

Atti Dirigenziali

Stato: **PUBBLICATO ATTIVO**

Pubblicazione Nr: **3819/2023**

In Pubblicazione: dal **16/6/2023** al **30/6/2023**

Repertorio Generale: **4889/2023** del **16/06/2023**

Protocollo: **94417/2023**

Titolario/Anno/Fascicolo: **10.6/2023/16**

Struttura Organizzativa: SETTORE QUALITÀ DELL'ARIA, RUMORE ED ENERGIA

Dirigente: FELISA MARCO

OGGETTO: **VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE, AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS. N.152/2006 PER IL PROGETTO "PROLUNGAMENTO DELLA TRANVIA 24 – TRATTA SELVANESCO-IEO" DA REALIZZARE NEL COMUNE DI MILANO PROPONENTE: MM SPA RIF. SILVIA: VER0506-MI**



DECRETO DIRIGENZIALE

Pubblicazione Nr: 3819/2023
In Pubblicazione: dal 16/06/2023 al 30/06/2023
Repertorio Generale: 4889/2023 del 16/06/2023
Protocollo: 94417/2023
Titolario/Anno/Fascicolo: 10.6/2023/16
Struttura Organizzativa: SETTORE QUALITÀ DELL'ARIA, RUMORE ED ENERGIA
Dirigente: FELISA MARCO
Oggetto: VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE DI
IMPATTO AMBIENTALE, AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS.
N.152/2006 PER IL PROGETTO "PROLUNGAMENTO DELLA
TRANVIA 24 - TRATTA SELVANESCO-IEO" DA REALIZZARE NEL
COMUNE DI MILANO
PROPONENTE: MM SPA
RIF. SILVIA: VER0506-MI

DOCUMENTI CON IMPRONTE:

Testo dell'Atto *Doc_349849_Rg__2023.pdf.p7m*

d5a5db4ab0c9eef8907dfdca42d6563c00aa34a74c167c9d31ac8034cc67d7cd

Allegato 1 *Doc_349813_All1-RisultanzelstruttorieVerVIA-ver0506-MI-94253-16giu23.pdf.p7m*

95add62351fe13233ca28b10fc9ec241ed327ee6024128b15386e6b902e493ed

Allegato 2 *Doc_349814_89669-9giu23-verVIA506-PARERE-SCREEN-INC.pdf.p7m*
e12b9513dd869d3fcc53908ec7ccd4470b2bbcff94a7be302c192b353c6df9e2

Allegato 3 *Doc_349815_89669-9giu23-AllG-verVIA506.pdf.p7m*

8d55af4648fc0d00aa68fa2bbbc2672b941a6bb1c2185e5aa0ac0fa8d78ff309



**Città
metropolitana
di Milano**

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

Decreto Dirigenziale

Fasc. n 10.6/2023/16

Oggetto: Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. n.152/2006 per il progetto "Prolungamento della tranvia 24 - tratta Selvanesco-IEO" da realizzare nel Comune di Milano
Proponente: MM SpA Rif. Silvia: ver0506-MI

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

PREMESSO che in data 18/04/2023 con comunicazione prot. n. 61812 ha avuto avvio il procedimento di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. n.152/2006 relativo al "*Prolungamento della tranvia 24 - tratta Selvanesco-IEO*", da realizzarsi in Comune di Milano - Rif. Silvia: ver0506-MI, riferito all'istanza n. prot. 59615 del 13/04/2023 presentata dalla Società MM SpA;

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 per la categoria di opere in progetto;

PRESO ATTO degli elementi di fatto e di diritto, nonché delle risultanze dell'istruttoria allegate, prot. 94253 del 16/06/2023, da cui risulta che l'attività oggetto di istanza non sia da assoggettare a Valutazione di impatto ambientale alle condizioni riportate nella relazione allegata, che forma parte integrante e sostanziale del presente atto;

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

- Valutati la documentazione presentata dal proponente, i contributi tecnici e pareri agli atti, si ritiene che la realizzazione del prolungamento tranviario in progetto ridurrà nel complesso il traffico veicolare e conseguentemente le emissioni in atmosfera rispetto alla situazione attuale, contribuendo positivamente agli obiettivi generali di pianificazione locale e sovracomunale che si prefiggono la riduzione degli spostamenti con veicoli privati a motore, implicando benefici in termini di miglioramento della qualità dell'aria.

- In particolare gli impatti in fase di cantiere e di esercizio si possono ritenere compensati dalle misure di mitigazione che verranno implementate e dalla riduzione di emissioni climalteranti connessa alla tipologia di infrastruttura in progetto;

- Non sussistono fattori legati alla realizzazione del progetto in esame che possano causare ripercussioni sull'ambiente di importanza tale da rendere necessaria la procedura di valutazione d'impatto ambientale ai sensi del D.lgs 152/06, a condizione che l'esecuzione degli interventi previsti e l'esercizio dell'attività avvengano nel rispetto della specifica normativa di settore, previa acquisizione dei titoli autorizzativi necessari e adottando le misure ed accorgimenti individuati e proposti nello studio preliminare ambientale e quelli che verranno determinati nelle successive fasi autorizzative, nonché in ottemperanza alle prescrizioni e condizioni elencate negli allegati al presente atto;

- La documentazione è stata integrata per la procedura di screening di Valutazione di Incidenza, ai sensi della dgr n.4488/2021, il cui esito è integralmente riportato all'Allegato "Parere motivato della procedura di screening" del 09/06/2023, prot. n. 89669. La valutazione, compiuta rispetto al Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050010 "Oasi di Lacchiarella", conclude la procedura di V.Inc.A. con esito positivo per lo screening di Incidenza;

VERIFICATA la regolarità tecnica del presente atto;

RICHIAMATI gli atti di programmazione finanziaria dell'Ente (DUP e Bilancio di previsione), di gestione (PEG e PIAO), il Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT), 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;

DECRETA

per le ragioni indicate in premessa, alle condizioni indicate negli allegati già citati, che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, fatti salvi i diritti di terzi:

1) di escludere dalla procedura di valutazione di impatto ambientale il "*Prolungamento della tranvia 24 - tratta Selvanesco-IEO*", da realizzarsi in Comune di Milano - Rif. Silvia: ver0506-MI, riferito all'istanza n. prot. 59615 del 13/04/2023 presentata dalla Società MM SpA, nel rispetto di quanto indicato negli allegati al presente atto; qualora il progetto sottoposto a Conferenza di Servizi, di cui si è avuta comunicazione successivamente all'avvio del presente procedimento, subisca modifiche rispetto a quanto valutato, sarà necessario attivare una valutazione ex art. 6 c. 9 del d.lgs. 152/06 o effettuare una nuova verifica di assoggettabilità a VIA (All. IV punto 8 lett. t del medesimo decreto);

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 dall'art. 5 del PTPCT;
- 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;
- 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 DPR 642/72 All. A art. 4 - con l'acquisto delle marche da bollo elencate di seguito da parte dell'istante che, dopo averle annullate, si farà carico della loro conservazione:

€16,00: n.01220414561690; €3,00: n. 01220414561689, 01220414561666, 01220414561677.

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: ver0506-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 c. 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 2/7/2010 è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni dalla data di notifica, ovvero ai sensi del DPR 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: Susanna Colombo - Responsabile dell'Istruttoria: Alessandra Seregni

Area ambiente
e tutela del territorio

Settore qualità dell'aria,
rumore ed energia

Centralino 02 7740 1
www.cittametropolitana.mi.it



Pagina 1/20

Fascicolo 10.6\2023\16
16 giugno 2023

ALL. 1 - RISULTANZE ISTRUTTORIA - VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE

Procedimento: Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l. r. 2 febbraio 2010, n. 5

Progetto: Prolungamento della tranvia 24 - tratta Selvanesco-IEO

Comune: Milano.

Proponente: MM SpA

Rif. SILVIA: ver506-MI

1. ANAGRAFICA

RAGIONE SOCIALE	MM SpA
P. IVA	01742310152
SEDE LEGALE	Via del Vecchio Politecnico, 8,

2. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Via/Piazza/Località	Tratta Selvanesco-IEO
Comune	Milano località Selvanesco
Provincia	Milano

3. DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO, DEL PROGETTO E DELLE ATTIVITÀ

3.1. PREMESSA PROCEDIMENTALE

Con comunicazioni di Regione Lombardia prot. CMMI n. 68509 e 71726 si è appreso che il PFTE è tuttora in fase di approvazione in un parallelo procedimento di Conferenza di Servizi. La presente valutazione è relativa alla documentazione progettuale presentata, pertanto qualora il progetto sottoposto a tale procedura subisca modifiche rispetto a quanto valutato, sarà necessario attivare una valutazione ex art. 6 c. 9 del d.lgs. 152/06 o effettuare una nuova fase di verifica di assoggettabilità a VIA (All. IV punto 8 lett. t del medesimo decreto).

3.2. INQUADRAMENTO PROGETTUALE

L'oggetto di valutazione riguarda il prolungamento tranviario della linea 24 fino all'Istituto Europeo di Oncologia (IEO). L'intervento è un prolungamento di modesta lunghezza (si sviluppa per circa 1300 m dalla fermata Selvanesco al nuovo capolinea della linea 24 presso lo IEO) finalizzato al raggiungimento del polo ospedaliero "Istituto Europeo di Oncologia" da parte di chi proviene dalla città.

Il proponente ha dichiarato che il progetto rientra nelle tipologie elencate nell'Allegato B della l.r. 5/2010 al punto 7 l denominato "Sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane) funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri" e che al progetto in esame non si applicano i criteri di cui al d.m. 52/2015 che comportano la riduzione del 50% percentuale delle soglie dimensionali previste nell'Allegato IV alla Parte seconda del d.lgs. 152/2006 (Allegato B della l.r. 5/2010).

Nelle fasi precedenti di progettazione, sono stati ipotizzati prolungamenti di diversa lunghezza, con vario raggio di azione:

- Prolungamento fino allo IEO;
- Prolungamento fino al quartiere Noverasco di Opera;

- Prolungamento fino ad Opera centro;
- Prolungamento fino al comune di Locate di Triulzi.

Tra le possibili soluzioni è stato prescelto questo tracciato, il più corto, in quanto non necessita di un aumento del parco rotabili.

Questo prolungamento non esclude tecnicamente in futuro un ulteriore e più significativo prolungamento verso i comuni limitrofi (Opera - eventualmente Locate) lungo la direttrice SP ex SS412, come da pianificazione trasportistica e territoriale degli Enti.

3.3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto in esame è localizzato nell'ambito periurbano del territorio del Comune di Milano, a Sud del quartiere Vigentino.

Il prolungamento tranviario si innesta in corrispondenza dell'attuale capolinea Vigentino (futura fermata Selvanesco) della linea tranviaria n. 24 e prosegue lungo via Ripamonti fino all'Istituto Europeo di Oncologia (IEO).

Il tracciato sfrutta per buona parte del suo percorso il parterre centrale, opportunamente predisposto nell'ambito dei lavori di potenziamento di tale asse viario, svolti negli anni 2010-2013 e consistenti nella formazione di due carreggiate separate dal parterre centrale e intersezioni a rotatoria.

La porzione più meridionale del progetto ricade all'interno del Parco Agricolo Sud Milano.

A Nord dell'attuale capolinea l'infrastruttura tranviaria non subirà invece modifiche.

Il prolungamento sarà caratterizzato da una sola fermata, ubicata in corrispondenza dello IEO.

Dallo studio emerge che sono state elaborate diverse ipotesi di prolungamento della tratta, a partire dagli studi di fase 1 nel 2021, sono state confrontati i vari scenari di prolungamento attraverso valutazioni preliminari trasportistiche e socioeconomiche, in particolare sugli scenari IEO e Noverasco è emersa una maggiore sostenibilità dell'alternativa di prolungamento "breve" fino allo IEO, per cui nel Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) considerato nello Studio preliminare ambientale è stata sviluppata questa soluzione.

Per la soluzione IEO, nella fase 1 sono state considerate due sotto-alternative:

- Prolungamento allo IEO con capolinea ad anello;
- Prolungamento allo IEO con capolinea tronco.

Dallo Studio Preliminare Ambientale è emerso che si è scelta la soluzione del prolungamento allo IEO con capolinea ad anello, in quanto permetterebbe di raggiungere l'obiettivo senza dover mettere in conto il rinnovo dell'intero parco rotabili della linea tranviaria 24. Pertanto, la soluzione prescelta su cui si fonda il PFTE prevede il prolungamento allo IEO con anello di capolinea.

