognatura, dovrà tenere conto delle disposizioni tecniche dettate dal "Regolamento del Servizio Idrico Integrato" riferito all'ambito di competenza del Gestore MM S.p.A.;

3. Per quanto riguarda il pubblico servizio di fognatura la realizzazione in sede pubblica degli allacciamenti degli immobili alla fognatura verrà eseguita direttamente ed esclusivamente dal Gestore del S.I.I. (rif. art. 3.6 del Regolamento del S.I.I.). Inoltre, in relazione a tale servizio si precisa che risulta vietato lo scarico in fognatura di acque di falda ai sensi dell'art. 3.4 del Regolamento del S.I.I.; a tal proposito si fa presente che l'Art. 5, comma 8 del R.R. 06/2019 vieta "*lo scarico in rete fognaria nera o unitaria di scarichi di pompe di calore, di acque di falda emunte per operazioni di disinquinamento o drenaggio della falda, di acque di raffreddamento indiretto, con esclusione di quelle provenienti da torri evaporative, nonché di altre eventuali tipologie di reflui eventualmente previste dal regolamento d’ambito [...]*".

4. La gestione di eventuali interferenze da tenere in considerazione nel futuro Progetto Definitivo/Esecutivo tra l'opera in questione e le infrastrutture del Servizio Idrico Integrato dovrà essere effettuata, durante lo svolgimento dei lavori, in coordinamento con il Gestore del S.I.I. MM S.p.A.;

5. Gli eventuali scarichi di natura meteorica soggetti alle disposizioni del R.R. 04/2006 e/o di tipo industriale che verranno recapitati in pubblica fognatura, dovranno essere preventivamente autorizzati, con esclusione delle acque reflue domestiche ed assimilate alle domestiche che sono sempre ammesse nel rispetto delle disposizioni del R.R. n. 6 del 29/03/2019 e nell'osservanza del suddetto "Regolamento del Servizio Idrico Integrato". In tal senso l'Impresa dovrà avanzare apposita istanza di Modifica sostanziale dell'Autorizzazione Unica Ambientale attualmente vigente del 23.03.2016 (R.G. n. 2844/2016).

6. Ai sensi del Regolamento Regionale n. 6/2019 art. 5 gli scarichi di acque reflue domestiche dovranno essere recapitati nella rete fognaria pubblica a servizio di impianti di depurazione nel rispetto delle prescrizioni del "Regolamento del Servizio Idrico Integrato".

7. Lo scarico in pubblica fognatura delle acque meteoriche di prima pioggia se soggette alle disposizioni del R.R. 04/2006 raccolte da apposite vasche a tenuta, dimensionate in modo da contenere complessivamente 50 mc per ettaro di superficie scolante (vasche di prima pioggia), dotate di un sistema di alimentazione realizzato in modo da escluderle a riempimento avvenuto, dovrà essere attivato 96 ore dopo il termine dell'ultima precipitazione atmosferica del medesimo evento meteorico, alla portata media oraria di 1 l/s per ettaro di superficie scolante drenata, ancorché le precipitazioni atmosferiche dell'evento meteorico non abbiano raggiunto complessivamente 5 mm.

8. La gestione delle acque meteoriche, non soggette alle disposizioni del R.R. 4/06, dovrà essere conforme ai principi di invarianza idraulica ed idrologica disciplinati dalla L.R. n. 4/2016, nonché dal Regolamento Regionale del 23 novembre 2017 n. 7 "Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell'articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12" e s.m.i.

9. Le opere di allacciamento ed eventuale potenziamento della rete acquedottistica a servizio dell'utente, fino al contatore compreso, vengono eseguite dal Gestore del S.I.I., tenuto conto che:

◦ Nelle zone già servite da rete di distribuzione, il Gestore è tenuto all'erogazione di acqua per uso abitativo e per gli altri usi, a fronte di un versamento degli oneri di allacciamento e di stipula del contratto di somministrazione. Nel caso in cui non si possano soddisfare le richieste di fornitura in aree già servite da reti di acquedotto in conseguenza di cambi di destinazione d'uso o di interventi di trasformazione urbanistica, le opere di adeguamento, validate in fase di progettazione e verificate con compiti di alta sorveglianza in fase di realizzazione dal Gestore, sono a totale carico dei soggetti attuatori degli interventi medesimi, fatta eccezione per gli allacciamenti alla rete idrica distributiva, la cui realizzazione compete al Gestore (rif. art. 2.2.2 punto a del Regolamento del S.I.I.);

◦ Il Gestore ha altresì diritto esclusivo di installare, mantenere, modificare e controllare le varie parti dell'allacciamento secondo le necessità di servizio, assumendo gli oneri delle manutenzioni e qualora una parte dell'allacciamento insista su suolo privato resta a esclusivo carico dell'utente il ripristino dell'area di proprietà privata interessata dall'intervento del Gestore (rif. art. 2.3 del Regolamento del S.I.I.);

➤ Con comunicazione Prot. gen. n. 0074830 del 17/04/2025 l'**Agenzia di Tutela della Salute (ATS)** ha formulato una richiesta di precisazioni e completamento documentale riguardante: la stima delle emissioni diffuse in atmosfera di PM10 e PM2.5, la presentazione di un modello previsionale delle ricadute delle polveri ai recettori con e senza l'applicazione delle misure di mitigazione al fine di verificare se tali misure siano efficaci per il contenimento delle emissioni, è stato, inoltre, richiesto di aggiornare la valutazione preliminare di impatto acustico anche per la fase di cantiere data la lunga durata prevista;