L'intervento prevede le seguenti opere strutturali:

- fondazioni dei box-container della sottostazione elettrica IEO;
- blocchi di fondazione per i sostegni della linea elettrica;
- platee tranviarie;
- fondazioni delle pensiline delle fermate;
- collegamenti verticali alla passerella IEO.

Le opere relative alla viabilità e alle sistemazioni superficiali comprendono:

- pavimentazioni stradali e degli spazi pedonali;
- cordature di delimitazione dei vari spazi (viabilità, sedi tranviarie, ecc.);
- elementi di arredo;
- opere di drenaggio;
- impianti di illuminazione pubblica;
- opere edili degli impianti semaforici.

Per la gestione delle acque meteoriche le opere previste di progetto riguardano:

- interventi di mitigazione idraulica, non solo allo scopo dello smaltimento idraulico efficace, ma anche per creare bacini di ritenzione dei volumi idrici indotti dalle modificazioni superficiali rappresentate dalle impermeabilizzazioni;

- realizzazione di canalette di drenaggio su entrambi i lati delle fermate e nei passaggi tra parterre inerbito e strade asfaltate al fine di evitare che le acque delle piattaforme stradali invadano le sedi tranviarie;

- spostamenti localizzati degli elementi di captazione delle acque meteoriche esistenti laddove necessario a causa dell'allargamento o modifica del parterre centrale.

In corrispondenza della nuova rotatoria stradale di accesso al parcheggio IEO, è previsto il tombinamento di un piccolo tratto del cavo Bolagnos.

Il recapito delle acque avviene mediante infiltrazione delle acque meteoriche, precedentemente captate tramite caditoie e griglie di drenaggio soggette a sedimentazione all'interno di fossi e bacini filtranti.

Il rivestimento del binario è in manto erboso (binario "inerbito") nelle aree a verde, lungo il parterre di via Ripamonti e lungo l'anello di inversione allo IEO.

Viene adottata la pavimentazione tradizionale in conglomerato bituminoso negli attraversamenti stradali.

Per il sistema di alimentazione della nuova tratta, tenendo conto dei vincoli di posizionamento previsti, si è optato per la realizzazione di una nuova sottostazione elettrica, posizionata all'interno del nuovo anello d'inversione a valle della fermata IEO.

Lungo l'intero tracciato il binario è realizzato su una platea in calcestruzzo; le banchine, dotate di pensilina, hanno una lunghezza standard di 35 m; sul lato che confina con la sede stradale è previsto l'inserimento di un parapetto a protezione dei pedoni.

La realizzazione del prolungamento tranviario comporta la rimozione di 124 alberature interferenti. Di queste 103 sono trapiantabili e la loro posizione sarà concordata con l'Area Verde, Agricoltura e Arredo Urbano del Comune di Milano.

Nell'ambito del progetto di prolungamento sono state progettate delle opere a verde, con la piantumazione di 44 nuove alberature nell'area della fermata Selvanesco e del Capolinea IEO, allo scopo di meglio integrare l'infrastruttura in progetto. Inoltre, si prevede la realizzazione di un tappeto erboso lungo lo sviluppo della sede tranviaria - al fine di migliorare l'inserimento del nuovo tratto di linea tranviaria e di un impianto di irrigazione. Lo Studio preliminare ambientale individua tra le specie da mettere a dimora le seguenti: *Acer Rubrum*, *Pyrus Calleryana*, *Cercis Siliquastrum*, *Acer Campestre*.

Per la realizzazione del prolungamento tranviario sono previsti cantieri temporanei, in corrispondenza delle porzioni di sede tranviaria da realizzare e un cantiere base, in un'area attualmente adibita a parcheggio a sud dell'esistente anello di capolinea e posta esternamente ai territori del Parco regionale. Il cantiere base rappresenta l'area logistica destinata ad ospitare uffici, servizi igienici, spogliatoi, unitamente ad aree per lo stoccaggio di macchinari ed attrezzature necessari alla realizzazione dell'opera.

4. CRONOLOGIA DEL PROCEDIMENTO

- 13/04/2023 (prot. n.59615), presentazione istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA;
- 18/04/2023 (prot. n.61812), avviso di deposito e avvio del procedimento;
- 03/05/2023 (prot. n.68509), nota di Regione Lombardia nell'ambito del procedimento "Conferenza di servizi ai sensi e per gli effetti dall'art. 14 della Legge 241/90 avente ad oggetto il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del "Prolungamento della tranvia 24 tratta Selvanesco-IEO";
- 08/05/2023 (prot. n.71489), deposito integrazioni da parte di MM SpA nell'ambito del procedimento "Conferenza di servizi ai sensi e per gli effetti dall'art. 14 della Legge 241/90 avente ad oggetto il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del "Prolungamento della tranvia 24 tratta Selvanesco-IEO";
- 09/05/2023 (prot. n. 71726) Comunicazione di Regione Lombardia in merito ai procedimenti in corso per il progetto;
- 15/05/2023 (prot. n.75131) contributo ATS;

- 16/05/2023 (prot. n.76713) contributo Parco Agricolo Sud Milano;
- 26/05/2023 (prot. n. 82652) contributo Comune di Milano;
- 01/06/2023 (prot. n. 85705) contributo ATO Città Metropolitana;
- 09/06/2023 (prot. n. 89669) Parere motivato screening incidenza e Allegato G;
- 14/06/2023 (prot. n. 92106) Parere Regione Lombardia DG Trasporti per CdS del PFTE.

5. SINTESI DEGLI ASPETTI ANALIZZATI NEGLI ELABORATI A CORREDO DELL'ISTANZA

5.1. ANALISI DEL QUADRO PROGRAMMATICO E VINCOLI

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

- in riferimento al PTM, in tav. 1 “Sistema infrastrutturale” è evidenziata la programmazione viaria, unitamente a quella delle linee su ferro e alle principali direttrici del trasporto su gomma. Il Piano prevede il potenziamento del sistema tranviario di rilevanza intercomunale, nello specifico riporta il prolungamento della linea 24 fino alla frazione di Noverasco nel Comune di Opera.
- In tav. 2 “Servizi urbani e linee di forza per la mobilità” si rimarca il corridoio principale di estensione del trasporto pubblico, come riportato nella tav.1, dove viene individuato il “tracciato del tram e metrotranvie (esistente - in progetto/da riqualificare o realizzare)”. In aggiunta, presso il nuovo capolinea del progetto sono localizzati due elementi attrattori già esistenti: l'Istituto Europeo di Oncologia ed il polo universitario.
- In tav. 3d “Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica” è stata osservata la presenza di tre insediamenti rurali di interesse storico e paesistico, localizzati in vicinanza al tracciato di progetto, i medesimi localizzati dal PTR. Inoltre, il progetto tranviario si sviluppa a cavallo tra due “ambiti di rilevanza paesistica”:
1. abbazia di Chiaravalle;
2. ambito del Ticinello, nel Comune di Milano.
Nello Studio Preliminare L'intervento percorre una porzione del perimetro dell'ambito agricolo di rilevanza paesaggistica denominato “Parco Agricolo Sud Milano” e va a interessare la porzione orientale di un'area boscata in prossimità della nuova rotatoria Sud (nuovo accesso allo IEO.). E' precisato che gli elementi dell'area boscata individuata dal PIF interessati dalla realizzazione della nuova rotatoria, non sono riconducibili al “Robiniato puro” individuato dal Piano, essendo tale area già fortemente trasformata da precedenti interventi legati all'ampliamento della rete stradale.
- In tav.4 “Rete Ecologica Metropolitana” il progetto viene identificato come “rete ferroviaria/metrotranviaria in costruzione/progetto/prevista”. Inoltre, il tracciato percorre un tratto in vicinanza a un corso d'acqua minore da riqualificare a fini polivalenti, il Cavo Bolagnos, il quale, secondo la Tavola R_09/3 “Reticolo idrografico” del Piano delle Regole del PGT, risulta scoperto nel tratto compreso tra le due rotatorie settentrionali e nel tratto che va dallo IEO fino alla terminazione Sud dell'intervento di progetto. Il corpo fluviale, invece, risulta tombinato nel tratto centrale tra la seconda rotatoria, procedendo da Nord, ed il complesso ospedaliero.
- la maggior parte dell'area in esame rientra nella classe di fattibilità geologica IIIc, fattibilità con consistenti limitazioni a bassa soggiacenza della falda (<5m), la porzione Nord dell'intervento, Via Virgilio Ferrari prima che diventi Via Giuseppe Ripamonti, rientra invece in classe di fattibilità geologica II - Fattibilità con modeste limitazioni.
- Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano: L'intervento di progetto rientra nelle tavole A15 (sezione B6B4) e A20 (sezione B6C4); da queste emerge che il tracciato di progetto ricade per la maggior parte nella partizione generale del Parco denominata “*Territori agricoli e verde di cintura urbana - ambito dei Piani di Cintura Urbana (art. 26)*”, a eccezione dell'esistente capolinea e del primo tratto del nuovo tracciato che

sono esterni al perimetro del Parco Agricolo Sud Milano. Il progetto di prolungamento della linea tranviaria n. 24 per la tratta Selvanesco - IEO non va ad interessare alcun elemento di pregio significativo individuato dal Piano.

- Nel Piano di Indirizzo Forestale (PIF) è segnalato che è presente un'area boscata classificata come "Robiniето puro" lungo Via G. Ripamonti, che risulta "Trasformabile" e ricade all'interno degli "ambiti agricoli (da PTCP)" per gli interventi compensativi. Da una sovrapposizione delle opere di progetto al perimetro dell'area boscata individuata dal Piano di Indirizzo Forestale della Città Metropolitana di Milano emerge che la nuova rotatoria di accesso al parcheggio IEO prevista a Sud del prolungamento del tracciato tranviario interferisce con il perimetro dell'area a bosco del PIF, pur rimanendo all'interno della sagoma di occupazione dei lavori di riqualificazione di via Ripamonti, già realizzati, che hanno previsto nello specifico la realizzazione ex novo del percorso ciclopedonale promiscuo sul lato ovest (a cavallo tra il cavo Rile - più a ovest - e il cavo Bolagnos). Non sono stati evidenziati altri elementi di progetto che interferiscono con tale area boscata in quanto l'attuale sede stradale di Via G. Ripamonti ricadente nell'area boscata non è oggetto di intervento e il nuovo prolungamento del tracciato del tram avviene entro il parterre centrale esistente. Dalle conclusioni di Studio, poiché l'area a bosco interessata dalla realizzazione della parte ovest della rotatoria, risulta essere già stata trasformata dai precedenti recenti interventi di riqualificazione dell'infrastruttura stradale di via Ripamonti, trovando pieno riscontro nella pianificazione territoriale, trasportistica e della mobilità, è stato ritenuto che l'intervento di progetto non interferisce con il Piano di Indirizzo Forestale.
- In riferimento al PTR, alla tav. n.2 "Zone di preservazione e salvaguardia ambientale", il tracciato di progetto ricade, in gran parte, all'interno dell'area protetta "Parco Agricolo Sud Milano". alla tavola n. 3 "Infrastrutture prioritarie per la Lombardia", si riporta il passaggio di un elettrodotto per l'alta tensione nella porzione meridionale dell'intervento di progetto. Il prolungamento della linea si trova in coerenza con gli obiettivi di Piano, in particolare con l'obiettivo 23 poiché l'opera infrastrutturale permetterà di ridurre il traffico veicolare e disincentiverà il trasporto privato a favore di quello pubblico.
- Nel PTR Navigli Lombardi l'intervento in studio si localizza in zona centro meridionale dell'ambito del PTR "Navigli Lombardi"; Dall'estratto della Tavola n. 1.05 "Valori e identità paesistico-ambientali", viene evidenziato lo sviluppo del tracciato in prossimità di un "ambito di trasformazione urbanistica di rilevanza sovracomunale". Inoltre, in prossimità del progetto tranviario, vi sono tre complessi rurali esterni al sistema navigli. Il PTR prevede dei criteri di intervento, nello specifico *"....dovranno essere consolidati i rapporti con gli spazi liberi interni ed esterni (aree ad uso agricolo e relativi elementi di connotazione e correlazione come alberate, rogge etc.) con la viabilità di accesso"*. Infine, il tracciato si sviluppa all'interno di territori agricoli classificati come *"ambiti degradati, con usi impropri e marginali da recuperare"*.
Nella documentazione è precisato che il progetto di prolungamento della linea tranviaria n. 24 fino al polo ospedaliero IEO non interferisce con alcun elemento del sistema paesistico-ambientale e dei beni storico-architettonici ricadenti nel Piano Territoriale Regionale d'Area "Navigli lombardi", dunque il progetto si trova in coerenza con la pianificazione d'area vasta.
- Il progetto si trova in coerenza con il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, in quanto permette di collegare il centro di Milano con i poli attrattori del cordone periurbano del Comune: lo IEO e il polo universitario. Dall'estratto del PRMT, l'intervento di progetto, rientra tra le azioni cardine del Piano nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale, in quanto permetterà di integrare diverse modalità di trasporto e migliorerà la connessione tra l'area di Milano e le diverse polarità regionali di rilievo.
- Per quanto riguarda il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA), l'opera tranviaria non ricade all'interno di alcuna zona di attenzione e non risultano interferenze tra le previsioni di Piano e l'intervento di progetto.

- Non sono risultate interferenze tra le previsioni del Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume PO e l'intervento di progetto, che non interessa corpi idrici monitorati dal Piano.
- L'intervento di progetto si trova in coerenza con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Milano in quanto il potenziamento della linea di Trasporto pubblico Rapido di Massa (TRM), nello specifico, il prolungamento della linea tranviaria n. 24 sino allo IEO risulta previsto dal Piano.
- L'intervento di progetto si trova in coerenza con le strategie del Documento di Piano del PGT, vigente, in quanto il prolungamento della linea tranviaria n. 24 permetterà di ridurre l'utilizzo del mezzo privato a favore di quello pubblico grazie al collegamento dal centro di Milano con i poli attrattori posti a Sud: IEO e polo universitario. Inoltre, è precisato che, essendo la linea tranviaria completamente elettrificata, la stessa permetterà di ridurre l'impatto ambientale causato dalla produzione di gas climalteranti in coerenza con quanto indicato dal PAES.

Per quanto riguarda i vincoli paesaggistici, lo SPA precisa che nell'intorno dell'area d'intervento si riscontrano:

- due beni culturali oggetto di tutela ai sensi dell'articolo 10, comma 1 del D.Lgs. n. 42/2004:
 - Cascina Brandezzata, localizzata a Ovest rispetto all'intervento di progetto in corrispondenza della rotatoria Macconago;
 - Castello di Macconago, posta a Est del progetto tramviario oggetto dello studio.
 Entrambi i beni architettonici di interesse culturale non vengono interessati dall'intervento.
- un vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art 136 lett. c) e d) del D.Lgs. n. 42/2004 generato dall'Abbazia di Chiaravalle a Est e dall'Ambito del Ticinello a Ovest dell'intervento di progetto:
 - *“i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici”;*
 - *“le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze”.*
- È presente un vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art 142 lett. f) del D.Lgs. n. 42/2004 generato dal Parco Agricolo Sud Milano *“i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi”.*
- si segnala la presenza di aree boscate - art. 142, comma 1 lett. g) del D.Lgs. n. 42/2004 - localizzate in vicinanza all'attuale *“Fermata Vigentino”*, nella porzione Nord del progetto e in adiacenza nel tratto meridionale dell'opera compresa dalla rotatoria *“Macconago”* sino al limite Sud di intervento, in corrispondenza della nuova rotatoria a Sud. Quest'ultima area boscata risulta essere stata parzialmente trasformata da precedenti interventi infrastrutturali che ne hanno ridotto pesantemente l'estensione.

5.2. ANALISI DEGLI IMPATTI

Lo SPA evidenzia quanto di seguito sintetizzato:

5.2.1. Impatti in fase di cantiere

Suolo e sottosuolo

L'esecuzione delle lavorazioni con l'impiego di mezzi espone il suolo al rischio di contaminazione a causa di sversamenti accidentali. Nel corso della fase di cantiere, pertanto, saranno adottate delle buone pratiche che contemplano:

- le modalità di realizzazione dell'area di cantiere adibita alla manutenzione, rifornimento e riparazione dei mezzi (qualora dette le attività non si possano svolgere in aree dedicate al di fuori del cantiere);
- i criteri e le modalità operative di gestione delle sostanze pericolose utilizzate ed immagazzinate a vario titolo ed in qualunque struttura fissa o mobile nelle aree di cantiere;

- le modalità operative di intervento nelle eventuali situazioni di emergenza nel caso in cui si verifichi una problematica di cantiere (perdita e/o sversamento di idrocarburi, olii o altre sostanze pericolose dai mezzi meccanici impiegati o da eventuali cisterne di stoccaggio).

Mitigazione.

Il riferimento per tutte le precauzioni e le modalità d'intervento in prossimità di elementi arborei è costituito dal Regolamento del Verde del Comune di Milano, che, con particolare riguardo alle attività di scavo, laddove necessario, prevede anche la possibilità di derogare dalla distanza prevista dall'individuo arboreo, in funzione della classe di grandezza della pianta, a condizione che gli scavi in prossimità degli apparati radicali vengano effettuati con mezzi o macchinari che non possano in alcun modo danneggiare le essenze arboree, privilegiando lo scavo a mano e localizzando inizialmente forma e posizione dell'apparato radicale interessato. Si dovrà porre particolare attenzione a non danneggiare l'apparato radicale, il tronco e la chioma per le opere dirette (scavo) e indirette (varie all'interno dell'area di cantiere) per la posa dei binari, per le opere stradali e per le opere accessorie prossime ai filari alberati e in gruppo. Nell'area di pertinenza degli alberi e nelle aree verdi non è permesso il transito di mezzi, fatta eccezione per i casi in cui la stessa risulti pavimentata oppure sia stata protetta con uno strato di materiale inerte drenante di spessore di almeno 20 cm sul quale siano state poste tavole in legno. Al termine dei lavori devono essere ripristinate le condizioni originarie. Sono state previste tutte le misure necessarie alla protezione da qualsiasi tipo di danneggiamento, fisico, chimico ovvero da stress idrico e da temperatura della vegetazione che il progetto indica da conservare. Al termine dei lavori verrà redatta una relazione agronomica dettagliata con analisi puntuale delle interferenze rilevate con esaustiva documentazione fotografica delle trincee a scavo aperto per eventuali successive valutazioni sulle condizioni fitosanitarie delle piante interferite.

Rumore

La valutazione dell'impatto acustico e vibrazionale del cantiere, evidenzia che le operazioni di cantiere per la realizzazione dell'opera possono essere causa di disturbo, in quanto l'ipotesi di un cantiere "silenzioso" non è perseguibile; tuttavia, è stato affermato che gli interventi previsti non sono particolarmente invasivi. E' stato previsto un approccio moderno, secondo la recente norma UNI 11728, che consente di contenere al massimo l'impatto. Il disturbo sarà legato principalmente all'utilizzo dei martelli demolitori, per rimuovere la pavimentazione e realizzare il cassonetto tranviario (oltre ad eventuali sottoservizi). Sarà dovere dell'Appaltatore mettere in campo le strategie per una adeguata gestione dell'impatto del rumore derivante dalle attività, al fine di rendere il disagio il più sopportabile possibile per la cittadinanza. Tenendo conto del contesto nella quale si inserisce l'opera in progetto e delle analisi effettuate dallo studio vibro-acustico, è stato ritenuto che in fase di cantiere gli impatti saranno di lieve entità.

La gestione del rumore di cantiere deve mettere in atto i seguenti processi: classificazione e gestione dei ricettori, scelta di macchinari meno rumorosi, formazione degli operai di cantiere, valutazioni previsionali, ottimizzazione della pianificazione e monitoraggio.

Misure mitigative per la componente possono consistere in:

- Recinzioni, teloni e barriere antirumore;
- Compartimentazioni temporanee e gusci acustici Questa tipologia di barriere consiste nel circondare le attività più rumorose del sito con una copertura temporanea acusticamente isolante. Nel caso delle compartimentazioni temporanee tale copertura consiste in una recinzione circondata da un telone che ostruisce le aree sensibili per ridurre la trasmissione del suono. Con il termine "gusci acustici" si fa riferimento ad una struttura composta da materiali fonoassorbenti che hanno la capacità di proteggere dalla parte più rumorosa della lavorazione.

Sono previsti monitoraggi acustici in fase di cantiere e di esercizio.

Atmosfera

Secondo quanto emerso dall'analisi dello studio della cantierizzazione, i mezzi che verranno impiegati per la messa in opera del progetto saranno di modeste dimensioni e tali da non influire sull'attuale stato di traffico veicolare esistente. Considerato che la viabilità dell'area di progetto è già normalmente trafficata e che il numero di mezzi impiegato non influisce sul traffico esistente, si ritiene che non vi siano criticità in merito ad un aumento delle emissioni in atmosfera proveniente dal traffico in fase di cantierizzazione. Per limitare la dispersione delle polveri provenienti dalle lavorazioni e dalla movimentazione delle terre, degli inerti e dei materiali di demolizione dovranno essere adottati specifici accorgimenti che comprendono:

- confinamento delle aree di cantiere (pannellature o elementi continui di sufficiente altezza) che contengano la propagazione delle polveri;
- operare, compatibilmente con le tempistiche di cantiere, durante giorni con limitata ventosità;
- copertura dei cumuli o bagnatura delle terre.

Paesaggio

Le principali interferenze generate dalla cantierizzazione delle opere in esame sul paesaggio sono legate a impatti visivi, alterazioni della morfologia e/o della qualità del territorio su cui insisteranno i cantieri base, adibiti a stoccaggio di materiali e mezzi e i cantieri temporanei, per un periodo comunque limitato nel tempo (20 mesi complessivi). L'impatto sul paesaggio durante le fasi di costruzione degli interventi in oggetto è stato attribuito alla presenza dei cantieri intesi nella loro concezione più ampia, comprendente non solo le aree di stretta pertinenza per la realizzazione delle opere strutturali, degli impianti e della sovrastruttura tranviaria, ma anche a quelle delle zone di stoccaggio provvisorio e della mobilità di servizio. Il cantiere, con un'occupazione sia pur circoscritta nel tempo, connoterà l'ambiente dell'area dei lavori, anche in relazione all'ampiezza del bacino percettivo incentrato sulle aree di lavorazione. Oltre che il carattere transitorio delle aree di cantiere, è stato evidenziato come la loro localizzazione non determini impatti significativi né in termini di modifica morfologica del contesto preesistente, né in termini visuali. E' stato sottolineato, quindi, come tale alterazione sarà momentanea e circoscritta e come sarà ripristinato, ove possibile, lo stato ante operam.

Potenziale Archeologico Assoluto

L'ambito d'intervento non insiste direttamente su aree nelle quali sia accertata la presenza di resti archeologici, dove sia vigente l'obbligo di bonifica completa dei depositi archeologici attraverso la programmazione di uno scavo archeologico mirato, ma non è peraltro da ritenersi a rischio nullo d'interferenza in nessun punto del tracciato, poiché solo in una porzione di anello del capolinea insiste su aree già archeologicamente bonificate. Il percorso della nuova tranvia insiste quasi interamente su sedime già pesantemente intaccato dalle operazioni di spostamento e tombinatura della roggia, dalla demolizione della scuola e dalla creazione del parcheggio a servizio dei dipendenti dello IEO. Per queste ragioni, l'indice del potenziale assoluto della presenza di depositi o di elementi di interesse archeologico nell'area di intervento è ritenuto:

- MEDIO nel tratto interessato dall'anello del capolinea per la presenza di rinvenimenti recenti e per le tracce di una frequentazione probabilmente continua nell'area dall'età romana ai giorni nostri;
- MOLTO BASSO nella restante area interessata dall'opera in progetto.

Potenziale Archeologico Relativo

Il potenziale relativo riguarda la previsione, in relazione alla tipologia delle opere da realizzarsi, della eventualità di interferire nel corso dei lavori con depositi archeologici. La determinazione dell'indice di potenziale relativo è effettuata sulla base dei seguenti fattori: - l'indice di potenziale assoluto assegnato all'area nella quale vengono effettuate le opere in progetto; - la tipologia dei lavori (scavi, rilevati, oblitterazioni di superficie, ecc.)

L'indice di rischio che l'opera in progetto interferisca con manufatti e depositi d'interesse

archeologico, a fronte del potenziale archeologico assoluto è stato ritenuto:

- MOLTO BASSO lungo tutto il tracciato per la poca profondità degli scavi in un sedime già pesantemente manomesso dal raddoppio di Via Ripamonti e dalla tombinatura e spostamento della roggia;

- MEDIO/BASSO nel punto di realizzazione dell'anello del capolinea. Gli scavi sono limitati a 0,70 m di profondità, tranne che per i plinti della TE, ma la vicinanza dell'area di necropoli e delle tracce di viabilità scoperte nel 2012 non permette di escludere la presenza di resti in un'area che era sicuramente frequentata in antico.