➤ Con comunicazione Prot. gen. n. 0075459 del 17/04/2025, il **Comune di Milano - Direzione Verde e Ambiente Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale Unità Valutazioni Ambientali ed Economia Circolare** ha richiesto una serie di integrazioni per quanto riguarda la mobilità ciclistica, la pedonalità e l'accessibilità dei percorsi. Per quanto riguarda gli aspetti tecnico/progettuali è stato richiesto di predisporre diverse planimetrie dei regimi giuridici, degli accessi carrai e della tipologia dei veicoli che dovranno accedere ai nuovi passi carrai richiedendo, inoltre, di recintare tutte le parti che saranno acquisite alla proprietà privata da ATM. Per quanto riguarda gli aspetti ambientali il Comune di Milano ha riportato le valutazioni comprensive di osservazioni di carattere generale e per singola componente:

◦ OSSERVAZIONI GENERALI: per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione e quadro vincolistico risulta necessario considerare anche i piani settoriali relativi alla mobilità (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e Piano Generale del Traffico Urbano) e il Piano Aria e Clima; verificare la coerenza del progetto in riferimento agli obiettivi e ad azioni del Piano Aria e Clima con i diversi ambiti di intervento; integrare le analisi contenute nel Rapporto Preliminare Ambientale, in riferimento all'analisi degli impatti climatici locali svolgendo una valutazione dei rischi climatici rilevanti per gli interventi da realizzare e una definizione delle soluzioni di adattamento che possano ridurre il rischio fisico climatico individuato;

◦ QUALITÀ DELL'ARIA: il Comune ritiene che si possa dare parere positivo con le raccomandazioni sotto richiamate:
) per quanto riguarda le polveri risollevate, ai sensi dell'Art. 7 "Conduzione delle aree di cantiere" del Regolamento per la qualità dell'aria di Milano dovrà essere obbligatoriamente prevista anche la pulizia delle aree pubbliche e dei tratti stradali imbrattati dal transito dei mezzi di cantiere;

) per quanto riguarda le emissioni delle macchine da cantiere, ai sensi dell'Art. 8 "Macchine mobili non stradali" del Regolamento per la qualità dell'aria di Milano non sarà sufficiente disporre "l'utilizzo di mezzi d'opera conformi alle direttive europee in termini di emissioni e implementazione di un regolare piano di manutenzione e controllo al fine di assicurare un funzionamento efficiente", bensì si dovrà obbligatoriamente fare uso di macchine mobili non stradali dotate di motori a combustione interna di potenza 19-560 kW (ivi inclusi eventuali gruppi eletrogeni) almeno di Fase IIIA (o successive). A seconda del periodo temporale di effettuazione dei lavori, si dovrà tener conto altresì che dal 1° ottobre 2028 le macchine mobili non stradali per le attività di cantiere dovranno essere almeno di Fase IIIB (o successive) per i motori di potenza 37-560 kW, e dal 1° ottobre 2030 almeno di Fase IV (o successive) per i motori di potenza 56-560 kW;

) per quanto riguarda eventuali demolizioni, ai sensi dell'Art. 3.3.3 del Regolamento di Igiene di Milano si dovrà "provvedere affinché i materiali risultanti dalle demolizioni" siano bagnati "allo scopo di evitare l'eccessivo sollevamento di polveri";

) si ritiene altresì che sarebbe opportuno richiedere di mettere a disposizione dell'Amministrazione Comunale i dati rilevati dal "monitoraggio periodico della qualità dell'aria in fase di cantiere, con particolare attenzione alle fasi di lavorazione più impattanti per la produzione di polveri" unitamente al diario giornaliero delle attività di cantiere eseguite durante il periodo di misura, indipendentemente da eventuali superamenti del Valore Limite.

Per quanto riguarda la fase operativa, si concorda coi proponenti che la significatività degli impatti in atmosfera sia da considerarsi Bassa.

◦ RISORSE IDRICHE: per quanto riguarda la fase di cantiere si ritiene che le analisi contenute nella documentazione siano esaustive in relazione alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA. Per quanto riguarda la fase operativa il Comune ritiene che debba essere approfondita l'analisi degli impatti sulle risorse idriche determinati dagli interventi di modifica del reticolto idrico superficiale, confrontando stato di fatto e stato di progetto, e le misure mitigative previste. Nelle successive fasi progettuali dovrà essere elaborato il progetto di Invarianza Idraulica completo di quanto previsto dall'art. 10 del RR 7/2007.

- RUMORE: per quanto riguarda gli esiti della campagna delle rilevazioni fonometriche svolta nel 2016 il Comune ritiene necessario eseguire rilevazioni fonometriche per confermare l'attualità dei livelli di rumore rilevati o, alternativamente, presentare una dichiarazione a firma di tecnico competente in acustica che evidenzi che l'ambito territoriale in esame sia rimasto immutato dal punto di vista delle sorgenti di rumore e che garantisca la validità dello studio del 2016;
- ENERGIA ED EMISSIONI CLIMALTERANTI: il Comune richiede chiarimenti e integrazioni per quanto riguarda l'impianto fotovoltaico e le soluzioni progettuali per il raggiungimento dell'obiettivo della neutralità carbonica;

➤ Con nota Prot. gen. n. 0080171 del 29/04/2025, **Regione Lombardia** - Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche, Infrastrutture Ferroviarie e Opere Pubbliche, Rete Ferroviaria e Metropolitana ha comunicato di non avere osservazioni da esprimere in merito al procedimento;

A seguito della nota, Prot. gen. n. 0134817 del 17/07/2025, di avviso di deposito e messa a disposizione della documentazione integrativa richiesta, sono pervenuti i seguenti ulteriori contributi:

➤ Con comunicazione Prot. gen. n. 0139692 del 25/07/2025 è pervenuto il parere dell'Ufficio d'Ambito Territoriale della Città Metropolitana di Milano (ATO) il quale è stato confermato il precedente parere del 15/04/2025, sopra richiamato;

➤ In data 28/07/2025 con nota, Prot. gen. n. 0141291, il **Parco Agricolo Sud Milano** ha trasmesso il proprio parere di seguito richiamato:

"In linea generale le aree destinate a deposito si configurano quali elementi estranei al contesto agricolo e ambientale che caratterizza il paesaggio rurale tipico della pianura irrigua di cui il territorio del sud Milano è parte, sia per il notevole consumo e perdita della permeabilità del suolo, sia per lo snaturamento dello stesso paesaggio determinato dall'inserimento delle nuove strutture.