In particolare: - nella porzione di parcheggio che sarà interessata dalla costruzione dell'anello del capolinea probabilmente non sono stati effettuati scavi superiori a 0,20 m, mentre le sepolture sono affiorate a una quota di - 0,50 m dal piano di campagna; - l'area oggi a verde era occupata fino al 2012 da una scuola, la cui costruzione prima e demolizione poi ha probabilmente cancellato eventuali tracce antiche, ma non si ha documentazione in merito.

Beni culturali

nelle aree limitrofe al tracciato, sono presenti alcuni elementi di rilevanza a livello architettonico rurale. A Ovest del tracciato è presente Villa Manzoni Orsenigo; sempre a Ovest, a ridosso del tracciato, è presente la Cascina Brandezzata; a Est invece sono presenti l'Oratorio S. Paolo e il Castello di Macconago. Di questi quattro elementi di rilevanza, solo la Cascina Brandezzata e il Castello di Macconago risultano tutelati e salvaguardati come bene architettonico di interesse culturale dal D.Lgs. 42/2004 Art. 10 c.1 .

Valutazione Impatto Paesistico

La documentazione conclude che il progetto sia da ritenersi ammissibile dal punto di vista paesaggistico in quanto l'impatto generato risulta inferiore alla soglia di rilevanza (calcolata secondo la D.G.R. n. 11045 del 8/11/2002). Inoltre, i possibili impatti visivi dovuti alle opere di cantierizzazione sono da ritenersi temporanee; in merito alla presenza del Vincolo Paesistico si ritiene che l'intervento sia compatibile e quindi non significativo. Infine, sono previste opere di mitigazione, quali piantumazione di alberature che maschereranno la nuova linea e garantiranno un miglior aspetto dell'area anche sotto il profilo paesistico.

5.2.2. Impatti in fase di esercizio:

Atmosfera

Il progetto comporterà una riduzione del traffico veicolare privato; è stata stimata una diminuzione dell'ordine di 100.000 spostamenti annui in auto rispetto allo scenario di non intervento.

Inoltre il progetto comporterà un miglioramento delle emissioni in atmosfera grazie alla riduzione del traffico veicolare privato promuovendo una mobilità più sostenibile.

Suolo e sottosuolo

La maggior parte dell'intervento in progetto riguarda un'area cementificata; gli impatti per tale componente sono limitati.

Gli scavi che verranno effettuati per l'implementazione della nuova linea tranviaria saranno superficiali e raggiungeranno una quota dell'ordine di circa 1 m di profondità; pertanto non è stato evidenziato alcun rischio di rilievo per il suolo e per il sottosuolo.

Durante la fase di messa in opera del progetto, il materiale in esubero derivante dal processo di scavo verrà il più possibile riutilizzato.

Nell'intorno del tracciato in progetto sono presenti aree interessate da procedure di bonifica che, tuttavia, non interferiscono con il progetto.

Acque superficiali e sotterranee

L'ambito d'intervento ricade interamente all'interno del bacino identificato con il seguente codice:

GWB ISS MPTLN - corpo idrico sotterraneo superficiale di Media Pianura Bacino Ticino - Lambro Nord. Il prolungamento della metrotranvia si inserisce nel contesto dei quartieri Selvanesco e Macconago, nella periferia sud del Comune di Milano, interessati dai seguenti corpi idrici superficiali:

- cavo Bolagnos (reticolo idrico privato);
- cavo Rile (reticolo idrico consortile).

I due corpi idrici scorrono lungo la via Ripamonti, parallelamente al prolungamento tranviario, in direzione Nord-Sud. Il cavo Bolagnos si estende sul lato est della via, il cavo Rile su quello ovest. In corrispondenza di via Macconago il cavo Bolagnos si sposta in adiacenza al cavo Rile sul versante ovest di via Ripamonti.

In corrispondenza della nuova rotatoria stradale di accesso al parcheggio IEO, il progetto presentato prevede di tombinare un piccolo tratto del cavo Bolagnos.

Impatto acustico e vibrazioni

Lo studio di impatto acustico ha evidenziato come l'introduzione della linea tranviaria non causerà il superamento dei limiti di legge nella quasi totalità dei ricettori analizzati, mentre per il ricettore al civico 428 di Via Giuseppe Ripamonti si evidenzia un superamento già nelle condizioni attuali e il calcolo ha evidenziato che l'introduzione del tram non cambia tali livelli.

Particolare attenzione è stata posta sulla valutazione dell'impatto acustico presso la struttura ospedaliera IEO, eseguendo uno studio sperimentale con misure fonometriche. La futura fermata e il conseguente anello di inversione non determineranno alcun incremento di rumore all'interno delle camere di degenza dell'Istituto IEO, mantenendo inalterato l'attuale clima acustico.

L'origine fisica del fenomeno vibratorio è la stessa che causa l'emissione primaria di rumore, in particolare il contatto ruota-rotaia: piccole imperfezioni superficiali delle superfici causano improvvise variazioni delle forze di contatto, che a loro volta causano il moto vibratorio della rotaia stessa. Nello SPA è stato dichiarato che il limite vibrazionale di 71 dB (3,6 mm/s²) stabilito dalla UNI 9614 risulta soddisfatto in tutti i siti analizzati.

Rete Natura 2000

L'area interessata dal prolungamento tranvia 24, tratta Selvanesco - IEO non ricade in alcun sito Rete Natura 2000.

Aree Boscate

La nuova rotatoria di accesso al parcheggio IEO interferisce con un'area boscata classificata come "Robinieto puro" identificata dal Piano di Indirizzo Forestale della Città Metropolitana di Milano. L'area boscata individuata dal PIF è stata oggetto di trasformazioni, iniziate a partire dal 2011, con i lavori di ampliamento e riqualificazione di via Ripamonti. In particolare, la superficie boscata risulta ridotta rispetto al perimetro del bosco individuato dal PIF, con parziale trasformazione e destinazione di una porzione a percorso ciclopedonale posto sul lato occidentale. Gli elementi arborei che ricadono in area boscata individuata dal PIF fanno parte delle opere a verde piantumate nell'ambito dei lavori di riqualificazione e ampliamento di Via G. Ripamonti. E' stato indicato il riferimento a quattro giovani piante collocate a lato del percorso ciclopedonale (n. 3 *Liquidambar styraciflua* e n. 1 *Prunus spp.*), non riconducibili al "Robinieto puro" individuato dal Piano. Non si evidenziano altri elementi di progetto che interferiscono con tale area boscata, in quanto l'attuale sede stradale di via Ripamonti ricadente nell'area boscata non è oggetto di intervento e il nuovo prolungamento del tracciato del tram avviene sul parterre centrale.

Le opere in progetto interferiscono con il doppio filare di *Celtis australis* e di *Platanus spp.* presente sul parterre centrale di via Ripamonti, in corrispondenza delle rotatorie e della nuova fermata e su aree verdi più ampie in corrispondenza dell'attuale capolinea Vigentino e del nuovo capolinea IEO. La realizzazione del prolungamento tranviario comporta la rimozione di 124 alberature, come riportato nelle tavole TR-0203÷0207. Di queste, allo stato attuale 103 sono state valutate trapiantabili. Pertanto, premesso che l'area boscata non ricade nella valutazione, data la collocazione

dell'intervento previsto all'interno di una rete viaria già esistente e la trapiantabilità della maggior parte degli elementi arborei interferiti, non è stato ritenuto che possano essere generati impatti negativi sulla componente faunistica dell'area, mentre gli impatti sulla componente vegetazionale possono essere ritenuti lievi.

Paesaggio

L'ambito d'intervento ricade in un'area di valorizzazione del paesaggio agrario a sensibilità paesaggistica "alta", inserita nell'ambito del Parco Regionale Agricolo Sud.

L'ambito di intervento è caratterizzato dalla presenza di ampi spazi aperti dedicati all'agricoltura e da un contesto a bassa urbanizzazione costituito dal quartiere di Macconago. E' stato ritenuto che l'ambito di riferimento complessivamente sia caratterizzato da una sensibilità paesistica bassa. Tale valutazione è supportata anche dalla classificazione prevista dalla "Carta della sensibilità paesaggistica dei luoghi" del PGT di Milano, che identifica l'area in esame a sensibilità bassa. Il tracciato tranviario si inserisce lungo via Ripamonti, in sede protetta al centro strada e non va ad occupare nuovo suolo rurale o naturale. Poiché il tratto di tranvia si collocherà nel parterre esistente, attraversando tutte le intersezioni regolate con semafori, è stato ritenuto che non si andrà a modificare particolarmente la percezione visiva dell'attuale paesaggio. In considerazione di dette caratteristiche le opere l'incidenza non è ritenuta significativa. I criteri analizzati determinano effetti di entità bassa, quale ad esempio l'incidenza visiva, in virtù della soluzione progettuale adottata (parallela alle infrastrutture presenti) nonostante lo spazio sia aperto e privo di elementi che permettano di ostacolare la visuale di percezione.

Componente socioeconomica

Si ritiene che l'intervento genererà effetti positivi sul territorio, in quanto permetterà di ridurre l'utilizzo di mezzi privati alleggerendo il carico sulla rete stradale e permetterà di collegare il polo ospedaliero IEO con la rete del trasporto pubblico.

Aspetti mitigativi

Compatibilmente con le politiche e azioni individuate dal PTR in attuazione del pilastro "Resilienza e governo integrato delle risorse", la realizzazione dell'anello tranviario conseguirà la depavimentazione e, pertanto, la restituzione a uno stato di permeabilità di un'area di circa 2500 m² afferente all'attuale parcheggio dipendenti IEO. All'interno dell'anello sarà anche realizzata la struttura della sottostazione elettrica, la quale, al fine di minimizzare l'impatto paesaggistico, sarà schermata mediante alberature e siepi. Gli interventi previsti sono pensati in linea con gli obiettivi di incremento del verde del PGT Milano 2030. Nello specifico, la coerenza con tali obiettivi si esplica in:

- depavimentazione di circa 2500 m² di area asfaltata (come sopra descritto);
- ripiantumazione delle alberature trapiantabili, ad oggi stimata in 103 unità, nelle aree indicate dall'Area Verde, Agricoltura e Arredo Urbano del Comune di Milano;
- messa a dimora di 44 nuovi alberi presso l'attuale capolinea e il nuovo anello tranviario di inversione.

Le opere a verde sono state progettate allo scopo di meglio integrare l'infrastruttura in progetto, in un paesaggio peraltro già antropizzato come quello in esame. Inoltre, le alberature previste presso il nuovo anello tranviario d'inversione avranno anche la funzione di schermatura, e quindi di minimizzazione dell'impatto paesaggistico della sottostazione elettrica interna all'anello tranviario.

5.3. VALUTAZIONE D'INCIDENZA

La procedura ha avuto avvio con la presentazione istanza, acquisita con prot. n.59615 del 13/04/2023; con prot. n.86250 del 05/06/2023 è pervenuto il "Sentito" del Parco Agricolo Sud Milano (PASM) ai sensi della D.G.R. 16 novembre 2021 - N. XI / 5523; con prot. n.89669 del 09/06/2023 è stato emesso il Parere motivato della procedura di Screening di Incidenza.

La valutazione ha riguardato il Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050010 "Oasi di Lacchiarella".

L'Ente Gestore PASM si è così espresso:

"Con riferimento alle potenziali alterazioni ambientali associate al progetto, MM SPA - Direzione Sistemi per la Mobilità, nell'allegato F dichiara che gli effetti riferiti alla fase di cantiere risultano contenuti sia in termini spaziali, dal momento che si svilupperanno all'interno di areali di limitata estensione prossimi all'area direttamente coinvolta dagli interventi, sia in termini temporali, trattandosi di fenomeni transitori e completamente reversibili. Inoltre, tenendo conto del contesto nella quale si inserisce l'opera in progetto e le analisi effettuate, in fase di esercizio non si prevedono impatti negativi sulle matrici ambientali (...) analizzati i documenti, l'intervento in oggetto pur ricadendo all'interno del perimetro del Parco Agricolo Sud Milano si colloca a una distanza di circa 9,5 Km rispetto al Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050010 "Oasi di Lacchiarella".