Il progetto di ampliamento del deposito Gallaratese, pur ritenuto ammissibile in considerazione dell'interesse generale sotteso alla proposta d'intervento, genera impatti ambientali comportando ulteriore impermeabilizzazione di suolo, seppur principalmente in corrispondenza del sedime del deposito esistente, perdita di una porzione di area agricola inclusa nel Parco Agricolo Sud Milano, oltre che un complessivo incremento dell'artificializzazione del paesaggio rurale che l'Ente gestore del Parco ha il compito di tutelare e valorizzare.

Ai fini della compatibilità ambientale dell'intervento, si richiede di inserire elementi arboreo-arbustivi autoctoni lungo il perimetro del deposito oggetto di ampliamento, in continuità con le fasce vegetazionali presenti intorno all'impianto di depurazione esistente posto in adiacenza, in modo da migliorare l'inserimento paesaggistico del nuovo insediamento e il margine urbano in affaccio sui territori del Parco Agricolo Sud Milano contribuendo a schermare l'impatto delle nuove strutture sul paesaggio agricolo circostante.

Il progetto, oltre ad essere accompagnato da un adeguato inserimento ambientale a carattere mitigativo, dovrà essere inoltre completato da interventi di compensazione ambientale che garantiscono il riequilibrio ecologico del comparto più ampio interessato dagli interventi, aumentandone i caratteri di naturalità e biodiversità. La proposta compensativa potrà essere costituita, ad esempio: dalla forestazione di un'area pari almeno al doppio della Superficie che interferisce con i territori del Parco regionale; dalla piantumazione di specie arboreo-arbustive in corrispondenza dell'orditura dei campi in modo da valorizzare la trama del paesaggio rurale; da interventi di incremento della naturalità lungo i corsi d'acqua presenti al fine di contribuire alla valorizzazione, con incremento della biodiversità, delle aree agricole; dall'equipaggiamento, con vegetazione arboreo-arbustiva, dei percorsi rurali presenti nel comparto agricolo più esteso per migliorarne la fruibilità contribuendo ad incrementare la qualità del paesaggio.

Gli interventi ambientali dovranno essere realizzati con le specie autoctone del Parco, elencate all'allegato 1 della Disposizione Dirigenziale R.G. n. 1455/2010 del 09/02/2010, tenendo conto della normativa regionale vigente orientata al contenimento della diffusione dei principali patogeni di origine alloctona invasiva.

Il progetto, comprensivo delle opere di inserimento ambientale, sarà verificato nelle fasi di definizione progettuale dal Parco Agricolo Sud Milano in sede di Autorizzazione Paesaggistica ai sensi d.lgs. 42/2004 e dell'art. 80 della l.r. 12/2005.

Si ricorda, infine, che in relazione agli eventuali abbattimenti di piante previsti nei territori del Parco Agricolo Sud Milano, sarà necessario attivare il relativo procedimento di "Autorizzazione allo sradicamento di piante ed estrazione delle ceppaie", ai sensi dell'art. 22 del P.T.C. del Parco".

➤ Con nota, Prot. gen. n. 0150581 del 12/08/2025 la **Società Metropolitana Milanese MM S.p.A.** ha trasmesso le seguenti prescrizioni generali per le successive fasi progettuali:

- Distanze minime dalle alberature

Sia per la posa di nuove tubazioni AP sia per nuove opere a verde (eventualmente previste in progetto) quali alberature, si prescrive di mantenere una distanza minima tra i fusti delle alberature (da piantumare o esistenti) e la circonferenza esterna delle tubazioni AP (esistenti o da posare) pari ad almeno:

- metri 5,00 per gli esemplari monumentali o di pregio con circonferenza maggiore di 250 cm e per i soggetti appartenenti al genere *Platanus* con circonferenza maggiore di 120 cm;
- metri 3,00 per le piante di prima grandezza non incluse nel punto precedente;
- metri 2,50 per le piante di seconda grandezza;
- metri 2,00 per le piante di terza grandezza;
- metri 1,50 per le piante di quarta grandezza;
- metri 1,00 per gli arbusti.

Nessuna nuova alberatura può essere posata lungo l'asse delle tubazioni AP esistenti.

• Distanze di sottoservizi

Per la nuova posa o modifica di sottoservizi di qualsiasi tipo, è vietato il posizionamento in parallelismo sovrapposto con le tubazioni AP, mentre è concesso l'attraversamento il più possibile ortogonale. Le prescrizioni sono quelle di mantenere un franco minimo di 50 cm tra la circonferenza esterna delle tubazioni AP e la nuova infrastruttura.

• Distanze di infrastrutture e manufatti da tubazioni AP

Nessuna nuova infrastruttura o manufatto (pensiline delle fermate dei mezzi pubblici compresi) può essere sovrapposto alle tubazioni AP, inoltre deve essere garantita una distanza minima di 50 cm dalla circonferenza esterna delle tubazioni AP.

• Redazione elaborati as - built

Per la successiva presa in carico delle opere realizzate, relative alla derivazione d'utenza, è indispensabile la presentazione di opportuna documentazione grafica di as - built (planimetria ed eventuali particolari manufatti).

• Coordinamento col personale di Alta Sorveglianza

Con congruo anticipo rispetto alla data di inizio dei lavori, è necessario far pervenire il progetto esecutivo e contattare il Sorvegliante tecnico della Rete Acquedotto di MM Spa affinché possa eseguire l'Alta Sorveglianza in fase di cantiere.

IN CASO DI DERIVAZIONI DI UTENZA SI FORNISCONO LE SEGUENTI PRESCRIZIONI TECNICHE:

In caso di derivazioni d'utenza, l'utente dovrà predisporre un apposito locale nel primo sotterraneo o un apposito pozzetto, da riservare esclusivamente al contatore ed alla presa antincendio per eventuali impianti a spegnimento automatico. Detto pozzetto o locale dovrà essere situato sul fronte del numero civico principale ed avere i requisiti richiesti all'art. 2.3.1 del vigente Regolamento del Servizio Idrico Integrato della Città di Milano, interamente consultabile al seguente link: Regolamento ([latuaacqua.it](#)).

➤ Si attenziona inoltre quanto riportato nell'art. "2.2.3 Destinatari della fornitura" del Regolamento del Servizio Idrico Integrato della Città di Milano (Regolamento ([latuaacqua.it](#))), di cui si riporta di seguito uno stralcio: "*Nel caso di nuove realizzazioni o ristrutturazioni, ove tecnicamente compatibile con la rete interna, si promuove la fornitura per ogni singola unità immobiliare o almeno l'installazione di misuratori atti a separare i consumi relativi alle tipologie di utenza domestiche da quelli relativi alle non domestiche. In tal caso, i misuratori dovranno poter essere installati in batteria, immediatamente a valle dell'allacciamento stradale, in apposito locale, nell'immediata prossimità dell'allacciamento, accessibile, di norma direttamente dall'esterno e in collocazione idonea alla telelettura, al personale del Servizio Idrico Integrato*".

➤ Si comunica infine che la domanda di nuovo allacciamento o eventuali richieste di potenziamento/spostamento dell'esistente allacciamento dovranno essere presentate al Servizio Clienti di Metropolitana Milanese - S.I.I. - S.p.A. secondo le indicazioni riportate nella Carta dei Servizi e come previsto dal Regolamento del S.I.I. della Città di Milano. Al link Moduli ([latuaacqua.it](#)) è possibile trovare la relativa modulistica/istruzioni da compilare e consultare, gli schemi tecnici e la documentazione tecnica obbligatoria da allegare alla domanda, per tutte le tipologie di allacciamenti.

➤ Con comunicazione Prot. gen. n. 0150850 del 12/08/2025, l'**Agenzia per la Tutela della Salute (ATS)** ha trasmesso il proprio contributo tecnico:

Il Proponente ha dato seguito alle richieste della scrivente ai punti 1 e 2 della nota del 17/04/2025, in merito all'aggiornamento della modellizzazione delle emissioni diffuse in atmosfera, derivanti dalle attività di cantiere, di PM10 e PM2.5 e delle ricadute ai recettori più prossimi all'area, sia nello scenario long term che short term. Nel documento "*Studio Previsionale di ricaduta delle polveri in fase di cantiere*", il Proponente ha condotto due diverse simulazioni della fase operativa più critica, individuata nella fase 2, così caratterizzate:

- Scenario 1 - in assenza di mitigazione

- Scenario 2 - con l'applicazione delle misure mitigative quali la presenza di un fondo misto stabilizzato nel manto stradale, la bagnatura del manto stradale almeno una volta al giorno con l'applicazione di 1 l di acqua al mq e la limitazione delle velocità dei mezzi di cantiere.

In assenza di mitigazioni (Scenario 1), le ricadute di PM10 su tutti i recettori individuati nell'intorno dell'area risultano essere significative, sia nello scenario long term che short term, secondo l'approccio delle linee guida APAT "*Gli effetti sull'ambiente dovuti all'esercizio di attività industriale: identificazione, quantificazione ed analisi nell'ambito dei procedimenti di autorizzazione integrata ambientale*".

In presenza delle mitigazioni sopra indicate (Scenario 2), le ricadute di PM10 nello scenario short term risultano essere non significative per tutti i recettori mentre nello scenario long term su alcuni recettori si registrano ancora ricadute significative.

Tuttavia, il Proponente indica che la durata della fase più critica (Fase 2) è limitata a 2 mesi mentre la simulazione è stata condotta su un arco temporale più ampio (1 anno) e che pertanto il contributo nella media annuale risulta sovrastimato.

A tal proposito, il Proponente si impegna ad eseguire le attività di scotico previste nella Fase 2 nei mesi primaverili/estivi, caratterizzati di norma dalla presenza di valori più bassi di PM10 nel fondo ambientale, e ad eseguire un piano di monitoraggio periodico della qualità dell'aria in fase di cantiere.

Rimandando ad ARPA Lombardia la validazione del modello di ricaduta dei contaminanti, si ritiene obbligatoria la messa in atto di tutti i sistemi mitigativi indicati dal Proponente, prevedendo anche una bagnatura automatica delle piste e delle aree di cantiere, oltre a verificare la possibilità di installare un impianto lavaroute a servizio dell'area di cantiere. Come già indicato dalla Parte, qualora i monitoraggi dell'aria dovessero rilevare delle criticità, dovranno essere previsti ulteriori sistemi mitigativi quali, ad esempio, l'installazione di barriere antipolvere.