Vista la collocazione dell'intervento e la presenza di elementi di discontinuità o barriere di origine naturale o antropica non si presumono incidenze/interferenze dirette, indirette o cumulative sul Sito Rete Natura 2000 presente sul territorio del Parco Agricolo Sud Milano, pertanto si ritiene che nell'ambito del "sentito", come ex parere obbligatorio relativo alla procedura di Screening di Incidenza, il progetto in esame sia positivo."

È stato successivamente compilato l'allegato G "Modulo per lo Screening di incidenza per il valutatore" della medesima delibera, che è allegato al parere motivato.

In particolare, nella Sezione 11 - Conclusione dello Screening specifico, sono state tratte le seguenti conclusioni:

"Considerata soprattutto la tipologia dell'intervento, la sua localizzazione, la ragguardevole distanza dalla ZSC ed il fatto che tra i due ambiti si interpongono alcuni elementi di discontinuità, oltre alla mancanza di interferenza con elementi di connessione ecologica o preesistenze ecosistemiche, si ritiene che non vi sia il rischio di incidenze negative, sia dirette che indirette, sul Sito Rete Natura 2000 in oggetto, ZSC IT2050010 "Oasi di Lacchiarella".

La procedura si è conclusa con esito positivo per lo Screening di Incidenza, e la documentazione relativa alla presente procedura è caricata sul portale regionale SIVIC, <https://www.sivic.servizirl.it/>.

5.4. OSSERVAZIONI, CONTRIBUTI E PARERI PER LA VALUTAZIONE

- **ATS Città metropolitana** con nota acquisita in data 15/05/2023 (prot. n. 75131), comunica che *"Esaminata la documentazione pubblicata sul portale regionale SILVIA, valutata per gli aspetti di competenza della scrivente amministrazione, si ritiene il progetto in esame non assoggettabile a VIA. Si invita ad una stretta aderenza alle buone pratiche di gestione del cantiere, in particolar modo per quanto concerne il contenimento delle emissioni acustiche, in corrispondenza della struttura ospedaliera "IEO";*

- **ATO Città Metropolitana di Milano**, con contributo prot. CMMi n. 85705 del 01/06/2023 *"nel precisare che in relazione al procedimento in questione non si rilevano particolari osservazioni di competenza, ai fini della redazione dei futuri elaborati progettuali e/o per le successive fasi autorizzative dell'intervento si segnala, in linea generale, che:*

1. *I sistemi di raccolta e recapito delle acque meteoriche nella pubblica rete di fognatura dovranno essere conformi alle disposizioni tecniche dettate dal Regolamento del Servizio Idrico Integrato - ambito tariffario MM S.p.A. - tenuto conto delle prescrizioni tecniche impartite dal Gestore del S.I.I., inerenti in particolare la compatibilità con il regolare funzionamento delle reti fognarie pubbliche e con i processi depurativi adottati dagli impianti di trattamento dei reflui urbani.*

2. *Gli eventuali scarichi di natura meteorica soggetti alle disposizioni del R.R. n. 04/2006 e/o di tipo industriale 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.*

3. *Eventuali acque provenienti dal drenaggio delle acque di falda (es. acque di aggrottamento*

tramite sistemi di wellpoint in fase di cantierizzazione, ecc.) dovranno essere disciplinate nel rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento Regionale n. 6/2019 che, all'art. 5 comma 8, prevede "è vietato 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. In caso di impossibilità allo scarico in recapito diverso dalla fognatura, l'ufficio d'ambito può derogare al divieto di cui al presente comma, definendo le prescrizioni necessarie a garantire la corretta funzionalità del sistema".

4. La gestione delle acque meteoriche, non soggette alle disposizioni del R.R. n. 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 dal Regolamento Regionale n. 7 del 29 giugno 2018, avente ad oggetto "Disposizioni sull'applicazione dei principi dell'invarianza idraulica ed idrologica. Modifica dell'articolo 17 del regolamento regionale 23 novembre 2017, n. 7".

- **Il Parco Agricolo Sud Milano**, con parere prot. 76713 del 16/05/2023 evidenzia che "Il prolungamento della linea tranviaria n. 24 si sviluppa, in sede propria, lungo la via Ripamonti ed è in parte ricompreso, a sud del quartiere Vigentino, nel Parco Agricolo Sud Milano nei "Territori agricoli e verde di cintura urbana ambito dei piani di cintura urbana" (art. 26, n.t.a. P.T.C.), Comparto 3 Parco delle Abbazie "L'agricoltura in città" i cui orientamenti e indirizzi progettuali, indicati all'Allegato A delle n.t.a. P.T.C. del Parco, sono volti al recupero e riqualificazione, secondo il modello del «parco agricolo» delle parti del territorio del sud Milano a maggior grado di problematicità, per l'impatto esercitato dall'area urbana densa su una struttura e un paesaggio agrario che ancora conservano testimonianze storiche di notevole valore quale l'Abbazia di Chiaravalle.

L'anello di inversione dei binari del nuovo capolinea IEO interferisce anche con una Sub zona "Impianti sportivi e ricreativi esistenti" (art. 36, n.t.a. P.T.C.) in corrispondenza della quale è oggi presente parte del parcheggio esistente utilizzato dal plesso ospedaliero.

L'ambito più esteso è caratterizzato dalla presenza di un fitto reticolo irriguo interamente sottoposto a tutela (art. 42, n.t.a. P.T.C.) in quanto parte integrante della struttura morfologica, del tessuto storico e paesistico e della infrastrutturazione agraria del territorio del Parco nonché, ad ovest della Via Ripamonti, da una "Zona di tutela e valorizzazione paesistica" (art. 34, n.t.a. P.T.C.) comprendente aree di particolare interesse e rilevanza paesistica per morfologia del suolo, densità dei valori ambientali, storici e naturalistici, in cui l'attività agricola contribuisce a mantenere e migliorare la qualità del paesaggio.

Il contesto è caratterizzato, inoltre, dalla presenza del "Nucleo rurale di interesse paesistico" (art. 38, n.t.a. P.T.C.) di Macconago costituito da più complessi agricoli contigui, che lo qualificano, anche per la presenza della chiesa e del castello quale emergenza storico-architettonica del tessuto rurale.

Ai sensi dell'art. 26 del P.T.C. del Parco Agricolo Sud Milano nei "territori agricoli e verde di cintura urbana ambito dei piani di cintura urbana" devono essere temperate le esigenze di salvaguardia, di recupero paesistico e ambientale e di difesa dell'attività agricola produttiva, con la realizzazione di interventi legati alla fruizione del parco e l'inserimento di attrezzature di interesse generale.

La proposta progettuale formulata e preordinata al prolungamento della linea tranviaria n. 24 - dall'attuale capolinea sito a sud del quartiere Vigentino sino all'Istituto Europeo di Oncologia - è ritenuta coerente agli obiettivi istitutivi del Parco regionale e ai contenuti del relativo P.T.C. del Parco orientati alla sostenibilità ambientale degli interventi promuovendo e sostenendo l'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale.

Il progetto, riconosciuto di interesse pubblico e generale per le motivazioni che sottendono la

proposta, non determina impatti diretti sul sistema agricolo del Parco Agricolo Sud Milano, in considerazione del fatto che la nuova sede tranviaria si inserisce in corrispondenza dell'area centrale dedicata al Trasporto Pubblico Locale e già predisposta al TPL nell'ambito del progetto di potenziamento e riqualificazione della Via Ripamonti, in variante all'allora P.R.G. di Milano, rispetto al quale lo stesso Parco Agricolo Sud Milano aveva reso il proprio parere favorevole con deliberazione del Consiglio Direttivo n. 4 del 23/01/2007.

Gli impatti ambientali determinati dalla realizzazione del nuovo tratto della linea tranviaria sono connessi principalmente alla fase di cantiere, con particolare riferimento ai previsti cantieri temporanei in corrispondenza delle porzioni di sede tranviaria da realizzare.

Inoltre, la perdita di parcheggi del plesso ospedaliero determinata dalla realizzazione del nuovo capolinea, comprensivo dell'anello di inversione dei binari, comporta l'aumento di capienza del parcheggio multipiano previsto nell'ambito della realizzazione del nuovo polo denominato IEO4, con un innalzamento di quota di almeno due piani rispetto alla prima versione progettuale, proprio al fine di recuperare il numero di posti auto.

A fronte degli impatti generati, l'Ente gestore del Parco Agricolo Sud Milano riterrebbe migliorativa una soluzione progettuale che preveda l'estensione della linea tranviaria almeno sino a Noverasco di Opera, escludendo il capolinea ad anello in corrispondenza dell'attuale parcheggio IEO ed utilizzando la tipologia a tronco. Il Parco, inoltre, in qualità di soggetto competente in materia ambientale interessato dall'intervento ed al fine di contribuire a migliorare l'equilibrio ambientale del contesto più ampio, richiede di incrementare le alberature già presenti, laddove tecnicamente possibile, mediante l'inserimento di vegetazione arboreo-arbustiva da collocare lungo lo sviluppo del prolungamento della linea tranviaria, a margine dell'asse stradale di Via Ripamonti e/o orientando gli interventi alla valorizzazione e riqualificazione del paesaggio agrario circostante, incrementando la biodiversità dei luoghi, mediante l'inserimento di siepi e filari lungo il reticolo idrico e in corrispondenza del bordo campo.

Gli interventi ambientali dovranno essere costituiti da specie autoctone del Parco Agricolo Sud Milano, elencate all'allegato 1 della Disposizione Dirigenziale R.G. n. 1455/2010 del 09/02/2010 e dovranno tenere conto della normativa regionale vigente orientata al contenimento della diffusione dei principali patogeni di origine alloctona invasiva.

Per le opere ambientali sopra richiamate dovrà essere garantito un periodo di avviamento postimpianto pari a tre anni di manutenzione comprendente dell'eliminazione delle specie esotiche eventualmente riformatesi e loro sostituzione con specie autoctone del Parco.

L'intervento sarà, in ogni caso, verificato nelle successive fasi di definizione progettuale ed in sede di Autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 146 del d.lgs. 42/2004 e dell'art. 80 della l.r. 12/2005.

Si ricorda che in relazione agli 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 delle n.t.a. del P.T.C. del Parco."

• Il Comune di Milano ha trasmesso osservazioni pervenute in data 26/05/2023 (prot. n.82652), nelle quali osserva che:

"... Per quanto di competenza non si rilevano motivi ostativi e/o vincoli di natura urbanistica fatte salve, in sede di sviluppo del progetto, le necessarie verifiche in merito all'interessamento di aree boscate, fasce di rispetto del reticolo idrografico, aree con vincoli paesaggistici, oltre ad eventuali limitazioni relative alle tipologie di attività o di costruzioni nella specifica zona dell'aeroporto di Milano-Linate, soggetti a parere e/o autorizzazione da parte degli enti competenti;

- Nell'analisi fornita nello SPA non viene presentato un confronto tra l'opera in progetto e il reticolo idrico, con le relative fasce di rispetto (Tavola R09 - Reticolo idrografico e G04 - Carta dei vincoli). Si ritiene importante verificare nelle fasi progettuali successive questo aspetto data la presenza sia del Cavo Rile, che del Cavo Bolagnos, il quale sarà anche interessato dall'intervento.

- Al paragrafo 5.3.1.3. Idrogeologia, si affronta in modo generico la ricostruzione idrogeologica e di fatto non si riporta nulla in merito alle caratteristiche locali relative al sito di intervento e ai livelli

di falda, si richiede nelle fasi progettuali successive di verificare le possibili interferenze fra il progetto e i livelli della falda.

- Sempre circa il cavo Bolagnos (reticolo idrico privato) e il cavo Rile (reticolo idrico consortile), si afferma che i due corpi idrici scorrono lungo la via Ripamonti, parallelamente al prolungamento tranviario, in direzione Nord-Sud. Il cavo Bolagnos si estende sul lato est della via, il cavo Rile su quello ovest. In corrispondenza di via Macconago il cavo Bolagnos si sposta in adiacenza al cavo Rile sul versante ovest di via Ripamonti.

- I due cavi, che scorrono lungo via Ripamonti, non sono oggetto di intervento eccetto un breve tratto di circa 50-60 metri del cavo Bolagnos in corrispondenza della nuova rotatoria stradale di accesso al parcheggio IEO, che sarà tombinato (pag. 120). Si osserva che:

- Per la tombinatura del Cavo Bolagnos, in base all'allegato D della d.g.r. n. 5714 del 2021, vige il divieto di tombinatura dei corsi d'acqua, ai sensi dell'art. 115, comma 1 del D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i. e del Piano di Tutela ed Uso delle Acque della Lombardia.