La Parte ha aggiornato il documento *"Valutazione previsionale di impatto acustico"* includendo anche le stime relative alle fasi di cantiere, come richiesto dalla Scrivente al punto 3 della sopracitata nota tecnica: i valori limiti di immissione nel periodo diurno e notturno per i recettori individuati nell'intorno dell'area sono rispettati durante tutte le fasi di cantiere. Si rileva che non sono stati indicati i valori differenziali e da una verifica preliminare, condotta dalla Scrivente, sembra non essere rispettato il differenziale per il recettore R2 per la fase 7 nel periodo diurno. Tuttavia, tenuto conto che la Parte eseguirà un monitoraggio periodico del clima acustico, tale criticità potrà essere verificata con misure dirette e qualora dovessero essere evidenziati dei superamenti, dovrà esser prevista la posa di barriere fonoassorbenti lungo il perimetro dell'area.

➤ Con comunicazione Prot. gen. n. 0151348 del 14/08/2025, il Comune di Milano - Direzione Verde e Ambiente Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale Unità Valutazioni Ambientali ed Economia Circolare ha trasmesso il proprio parere di merito:

- **ASPECTI URBANISTICI**

non si sollevano rilievi di carattere strettamente urbanistico in merito all'ampliamento del deposito ATM Gallaratese, rispetto alla pianificazione urbanistica generale. Resta fatta salva la necessità di definire la proprietà dell'intera area da parte di ATM, inoltre di acquisire nel prosieguo il nulla osta da parte dell'Ente gestore della Roggia Cagnola Passirana e degli altri alvei e fontanili presenti e di verificare in fase esecutiva delle distanze dal depuratore di Pero. Si rammenta, inoltre, che, qualora intervenissero opere all'interno del perimetro del Parco Sud Milano, sarà necessario acquisire preventivamente parere/autorizzazione da parte dell'Ente Parco Sud Milano.

- **ASPECTI MOBILITÀ**

In merito agli aspetti relativi alla mobilità si esprime parere positivo alla non assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e si comunicano le seguenti prescrizioni relative al progetto:

▪ **VIABILITÀ:** Si segnala che la nuova recinzione genera una viabilità a fondo cieco, con impossibilità di tornare indietro per chi dovesse imboccarla erroneamente; la stessa si presta, inoltre, come oggi alla sosta abusiva. Pertanto, dovrà essere modificata.

▪ **MOBILITÀ CICLISTICA:** Si richiede di completare il collegamento tra gli itinerari ciclabili esistenti e in progetto. Questo collegamento ciclabile garantirebbe continuità a un itinerario prioritario previsto dalla pianificazione comunale. Si richiede di separare i flussi pedonali e ciclabili, realizzando percorsi e attraversamenti distinti. La pista ciclabile, infine, non può terminare sul marciapiede contro il verde ma dovrà prevedere tutti i necessari punti di ingresso e uscita in strada.

▪ **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (SIT):** Relativamente alla VIA riguardante l'ampliamento del Deposito Gallaratese della metropolitana M1 si evidenzia che la realizzazione di tale intervento rientra nelle priorità dell'Amministrazione Comunale in quanto necessario ad ospitare il materiale rotabile delle linee metropolitane milanesi. Si ritiene tuttavia necessario evidenziare che nella tavola A-000-853-03-00-A01 Piano Particolare - Stato di Progetto (che si allega) viene erroneamente indicata come proprietà del Comune di Milano anche il mapp. le 211 del foglio 117 che risulterebbe invece intestato ad un altro Ente Pubblico come da Visura Catasto Terreni di Milano (che si allega) per il quale solamente mq 38,00 sarebbero interessati dal progetto di ATM S.p.A. Si segnala infine che dalla documentazione le verifiche delle manovre dei mezzi danno esito negativo e pertanto il progetto dovrà essere corretto.

▪ **PEDONALITÀ E INTERVENTI SULLA CIRCOLAZIONE:** Rispetto a quanto inviato ad aprile 2025, non è stata recepita la richiesta di formalizzare la linea di desiderio pedonale già presente un percorso pedonale dalle fermate del TPL di Molino Dorino verso sud, in particolare verso l'area a parcheggio formale e via Cilea, che si ribadisce. A tal proposito, si segnala che lungo il lato sud del corsello veicolare del capolinea bus è presente un marciapiede che non è riportato nella planimetria di progetto, oggi utilizzato in quanto arredato con sedute (vedi par. Spazio pubblico). In riferimento al sistema di accessi alla struttura, è stata recepita la richiesta di prevedere un accesso pedonale per gli utenti e un sistema di percorsi interni pedonali fino all'ingresso all'edificio.

▪ **SPAZI PUBBLICI:** Si ribadisce quanto inviato ad aprile 2025 che si riporta di seguito. Vista l'estensione dell'area di pertinenza del deposito, il progetto prevede l'eliminazione di alcune sedute oggi presenti e utilizzate dagli utenti delle fermate di Molino Dorino. Si chiede di mantenere alcune sedute lungo le linee di desiderio pedonali a supporto degli spostamenti pedonali in particolare degli utenti più deboli.

▪ **PROVVEDIMENTI VIABILISTICI E SEGNALETICA (GPV):** esaminata la documentazione disponibile, per quanto trattasi di fase preliminare della progettazione, si ritiene utile segnalare l'opportunità di modificare la disciplina della circolazione proposta ad

intersezione tra la via Cilea esistente e il nuovo anello in progetto. Trattasi di un'intersezione a T: ragionevolmente, potrebbe non essere necessaria alcuna particolare disciplina. Tuttavia, se questa si ritiene necessaria, si richiede di disciplinare con il medesimo criterio utilizzato per l'intersezione posta in prossimità dell'*"Officina"*, ovvero con il *"Dare precedenza"* lungo l'asse in uscita dall'ingresso A. Si richiede, inoltre, di eliminare la segnaletica orizzontale proposta all'intersezione, e di fare riferimento, per gli esempi del caso, agli schemi di cui alle fig. II 425, 428, 433 del Regolamento di Esecuzione e Attuazione del CdS. Si rammenta che la linea marginale continua separa un'area non valicabile. Si suggerisce, infine, di avvicinare il più possibile gli attraversamenti pedonali alle linee di desiderio dei pedoni, ferme restando le necessità derivanti dagli archi di manovra dai mezzi in uso dal proponente. Ulteriori indicazioni saranno rese nelle prossime fasi della progettazione.

- **ASPECTI AMBIENTALI**

OSSERVAZIONI GENERALI: si ritiene che la documentazione sia stata integrata in modo esaustivo rispetto a quanto richiesto e non si rilevano ulteriori osservazioni.

COMPONENTE 'QUALITÀ DELL'ARIA': le raccomandazioni formulate nella richiesta di integrazioni per la fase di cantiere sono state interamente recepite.

COMPONENTE 'RISORSE IDRICHES': le integrazioni e le raccomandazioni richieste nel precedente parere sono state interamente recepite e non si rilevano ulteriori osservazioni.

COMPONENTE 'RUMORE': la documentazione è stata integrata in modo esaustivo e non si hanno ulteriori osservazioni da presentare.

COMPONENTE 'ENERGIA ED EMISSIONI CLIMALTERANTI': in considerazione dell'attuale fase di progettazione, le integrazioni richieste sono state recepite e non si hanno ulteriori osservazioni.

Tenendo conto di quanto su osservato si rileva che gli impatti ambientali sono stati individuati e valutati e non si rilevano elementi significativi per cui il progetto debba essere assoggettato a VIA; le indicazioni riportate sono da ritenere come prescrizioni e/o raccomandazioni che dovranno essere recepite nelle fasi di progettazione di maggiore dettaglio.

➤ In data 13/11/2025 si è conclusa la procedura di **Screening di Incidenza** con il rilascio del parere motivato, nota prot. gen. n. 0208180, finalizzato a valutare l'incidenza del progetto sul Sito Rete Natura 2000 *"Fontanile Nuovo"* ZSC IT2050007-ZPS IT2050401:

"Risulta rilevante il fatto che le aree interessate dalla proposta di intervento si trovano ad una distanza di veramente molti km dal Sito Rete Natura 2000 più vicino, con interposti alcuni centri abitati ed infrastrutture viarie. Le previsioni non determinano nuove interferenze con elementi di connessione ecologica, principalmente perché l'area si trova all'interno di un contesto di periferia urbana molto infrastrutturato ed è limitrofa alla SPexSS11. L'intervento prevede però l'eliminazione di preesistenze ecosistemiche di basso valore, che verranno parzialmente compensate da opere bisogna ea verde. A questo proposito, si suggerisce di sostituire le specie di piante scelte tra quelle alloctone (per es. *Styphnolobium japonicum*) con altrettante specie autoctone."

In conclusione, dati soprattutto la distanza e gli elementi di discontinuità, si ritiene che non vi sia il rischio di incidenze negative, sia dirette che indirette, sul Sito Rete Natura 2000 in oggetto, ZSC IT2050007-ZPS IT2050401 *"Fontanile Nuovo"* e su altri più lontani".

Si comunica la conclusione della procedura di V.Inc.A., con esito positivo per lo Screening di Incidenza, del progetto di ampliamento del deposito treni della Linea Metropolitana 1 denominato *"Gallaratese"*, in comune di Milano, frazione Gallaratese, Via Francesco Cilea 119. Si informa infine che tutta la documentazione relativa alla presente procedura verrà caricata sul portale regionale SIVIC, <https://www.sivic.servizi.it/>.

5. RISULTANZE CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA

5.1 ISTRUTTORIA E QUADRO PRESCRITTIVO

Si precisa che la presente istruttoria verte esclusivamente sulla valutazione ambientale delle opere in progetto. Si rimandano alle successive fasi autorizzative le verifiche in merito ai requisiti necessari per il rilascio dei titoli per la realizzazione e l'esercizio dell'intervento nonché alla conformità rispetto alla normativa nazionale e regionale in materia. Si rimanda, inoltre, alle successive fasi di approfondimento del progetto il rispetto delle prescrizioni formulate in particolare dal Comune di Milano (Direzione Verde e Ambiente Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale Unità Valutazioni Ambientali ed Economia Circolare), Metropolitana Milanese MM S.p.a. (Distanze minime dalle alberature, dai sottoservizi, da tubazioni AP, redazione di elaborati as-buildt, prescrizioni tecniche in caso di derivazioni di utenza) nei propri contributi depositati agli atti e pubblicati sul portale regionale del Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione di Impatto Ambientale (S.I.L.V.I.A.).

La valutazione delle motivazioni alla base del progetto e i relativi impatti ambientali sono stati approfonditi nello Studio Preliminare Ambientale (SPA) predisposto e nelle integrazioni depositate nel corso del procedimento, anche sulla base dei contributi istruttori pervenuti, portando all'individuazione di azioni mitigative da attuare nelle successive fasi di approfondimento del progetto, volte ad attenuare gli impatti rilevati:

1) In relazione agli impatti determinati sulla **Qualità dell'aria** stimati principalmente nella fase realizzativa dell'intervento a carico delle emissioni prodotte dai mezzi di cantiere si ritiene obbligatoria la messa in atto di tutti i sistemi mitigativi indicati dal Proponente, prevedendo anche una bagnatura automatica delle piste e delle aree di cantiere, oltre a verificare la possibilità di installare un impianto lava ruote a servizio dell'area di cantiere. Dovranno essere adottate tutte quelle buone pratiche volte alla riduzione delle emissioni in atmosfera generate dalle attività, con particolare riferimento alle emissioni pulverulente, inquinanti ed acustiche, quali la bagnatura dei terreni e delle strade, l'impiego di motori a basso impatto, l'efficientamento dei mezzi pesanti, lo spegnimento dei motori.