- Inoltre, per tutti quegli interventi che interferiranno con la tombinatura e/o con le fasce di rispetto dei corsi idrici, sarà necessario chiedere le autorizzazioni/nullaosta previsti ai rispettivi gestori dei corsi idrici. Nello SPA, non si fa cenno ad eventuali contatti già presi con i gestori dei Cavi.

In merito allo smaltimento delle acque meteoriche e al rispetto del R.R. 7/2017 si osserva che:

- lo studio di compatibilità idraulica citato non è stato allegato alla documentazione messa a disposizione, e nessuna delle risultanze è stata riportata nello SPA, si prende atto di quanto dichiarato, vale a dire che l'intervento risulta conforme alle norme di invarianza idraulica, rimandando ad una fase progettuale successiva la verifica di dettaglio del progetto. - A pagina 213 si dichiara che, in riferimento alla componente idrografia, non risultano verificarsi potenziali impatti negativi derivanti dalle opere in progetto in quanto queste sono conformi alle norme di invarianza idraulica a idrologica regionali. - Mentre a pag. 186, si afferma che gli interventi di progetto previsti non interferiscono col sistema idrografico e idraulico caratterizzante l'area d'intervento. Si osserva che: - Nell'analisi degli impatti sull'ambiente idrico non si fanno considerazioni sugli impatti relativi alle acque superficiali. Poiché viene proposto di realizzare una nuova tombinatura, sarebbe opportuno nelle fasi progettuali successive fare valutazioni anche in merito a questo aspetto, in quanto essa risulta essere un'interferenza con il sistema idrografico.

Per la componente "rumore" si ritiene che lo studio di impatto acustico allegato al progetto di fattibilità tecnica ed economica del prolungamento della tranvia 24 evidenzia una generalizzata conformità della tratta in progetto in relazione alla sorgente di rumore rappresentata dal transito dei tram. Nelle successive fasi progettuali si ritiene opportuno effettuare anche una stima dei livelli di rumore in ambiente esterno in corrispondenza del recettore ospedaliero IEO e, nel caso in cui si stimasse una non conformità, esplicitare che la verifica dei valori limite interni per la valutazione della conformità dell'opera in progetto viene eseguita nell'ambito della progettazione di interventi di mitigazione diretti sui recettori.

Per quanto riguarda la componente atmosfera e, in particolare, i potenziali impatti della fase di cantiere, trattandosi prevalentemente di lavori superficiali, effettuati inoltre in un'area non densamente edificata, l'impatto in termini di ricaduta di polveri atmosferiche dovrebbe risultare molto limitato. Si concorda che sia opportuna l'adozione delle opere di mitigazione di cui al Paragrafo 9.1.1 (ovvero: confinamento delle aree di cantiere per il contenimento della propagazione delle polveri; operare durante giorni con limitata ventosità; effettuare la copertura dei cumuli o la bagnatura delle terre), insieme alle quali però dovranno essere integralmente rispettate sia le disposizioni di cui agli artt. 7 e 8 del vigente Regolamento per la qualità dell'aria di Milano (DCC 56/2020), ivi incluse le prescrizioni sulle tipologie di motori delle macchine mobili non stradali utilizzate in cantiere, sia il rispetto delle regole di circolazione per gli automezzi stradali, in quanto il cantiere base e parte della nuova sede tranviaria (possibile luogo di ulteriori cantieri temporanei) ricadono all'interno della ZTL Area B. Per la fase di esercizio, il proponente non fornisce alcuna valutazione numerica ma, trattandosi del prolungamento di una linea di trasporto

pubblico, la sua realizzazione sicuramente contribuirà positivamente agli obiettivi generali del Piano Aria e Clima che si prefigge la riduzione degli spostamenti con veicoli privati a motore, implicando così dei benefici in termini di miglioramento della qualità dell'aria. Pertanto, si concorda col proponente quando conclude che tramite l'attuazione del progetto "... vi sarà un miglioramento della qualità dell'aria in quanto l'intervento determinerà una riduzione del traffico veicolare privato". In conclusione, per quanto riguarda la componente "qualità dell'aria" non vi sono particolari osservazioni in merito al progetto, ad eccezione del richiamo al già citato rispetto delle disposizioni previste dal Regolamento per la qualità dell'aria di Milano e delle regole per la circolazione stradale all'interno di Area B.

Rifiuti/Economia circolare: è previsto che (c.f.r. da pag 34 dello SPA):

- per poter stimare correttamente le ipotesi di gestione dei materiali derivanti dagli scavi, è stata programmata una campagna di indagini preliminari in corrispondenza di specifici punti ubicati lungo il tracciato in progetto, secondo le indicazioni contenute nel D.lgs.n. 120/2017; ciò al fine di valutare l'effettiva possibilità di riutilizzo delle materie, rispetto ai fabbisogni interni dell'opera;
- la gestione dei rifiuti da demolizione sarà orientata in modo tale almeno il 70% in peso del materiale non pericoloso generato in cantiere (ad esclusione degli scavi) sia avviato a operazioni di preparazione per il riutilizzo, riciclaggio o altre operazioni di recupero, secondo la gerarchia di gestione dei rifiuti di cui all'art. 179 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, nelle successive fasi progettuali potranno essere definite le modalità per la verifica dell'obiettivo indicato.

Adattamento ai cambiamenti climatici: Considerate le caratteristiche e la tipologia dell'opera, si raccomanda che nelle successive fasi progettuali vengano evidenziati, seppur in termini qualitativi, gli effetti positivi rispetto al contrasto del rischio climatico e alle vulnerabilità ad esso connesse. In conclusione, non si rilevano impatti negativi per quanto riguarda gli aspetti ambientali, le osservazioni sopra riportate, che riguardano approfondimenti tecnici rispetto alle scelte progettuali, potranno essere recepite nelle successive fasi del procedimento di autorizzazione.

Componente "traffico": La specifica tipologia progettuale che consiste nel prolungamento di una linea di trasporto pubblico, prevede che in fase di esercizio vi sia una riduzione del traffico veicolare privato; si raccomanda tuttavia che nelle fasi successive di dettaglio progettuale siano condotti i seguenti approfondimenti: - Simulazione modellistica del traffico post operam per verificare l'assetto definitivo delle intersezioni previste da progetto (intersezione al posto della rotatoria all'accesso IEO 4, attraversamenti pedonali definitivi, fermate TPL leggermente spostate, ecc.); - la valutazione modellistica del traffico in fase di cantierizzazione, per valutare l'impatto dovuto alla parzializzazione delle carreggiate, necessaria per alcune lavorazioni.

Mobilità attiva e qualità urbana:

- Vista la collocazione del progetto nel Parco Agricolo Sud si chiede di rispettare le indicazioni contenute nelle "Raccolta delle modalità di intervento nel paesaggio del Parco Agricolo Sud Milano - 3 - Opere di viabilità" per mitigare l'impatto paesaggistico ed ecologico dell'opera sul contesto, facendo riferimento, in particolare, alla progettazione del verde connessa alle infrastrutture. Per lo stesso motivo, per la pavimentazione dei percorsi nel verde, si chiede di valutare alternative al conglomerato bituminoso rosso più coerenti con il contesto agricolo e più performanti in tema ambientale es. materiali drenanti.
- In riferimento alla mobilità attiva si chiede di verificare la possibilità di migliorare le connessioni ciclopedonali garantendo la continuità con i percorsi esistenti, in particolare riguardo al percorso ciclopedonale a nord dall'attuale Stazione tram di Vigentino e di prevedere rastrelliere per il parcheggio delle biciclette in tutte le stazioni di progetto.
- Si osserva che il progetto prevede l'abbattimento di un considerevole numero di alberi di alto fusto che, essendo stati piantati oltre dieci anni fa, hanno raggiunto una ragguardevole dimensione.

Al di là di eventuali necessari abbattimenti e conseguenti compensazioni, in termini di alberature si raccomanda di conservare e possibilmente estendere e intensificare i capisaldi del progetto originario del 2008 orientato in modo più deciso all'utilizzo delle alberature e del verde stradale in genere con funzione di supporto alla sicurezza e sostenibilità della funzione infrastrutturale.

In considerazione di quanto emerso dall'analisi delle componenti già menzionate le indicazioni riportate sono da ritenere raccomandazioni che dovranno essere recepite nelle fasi di progettazione di maggiore dettaglio nell'ambito del rilascio dei titoli abilitativi.

In conclusione, non si rilevano elementi significativi per cui il progetto debba essere assoggettato a VIA."

• Regione Lombardia, DG Trasporti e mobilità sostenibile - trasporto pubblico e intermodalità, ha trasmesso parere favorevole nell'ambito della Conferenza di servizi ai sensi e per gli effetti dall'art. 14 della Legge 241/90 avente ad oggetto il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del "Prolungamento della tranvia 24 tratta Selvanesco-IEO", pervenuto in data 14/06/2023 (prot. n.92106), con le seguenti richieste:

"... venga posta particolare attenzione alla modalità di attraversamento della carreggiata stradale da parte dell'utenza della tranvia. In tal senso si sottolinea, anche nell'ottica di tutelare la sicurezza dell'utenza debole della tranvia, la strategicità funzionale di un collegamento alla passerella pedonale citata nello studio MM di futura previsione di interconnessione tra i comparti dello IEO ad est ed ovest dell'asse di Via Ripamonti.

Al fine di incentivare gli spostamenti ciclabili e ottimizzare l'interconnessione funzionale di sistema tra la rete di mobilità ciclistica e le fermate del trasporto pubblico, si chiede verifica della sezione su via Ferrari - Ripamonti, la quale deve essere di minimo 2.50 m complessivi per la sola mobilità ciclistica bidirezionale, adeguatamente incrementati di un franco che dovrà essere esplicitamente commisurato alla stima dell'utenza effettiva ed alle condizioni di sicurezza della pista (su marciapiede e promiscua) e della conservazione delle condizioni di continuità e sicurezza del tracciato, con particolare riguardo ai nodi di attraversamento e di incrocio."

6. RISULTANZE CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA

Valutati la documentazione presentata dal proponente, i contributi tecnici e pareri agli atti, si ritiene che la realizzazione del prolungamento tranviario in progetto ridurrà nel complesso il traffico veicolare e conseguentemente le emissioni in atmosfera rispetto alla situazione attuale, contribuendo positivamente agli obiettivi generali di pianificazione locale e sovracomunale che si prefiggono la riduzione degli spostamenti con veicoli privati a motore, implicando benefici in termini di miglioramento della qualità dell'aria.

Pertanto, si ritiene che il "Prolungamento della tranvia 24 - tratta Selvanesco-IEO", da realizzarsi in comune di Milano, non debba essere assoggettato a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, a condizione che:

- 1) qualora il progetto sottoposto a Conferenza di Servizi, di cui si è avuta comunicazione successivamente all'avvio del presente procedimento, subisca modifiche rispetto a quanto valutato, sarà necessario attivare una valutazione ex art. 6 c. 9 del d.lgs. 152/06 o effettuare una nuova verifica di assoggettabilità a VIA (All. IV punto 8 lett. t del medesimo decreto);
- 2) in fase di cantiere dovranno essere adottate scrupolosamente tutte le misure di mitigazione previste nello SPA per il contenimento delle emissioni di polvere e rumore, in particolar modo per quanto concerne il contenimento delle emissioni acustiche in corrispondenza della struttura ospedaliera "IEO", nonché la protezione delle matrici ambientali e dei recettori e la salvaguardia del verde; inoltre dovranno essere realizzati tutti i presidi previsti per gestire gli eventuali impatti accidentali sulle componenti suolo e acque sotterranee, così come dovranno essere applicate le relative procedure di sicurezza, in stretta aderenza alle buone pratiche di gestione del cantiere;
- 3) dovrà essere attuato il monitoraggio ambientale proposto nello SPA per le fasi ante operam, di cantiere e di esercizio relativamente alla componente "rumore e vibrazioni" (come definite nello Studio di impatto acustico e vibrazionale) e alla componente "vegetazione", dando comunicazione agli Enti con anticipo dell'effettuazione delle indagini e trasmettendo tempestivamente gli esiti a corredo di specifica relazione commentata; in caso di criticità dovranno essere proposte le ulteriori misure da adottare, da concordarsi con