Si ritiene che, sulla base dei contributi formulati dall'Agenzia di Tutela della Salute (ATS) nonché dalla Direzione Verde e Ambiente del Comune di Milano, in aggiunta alle misure di mitigazione e prevenzione, proposte al paragrafo 4.2.2 Stima degli impatti e misure di mitigazione, 4.2.2.1 Fase costruttiva, si debba tener conto anche di quanto segue:

a) per quanto riguarda le polveri risollevate, ai sensi dell'Art. 7 "Conduzione delle aree di cantiere" del Regolamento per la qualità dell'aria di Milano dovrà essere obbligatoriamente prevista anche la pulizia delle aree pubbliche e dei tratti stradali imbrattati dal transito dei mezzi di cantiere;

b) per quanto riguarda le emissioni delle macchine da cantiere, ai sensi dell'Art. 8 "Macchine mobili non stradali" del Regolamento per la qualità dell'aria di Milano non sarà sufficiente disporre "l'utilizzo di mezzi d'opera conformi alle direttive europee in termini di emissioni e implementazione di un regolare piano di manutenzione e controllo al fine di assicurare un funzionamento efficiente", bensì come minimo si dovrà obbligatoriamente fare uso di macchine mobili non stradali dotate di motori a combustione interna di potenza 19-560 kW (ivi inclusi eventuali gruppi elettrogeni) almeno di Fase IIIA (o successive). A seconda del periodo temporale di effettuazione dei lavori, si dovrà tener conto altresì che dal 1° ottobre 2028 le macchine mobili non stradali per le attività di cantiere dovranno essere almeno di Fase IIIB (o successive) per i motori di potenza 37-560 kW, e dal 1° ottobre 2030 almeno di Fase IV (o successive) per i motori di potenza 56-560 kW.

c) per quanto riguarda le demolizioni, ai sensi dell'Art. 3.3.3 del Regolamento di Igiene di Milano si dovrà "provvedere affinché i materiali risultanti dalle demolizioni" siano bagnati "allo scopo di evitare l'eccessivo sollevamento di polveri";

c) dovranno essere messi a disposizione dell'Amministrazione Comunale di Milano i dati rilevati dal "monitoraggio della qualità dell'aria in fase di cantiere, con particolare attenzione alle fasi di lavorazione più impattanti per la produzione di polveri, al fine di verificare il rispetto dei limiti della qualità dell'aria" unitamente al diario giornaliero delle attività di cantiere eseguite durante il periodo di misura. Qualora tali monitoraggi evidenziassero criticità dovranno essere attuate le più opportune azioni mitigative a tutela della salute della popolazione esposta, quali barriere mobili antipolvere;

2) Per quanto riguarda l'**Ambiente idrico** gli impatti sono generati principalmente nella fase di cantiere a seguito di eventuale dilavamento di sostanze inquinanti provenienti dalle acque meteoriche, dalla produzione di acque reflue generate dalle lavorazioni o da eventuali sversamenti accidentali; in fase operativa gli impatti riguarderanno l'aumento della superficie impermeabilizzata che porterà alla riduzione dei volumi di infiltrazione delle acque meteoriche nel sottosuolo e la potenziale modifica degli apporti idrici al reticolto idrografico e alla falda. Si ritiene, pertanto, necessario prevedere le seguenti ulteriori misure di prevenzione per la fase di cantiere:

- a) impermeabilizzazione delle aree di stoccaggio, posteggio e manutenzione opere;
- b) idonee misure di protezione per gli stocaggi di sostanze chimiche eventualmente presenti;
- c) regimazione e collettamento delle acque meteoriche ricadenti sulle superfici in lavorazione.

Dal punto di vista idrografico sono emerse potenziali interferenze con il Canale Villoresi Passirana 8, la Roggia Cagnola Passirana 8, il Fontanile Treterzi e alcuni alvei storici dismessi presenti nell'area. Nelle successive fasi progettuali si procederà alla puntuale verifica delle eventuali interferenze del progetto con i tracciati di tali corsi d'acqua e/o con le rispettive fasce di rispetto e saranno valutate le migliori modalità di risoluzione delle interferenze. Nel caso risulti necessaria una deviazione, si procederà alla richiesta del Nulla Osta Idraulico.

Nelle successive fasi progettuali dovrà essere approfondita l'analisi degli impatti sulle risorse idriche determinati dagli interventi di modifica del reticolto idrico superficiale, confrontando stato di fatto, stato di progetto e le misure mitigative previste. In fase autorizzativa dovrà essere acquisito il nulla osta da parte dell'Ente gestore della Roggia

Cagnola Passirana 8 e degli altri alvei e fontanili presenti e dovrà essere elaborato il progetto di Invarianza Idraulica completo di quanto previsto dall'art. 10 del RR 7/2007.

3) Gli **Impatti acustici** sono generati, in fase di cantiere, dai mezzi e degli impianti impiegati per la realizzazione dell'opera in progetto e, in fase di esercizio, per la stima degli impatti in fase post operam sono state considerate le sorgenti di rumore di seguito elencate: Movimentazione treni sul nuovo tracciato binari verso il deposito; Movimentazione treni sul nuovo tracciato binari verso l'officina manutenzione; Movimentazione treni sull'anello di transito; Centrale termica e cabina elettrica; Lavaggio treni; Soffiatura treni; Nuovo depuratore; Impianti di condizionamento e trattamento aria uffici. Per quanto riguarda gli esiti della campagna delle rilevazioni fonometriche svolta nel 2016 è necessario eseguire rilevazioni fonometriche per confermare l'attualità dei livelli di rumore rilevati o, alternativamente, presentare una dichiarazione a firma di tecnico competente in acustica che evidenzi che l'ambito territoriale in esame sia rimasto immutato dal punto di vista delle sorgenti di rumore e che garantisca la validità dello studio del 2016. Qualora in sede di monitoraggio periodico del clima acustico si evidenziassero eventuali criticità dovranno essere attuate le più opportune azioni mitigative a tutela dei ricettori esposti, quali la posa di barriere fonoassorbenti lungo il perimetro dell'area;

5) In relazione agli **impatti paesaggistici** del progetto, determinati principalmente dall'inserimento di nuove strutture in un ambito di margine urbano qualificato dalla presenza di un comparto agricolo unitario e compatto parte del Parco Agricolo Sud Milano e caratterizzato dalla presenza, più a sud, del Bosco in città. Lungo in perimetro del deposito dovrà essere incrementata la vegetazione arboreo-arbustiva, in continuità con le fasce vegetazionali presenti intorno all'impianto di depurazione esistente posto in adiacenza, in modo da migliorare l'inserimento paesaggistico del nuovo insediamento e il margine urbano in affaccio sui territori del Parco Agricolo Sud Milano contribuendo a schermare l'impatto delle nuove strutture sul paesaggio agricolo circostante. Si richiede che tutte le aree verdi interne e perimetrali siano dedicate interamente alla piantumazione di alberi caratterizzati da un'idonea copertura arborea, tale da garantire un'estensione fogliare sufficiente a contrastare l'effetto "isola di calore", privilegiando, ove possibile ed in prossimità di soggetti sensibili, essenze a ridotto rilascio di pollini al fine di contenere fenomeni allergici. A tal proposito, il piano di manutenzione periodica del verde dovrà prevedere anche la gestione dei lunghi periodi di siccità e dei fenomeni atmosferici estremi, sempre più frequenti a causa dei cambiamenti climatici in atto.

In relazione al progetto del verde proposto si richiede di sostituire le specie alloctone previste (per es. *Styphnolobium japonicum*) con altrettante specie autoctone.

Il progetto dovrà essere completato da interventi di compensazione ambientale, da realizzare in accordo con l'Ente gestore del Parco Agricolo Sud Milano secondo le modalità espresse dallo stesso Parco regionale, che garantiscono il riequilibrio ecologico del comparto più ampio interessato dagli interventi, aumentandone i caratteri di naturalità e biodiversità. La proposta compensativa potrà essere costituita, ad esempio: dalla forestazione di un'area pari almeno al doppio della Superficie che interferisce con i territori del Parco regionale; dalla piantumazione di specie arboreo-arbustive in corrispondenza dell'orditura dei campi in modo da valorizzare la trama del paesaggio rurale; da interventi di incremento della naturalità lungo i corsi d'acqua presenti al fine di contribuire alla valorizzazione, con incremento della biodiversità, delle aree agricole; dall'equipaggiamento, con vegetazione arboreo-arbustiva, dei percorsi rurali presenti nel comparto agricolo più esteso per migliorarne la fruibilità contribuendo ad incrementare la qualità del paesaggio. Gli interventi ambientali dovranno essere realizzati con le specie autoctone del Parco, elencate all'allegato 1 della Disposizione Dirigenziale R.G. n. 1455/2010 del 09/02/2010, tenendo conto della normativa regionale vigente orientata al contenimento della diffusione dei principali patogeni di origine alloctona invasiva. La proposta compensativa sarà verificata dal Parco Agricolo Sud Milano nelle successive fasi di definizione progettuale in sede di Autorizzazione Paesaggistica, ai sensi d.lgs. 42/2004 e dell'art. 80 della l.r. 12/2005.

5.2 DETERMINAZIONE FINALE

In base ai contributi tecnici e pareri agli atti, si ritiene che lo Studio Preliminare Ambientale, come integrato nel corso del procedimento, consenta di valutare compiutamente il progetto e i suoi impatti; per quanto riguarda gli effetti diretti ed indiretti a scala locale, legati alla realizzazione e all'esercizio del progetto, i pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria non hanno indicato la necessità di assoggettare l'intervento a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.). Si condividono le valutazioni evidenziate nei pareri degli Enti in merito agli impatti sulle varie componenti ambientali e alle condizioni e misure di mitigazione da realizzare. Per quanto sopra richiamato, con le prescrizioni formulate, volte a mitigare gli impatti ambientali sul contesto d'intervento, si ritiene che lo svolgimento di una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) non apporterebbe ulteriori approfondimenti rispetto a quanto già valutato, né ulteriori monitoraggi, mitigazioni e compensazioni rispetto a quanto previsto e prescritto al precedente paragrafo 5.1.

Si ritiene, pertanto, che il progetto di *“Ampliamento del deposito Gallaratese dei treni della Linea Metropolitana 1”* da realizzarsi nei Comuni di Milano e Pero, proposto dalla Società ATM S.p.A. possa essere escluso dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

6. RIFERIMENTI TECNICI E NORMATIVI

D.lgs. 152/2006 e s.m.i. *“Norme in materia ambientale”*;
L.R. 5/2010 e s.m.i. *“Norme in materia di valutazione d'impatto ambientale”*;
R.R. 2/2020 *“Disciplina delle modalità di attuazione e applicazione delle disposizioni in materia di VIA e di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi della l.r. 5/2010 e delle relative modifiche e integrazioni. Abrogazione del r.r. 5/2011”*.

**La Responsabile del Servizio
azioni per la sostenibilità territoriale
(Arch. Francesca Gobbato)**

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del
D.Lgs. n.82/2005 e rispettive norme collegate.*

Milano, 09/12/2025