- l'amministrazione comunale e con gli enti di controllo; al termine del completamento di tali eventuali interventi dovrà essere ripetuta una campagna di misure per accertarne l'efficacia;
- 4) il progetto prevede l'abbattimento di un considerevole numero di alberi di alto fusto e ragguardevole dimensione; si richiede di conservare e possibilmente estendere e intensificare i capisaldi del progetto originario del 2008, orientato in modo più deciso all'utilizzo delle alberature e del verde stradale in genere con funzione di supporto alla sicurezza e sostenibilità della funzione infrastrutturale; al fine di contribuire a migliorare l'equilibrio ambientale del contesto si richiede di incrementare le alberature già presenti, laddove tecnicamente possibile, mediante l'inserimento di vegetazione arboreo-arbustiva da collocare lungo lo sviluppo del prolungamento della linea tranviaria, a margine dell'asse stradale di Via Ripamonti e/o orientando gli interventi alla valorizzazione e riqualificazione del paesaggio agrario circostante, incrementando la biodiversità dei luoghi, mediante l'inserimento di siepi e filari lungo il reticolo idrico e in corrispondenza del bordo campo; gli interventi ambientali dovranno essere costituiti da specie autoctone del Parco, elencate all'allegato 1 della Disposizione Dirigenziale R.G. n. 1455/2010 del 09/02/2010 e dovranno tenere conto della normativa regionale vigente orientata al contenimento della diffusione dei principali patogeni di origine alloctona invasiva;
 - 5) per le opere ambientali sopra richiamate dovrà essere garantito un periodo di avviamento post impianto pari a tre anni di manutenzione, comprendente l'eliminazione delle specie esotiche eventualmente riformatesi e loro sostituzione con specie autoctone del Parco;
 - 6) dovranno essere rispettate le indicazioni contenute nelle "Raccolta delle modalità di intervento nel paesaggio del Parco Agricolo Sud Milano - 3 - Opere di viabilità"¹ per mitigare l'impatto paesaggistico ed ecologico dell'opera sul contesto, facendo riferimento, in particolare, alla progettazione del verde connessa alle infrastrutture;
 - 7) dovrà essere rispettato quanto previsto dal Regolamento del Verde del Comune di Milano, con particolare riguardo alle attività di scavo, alla distanza prevista dall'individuo arboreo, in funzione della classe di grandezza della pianta, subordinando eventuali deroghe a condizione che gli scavi in prossimità degli apparati radicali vengano effettuati con mezzi o macchinari che non possano in alcun modo danneggiare le essenze arboree, privilegiando lo scavo a mano e localizzando inizialmente forma e posizione dell'apparato radicale interessato; si dovrà porre particolare attenzione a non danneggiare l'apparato radicale, il tronco e la chioma per le opere dirette (scavo) e indirette (varie all'interno dell'area di cantiere) per la posa dei binari, per le opere stradali e per le opere accessorie prossime ai filari alberati e in gruppo. Nell'area di pertinenza degli alberi e nelle aree verdi non è permesso il transito di mezzi, fatta eccezione per i casi in cui la stessa risulti pavimentata oppure sia stata protetta con uno strato di materiale inerte drenante di spessore di almeno 20 cm sul quale siano state poste tavole in legno; al termine dei lavori devono essere ripristinate le condizioni originarie; dovranno essere attuate tutte le misure necessarie alla protezione da qualsiasi tipo di danneggiamento, fisico, chimico ovvero da stress idrico e da temperatura della vegetazione che il progetto indica da conservare; al termine dei lavori dovrà essere redatta una relazione agronomica dettagliata con analisi puntuale delle interferenze rilevate, con esaustiva documentazione fotografica delle trincee a scavo aperto per eventuali successive valutazioni sulle condizioni fitosanitarie delle piante interferite;
 - 8) in relazione agli 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 delle n.t.a. del P.T.C. del Parco;
 - 9) sono fatte salve, in sede di sviluppo del progetto, le necessarie verifiche in merito all'interessamento di aree boscate, fasce di rispetto del reticolo idrografico, aree con vincoli

¹(https://www.cittametropolitana.mi.it/export/sites/default/parco_agricolo_sud_milano/.content/allegati/autorizzazioni_paesaggio/progettare_nel_parco/3_Opere_Viabilita.pdf)

- paesaggistici, oltre ad eventuali limitazioni relative alle tipologie di attività o di costruzioni nella specifica zona dell'aeroporto di Milano-Linate, soggetti a parere e/o autorizzazione da parte degli enti competenti e la relativa acquisizione;
- 10) per la pavimentazione dei percorsi nel verde, si chiede di valutare alternative al conglomerato bituminoso rosso più coerenti con il contesto agricolo e più performanti in tema ambientale (es. materiali drenanti);
 - 11) l'intervento sarà in ogni caso verificato nelle successive fasi di definizione progettuale e in sede di Autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 146 del d.lgs. 42/2004 e dell'art. 80 della l.r. 12/2005;
 - 12) in riferimento alla mobilità attiva si chiede di verificare la possibilità di migliorare le connessioni ciclopedonali garantendo la continuità con i percorsi esistenti, in particolare riguardo al percorso ciclopedonale a nord dall'attuale Stazione tram di Vigentino e di prevedere rastrelliere per il parcheggio di biciclette e aree per sosta di motocicli e ciclomotori in tutte le stazioni di progetto;
 - 13) al paragrafo 5.3.1.3. Idrogeologia, è affrontata in modo generico la ricostruzione idrogeologica e di fatto non si riporta nulla in merito alle caratteristiche locali relative al sito di intervento e ai livelli di falda; nelle fasi progettuali successive si dovranno verificare possibili interferenze fra il progetto e i livelli della falda, adottando le opportune soluzioni per l'eliminazione o minimizzazione e corretta gestione delle stesse;
 - 14) nell'analisi fornita nello SPA non è stato presentato un confronto tra l'opera in progetto e il reticolo idrico, con le relative fasce di rispetto (Tavola R09 - Reticolo idrografico e G04 - Carta dei vincoli); si prescrive di verificare nelle fasi progettuali successive questo aspetto, data la presenza sia del Cavo Rile, sia del Cavo Bolagnos, interessato dall'intervento;
 - 15) circa il cavo Bolagnos (reticolo idrico privato) e il cavo Rile (reticolo idrico consortile), in base all'allegato D della d.g.r. n. 5714/2021, vige il divieto di tombinatura dei corsi d'acqua, ai sensi dell'art. 115, comma 1 del D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e s.m.i. e del Piano di Tutela ed Uso delle Acque della Lombardia; si richiede pertanto lo studio di opportune alternative;
 - 16) per tutti gli interventi che interferiranno con le fasce di rispetto dei corsi idrici, sarà necessario chiedere le concessioni/nullaosta previsti ai rispettivi gestori dei corsi idrici;
 - 17) considerata la previsione di interventi in fasce boscate dovrà essere acquisita ogni specifica autorizzazione;
 - 18) In merito allo smaltimento delle acque meteoriche, al rispetto del R.R. 7/2017 e alla gestione del ciclo delle acque si fanno salvi il rispetto di quanto indicato nel parere dell'ufficio d'Ambito agli atti (prot. CMMi 85705 del 01/06/2023) e la verifica di dettaglio nelle successive fasi progettuali.
 - 19) per la componente rumore, nelle successive fasi progettuali si dovrà effettuare anche una stima dei livelli di rumore in ambiente esterno in corrispondenza del recettore ospedaliero IEO e, nel caso in cui si stimasse una non conformità, esplicitare che la verifica dei valori limite interni per la valutazione della conformità dell'opera in progetto viene eseguita nell'ambito della progettazione di interventi di mitigazione diretti sui recettori.
 - 20) per la componente atmosfera e in particolare i potenziali impatti della fase di cantiere, si dovranno attuare le opere di mitigazione di cui al Paragrafo 9.1.1 (confinamento delle aree di cantiere per il contenimento della propagazione delle polveri; operare durante giorni con limitata ventosità; effettuare la copertura dei cumuli o la bagnatura delle terre), insieme alle quali dovranno essere integralmente rispettate sia le disposizioni di cui agli artt. 7 e 8 del vigente Regolamento per la qualità dell'aria di Milano (DCC 56/2020), ivi incluse le prescrizioni sulle tipologie di motori delle macchine mobili non stradali utilizzate in cantiere, sia il rispetto delle regole di circolazione per gli automezzi stradali, in quanto il cantiere base e parte della nuova sede tranviaria (possibile luogo di ulteriori cantieri temporanei) ricadono all'interno della ZTL Area B.
 - 21) rifiuti/economia circolare: la gestione dei rifiuti da demolizione dovrà essere orientata in

modo tale che almeno il 70% in peso del materiale non pericoloso generato in cantiere (a esclusione degli scavi) sia avviato a operazioni di preparazione per il riutilizzo, riciclo o altre operazioni di recupero, secondo la gerarchia di gestione dei rifiuti di cui all'art. 179 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, pertanto nelle successive fasi progettuali dovranno essere definite le modalità per la verifica dell'obiettivo indicato;

- 22) relativamente ai materiali derivanti dagli scavi, al fine di valutare l'effettiva possibilità di riutilizzo delle materie rispetto ai fabbisogni interni dell'opera, come previsto a pag 34 e seguenti dello SPA dovrà essere effettuata una campagna di indagini preliminari in corrispondenza di specifici punti ubicati lungo il tracciato in progetto, secondo le indicazioni del D.lgs.n. 120/2017;
- 23) Adattamento ai cambiamenti climatici: Considerate le caratteristiche e la tipologia dell'opera, nelle successive fasi progettuali andranno evidenziati, seppur in termini qualitativi, gli effetti positivi rispetto al contrasto del rischio climatico e alle vulnerabilità ad esso connesse;
- 24) Componente "traffico": La specifica tipologia progettuale che consiste nel prolungamento di una linea di trasporto pubblico, prevede che in fase di esercizio vi sia una riduzione del traffico veicolare privato; nelle fasi successive di dettaglio progettuale dovranno essere condotti e trasmessi agli Enti i seguenti approfondimenti: - simulazione modellistica del traffico post operam per verificare l'assetto definitivo delle intersezioni previste da progetto (intersezione al posto della rotatoria all'accesso IEO 4, attraversamenti pedonali definitivi, fermate TPL leggermente spostate, ecc.); - valutazione modellistica del traffico in fase di cantierizzazione, per valutare l'impatto dovuto alla parzializzazione delle carreggiate, necessaria per alcune lavorazioni.

**La Responsabile del procedimento
(Responsabile del servizio azioni per la sostenibilità territoriale)
dott.ssa Susanna Colombo**

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

Fascicolo 10.6\2023\16

Pagina 1

Spettabili:

Metropolitana Milanese SpA

*c.a.: legale rappresentante Francesco Mascolo
e Dr. Ing. Maria Giovanna Lomongelli
info@pec.metropolitanamilanese.it*

Comune di Milano

protocollo@postacert.comune.milano.it

Parco Regionale Agricolo Sud Milano - ST082

c.a.: Dr.ssa Maria Pia Sparla

Città Metropolitana di Milano

Servizio Azioni per al Sostenibilità Territoriale -
[ST085](#)

c.a.: Dr.ssa Susanna Colombo

OGGETTO: Parere motivato della procedura di Screening di Incidenza relativa alla verifica di assoggettabilità alla VIA (verVIA506 MI), di competenza della Città Metropolitana di Milano, sul progetto di prolungamento della metrotranvia 24, tratta Selvanesco-Istituto Europeo Oncologico (IEO), Milano, rispetto al Sito Rete Natura 2000 IT2050010\ZSC “Oasi di Lacchiarella”, ai sensi della DGR n.XI-4488 del 29 marzo 2021 e s.m.i., riguardante il recepimento delle linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (V.Inc.A.).

Richiamata la Direttiva Comunitaria 92/43/CEE del 21/05/1992 (detta “Habitat”) “*Relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche*”, che all'art. 6, comma 3, sancisce la necessità di una opportuna Valutazione di Incidenza per qualsiasi piano o progetto, non direttamente connesso e necessario alla gestione dei Siti, che possa avere incidenze significative sui Siti Rete Natura 2000;

Visto il D.P.R. n.357 dell'8/09/1997 “*Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*”, che recepisce la suddetta Direttiva Comunitaria nella normativa nazionale;

Vista la D.G.R. n.4488/2021 “*Armonizzazione e semplificazione dei procedimenti relativi all'applicazione della valutazione di incidenza per il recepimento delle linee guida nazionali oggetto dell'intesa sancita il 28 novembre 2019 tra il governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano*” e s.m.i, che ha modificato le procedure relative alla V.Inc.A., in particolare recependo nell'allegato A le “*Linee guida per la Valutazione di Incidenza (V.Inc.A) – Direttiva 92/43/CEE “Habitat” art.6, paragrafi 3 e 4*”;

Dato atto che alla Città Metropolitana è attribuita la competenza ad esprimere il Giudizio in ordine alle procedure di Valutazione di Incidenza ai sensi, in questo caso in particolare dell'art.4, comma 5 della L.R. n.5/2010, oltre che dell'art. 25 bis della L.R. n.86/1983.

Premesso che in data 13\04\2023, prot. n.59615, la Società Metropolitana Milanese SpA ha presentato per conto del Comune di Milano istanza alla Città Metropolitana di Milano per verifica di assoggettabilità alla VIA e contestualmente istanza per la procedura di Valutazione di Incidenza (V.Inc.A.), unitamente ad Allegato F per lo Screening di Incidenza;

Preso atto che in data 5\06\2023, prot. CMMi n.86250, è pervenuto anche il “Sentito” dell’Ente Gestore, il Parco Agricolo Sud Milano (PASM);

Precisato che la valutazione ha riguardato il Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050010 “Oasi di Lacchiarella”.

Con riferimento a quanto in oggetto e a quanto richiamato sopra, si comunica che l’Allegato F “Modulo per lo Screening di Incidenza per il proponente” della D.G.R. n.4488/2021, è stato valutato attentamente, unitamente agli altri elaborati di progetto pervenuti, nell’ambito dell’istruttoria per lo Screening di incidenza.

Si è altresì tenuto conto del “Sentito” dell’Ente Gestore PASM, che si è così espresso:

“Con riferimento alle potenziali alterazioni ambientali associate al progetto, MM SPA - Direzione Sistemi per la Mobilità, nell’allegato F dichiara che gli effetti riferiti alla fase di cantiere risultano contenuti sia in termini spaziali, dal momento che si svilupperanno all’interno di areali di limitata estensione prossimi all’area direttamente coinvolta dagli interventi, sia in termini temporali, trattandosi di fenomeni transitori e completamente reversibili. Inoltre, tenendo conto del contesto nella quale si inserisce l’opera in progetto e le analisi effettuate, in fase di esercizio non si prevedono impatti negativi sulle matrici ambientali.

Nell’ambito di tale procedura con la presente si formula il “sentito”, come ex parere obbligatorio relativo alla procedura di Screening di Incidenza.

Nello specifico si precisa che, analizzati i documenti, l’intervento in oggetto pur ricadendo all’interno del perimetro del Parco Agricolo Sud Milano si colloca a una distanza di circa 9,5 Km rispetto al Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050010 “Oasi di Lacchiarella”.

Vista la collocazione dell’intervento e la presenza di elementi di discontinuità o barriere di origine naturale o antropica non si presumono incidenze/interferenze dirette, indirette o cumulative sul Sito Rete Natura 2000 presente sul territorio del Parco Agricolo Sud Milano, pertanto si ritiene che nell’ambito del “sentito”, come ex parere obbligatorio relativo alla procedura di Screening di Incidenza, il progetto in esame sia positivo.”

È stato successivamente compilato l'allegato G "Modulo per lo Screening di incidenza per il valutatore" della medesima delibera, che è allegato al presente parere motivato, completando così l'istruttoria per lo Screening di V.Inc.A..

In particolare, nella Sezione 11 – Conclusione dello Screening specifico, sono state tratte le seguenti conclusioni:

*“Considerata soprattutto la tipologia dell'intervento, la sua localizzazione, la ragguardevole distanza dalla ZSC ed il fatto che tra i due ambiti si interpongono alcuni elementi di discontinuità, oltre alla mancanza di interferenza con elementi di connessione ecologica o preesistenze ecosistemiche, si ritiene che **non** vi sia il rischio di incidenze negative, sia dirette che indirette, sul Sito Rete Natura 2000 in oggetto, ZSC IT2050010 “Oasi di Lacchiarella””.*

Con la presente si comunica quindi la **conclusione della procedura di V.Inc.A., con esito positivo per lo Screening di Incidenza**, del progetto di prolungamento della metrotranvia 24, tratta Selvanesco-Istituto Europeo Oncologico (IEO), a Milano, rispetto al Sito Rete Natura 2000 IT2050001\ZSC “Oasi di Lacchiarella”.

Si informa infine che tutta la documentazione relativa alla presente procedura verrà caricata sul portale regionale SIVIC, <https://www.sivic.servizirl.it/>.

Si porgono cordiali saluti,

Il direttore del Settore Qualità dell'aria, rumore ed energia
(Marco Felisa)

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

Allegato: Allegato G alla D.G.R. n.4488/2021 “Modulo per lo Screening di incidenza per il valutatore”

Allegato G alla D.G.R.4488/2021**Modulo per lo Screening di incidenza per il valutatore**

FORMAT SCREENING DI V.INC.A per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività –VALUTATORE MOD. B	
ISTRUTTORIA VALUTATORE PER SCREENING SPECIFICO	
Oggetto P/P/I/A:	Prolungamento tranvia 24, tratta Selvanesco-IEO.
Tipologia P/P/I/A:	☐ <i>Piani faunistici/piani ittici -Calendari venatori/ittici</i> ☐ <i>Piani urbanistici/paesaggistici</i> ☐ <i>Piani energetici/infrastrutturali</i> ☐ <i>Altri piani o programmi:</i> ☐ <i>Ristrutturazione / manutenzione edifici DPR 380/2001</i> ☐ <i>Realizzazione ex novo di strutture ed edifici</i> ☐ <i>Manutenzione di opere civili ed infrastrutture esistenti</i> ☐ <i>Manutenzione e sistemazione di fossi, canali, corsi d'acqua</i> ☐ <i>Attività agricole</i> ☐ <i>Attività forestali</i> ☐ <i>Manifestazioni motoristiche, ciclistiche, gare cinofile, eventi sportivi, sagre e/o spettacoli pirotecnici, eventi/riprese cinematografiche e spot pubblicitari, etc.</i> ☒ <i>Altro (specificare): Prolungamento tranviario di una linea esistente in sede propria su una viabilità esistente.</i>
Proponente:	Metropolitana Milanese per conto del Comune di Milano.
La proposta è assoggetta alle disposizioni dell'art. 10, comma 3, D.lgs. 152/06 s.m.i. e pertanto è valutata nell'ambito di altre procedure integrate VIA/VAS -V.Inc.A.? ☒ SI ☐ NO Se, SI, fare riferimento alla procedura e specificare: Verifica di assoggettabilità alla VIA, di competenza Città Metropolitana di Milano, Rif. SILVIA: verVIA 506 MI	
SEZIONE 1 – LOCALIZZAZIONE, INQUADRAMENTO TERRITORIALE, VERIFICA DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE E SINTESI DELLA PROPOSTA	
1.1. LOCALIZZAZIONE ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE	
Regione: LOMBARDIA Comune: MILANO Prov.: MI Località/Frazione: Indirizzo: Via Giuseppe Ripamonti	<i>Contesto localizzativo</i> ☐ Centro urbano ☒ Zona periurbana ☐ Aree agricole Aree industriali

Particelle catastali: (se ritenute utile e necessarie)				☐ Aree naturali ☐		
Coordinate geografiche: (se ritenute utili e necessarie) S.R.:	LAT.					
	LONG.					

Nel caso di **Piano/Programma**, descrivere area vasta di attuazione (oppure fare riferimento alla specifiche della documentazione di piano o programma):

.....

1.2 Documentazione progettuale: VERIFICA COMPLETEZZA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA DAL PROPONENTE (compilare solo se la documentazione è ritenuta utile alla valutazione)

☐ File vettoriali/shapefile della localizzazione dell'P/P/I/A	SI	NO	☐ Relazione descrittiva ed esaustiva dell'intervento/attività		
☐ Carta zonizzazione di Piano			☐ Eventuali studi ambientali disponibili		
☐ Relazione di Piano/Programma			☐ Cronoprogramma di dettaglio		
X Planimetria di progetto e delle eventuali aree di cantiere			X Altri elaborati tecnici: Studio Preliminare Ambientale		
X Ortofoto con localizzazione delle aree di P/I/A e eventuali aree di cantiere			☐ Altri elaborati tecnici:		
☐ Adeguate cartografie dell'area di intervento (anche GIS)			☐ Altro:		
☐ Informazioni per l'esatta localizzazione e cartografie			☐ Altro:		
☐ Documentazione fotografica <i>ante operam</i>					

La documentazione fornita dal Proponente è completa e sufficiente ad inquadrare territorialmente il P/P/I/A e comprenderne la portata?

☒ SI ☐ NO

Se, **No**, indicare la documentazione ritenuta necessaria e/o mancante e vedere sez.5.1 e 7:

.....

1.3 - SINTESI DEI CONTENUTI DELLA PROPOSTA

Descrivere (oppure fare riferimento alla specifiche della documentazione presentata dal proponente):

Il prolungamento Selvanesco – IEO ha un'estensione di circa 1,1 km e parte dall'esistente anello di inversione a Selvanesco fino al nuovo capolinea realizzato in prossimità del parcheggio dipendenti dell'Istituto Europeo di Oncologia. Il tracciato tranviario si inserisce lungo Via Ripamonti, in sede protetta al centro strada. Nel primo tratto, sprovvisto di parterre centrale, è stato necessario ricrearne uno per accogliere la tranvia e garantire la protezione della sede, sinonimo di migliori standard prestazionali. Nel secondo tratto la tranvia si colloca nel parterre esistente e attraversa quattro intersezioni, tutte necessariamente regolate con impianti semaforici asserviti al tram. Sono state fatte delle modifiche alla viabilità sia per inserire i parterre nel primo tratto di prolungamento e sia per migliorare i flussi di traffico nelle intersezioni. La linea è caratterizzata da una sola fermata in corrispondenza dello IEO, comprensiva di collegamento verticale con la passerella di collegamento prevista nel progetto di ampliamento dello IEO. Il tracciato termina con un anello d'inversione posto nel parcheggio dipendenti P3 dello IEO, dove è prevista la divisione dei flussi di ingresso e uscita dal parcheggio attraverso la costruzione di una nuova rotatoria e interventi per migliorare la viabilità.

SEZIONE 2 – LOCALIZZAZIONE P/P/I/A IN RELAZIONE AI SITI NATURA 2000

SITI NATURA 2000

zsc	cod.	IT2050010	Oasi di Lacchiarella
Obiettivi e Misure di conservazione e/o Piano di Gestione		<u>Per ogni sito Indicare lo strumento di gestione e l'atto approvativo</u> IT_____ Strumento di gestione:..... <i>(compilare solo se utile alla valutazione della proposta)</i>	
		2.1 - Il P/P/I/A interessa aree naturali protette nazionali o regionali? ☐ Si ☒ No	
		Aree Protette ai sensi della Legge 394/91: EUAP _____ Eventuale nulla osta/autorizzazione/parere rilasciato dell'Ente Gestore dell'Area Protetta <i>(se disponibile e già rilasciato)</i>: Riportare eventuali elementi rilevanti presenti nell'atto <i>(se utile)</i>: 	
Il P/P/I/A interessa altre tipologie di aree tutelate (Ramsar, IBA, fasce di rispetto PAI o D.lgs 42/04 s.m.i., etc.)? <i>(verifica facoltativa, laddove ritenuta opportuna)</i> ☐ Si ☒ No			

Se, **Si**, indicare quale ed allegare eventuale parere ottenuto:
Indicare eventuali vincoli presenti:

2.2 - ANALISI PER P/P/I/A ESTERNI AI SITI NATURA 2000

- Sito cod. **IT 2050010** distanza dal sito: circa 9,5 km
- Sito cod. **IT** _____ distanza dal sito: (_ metri)
- Sito cod. **IT** _____ distanza dal sito: (_ metri)

Sulla base delle informazioni fornite dal Proponente, la distanza dai siti e gli elementi di discontinuità o barriere fisiche di origine naturale o antropica (es. diversi reticoli idrografici, versanti collinari o montani, centri abitati, infrastrutture ferroviarie o stradali, zone industriali, etc.) presenti tra l'area di attuazione del P/P/I/A ed i siti sopra indicati, sono sufficienti ad escludere il verificarsi di incidenze sui sito/i Natura 2000 medesimi??

☒ **Si** ☐ **No**

Se, **Si**, descrivere perchè: la distanza è molto significativa, inoltre si frappongono la tangenziale ovest (A50), i centri di Fizzonasco e Opera e da ultimo la SP40.

SEZIONE 3 - ADEGUATE CONOSCENZE E BASI INFORMATIVE DEL SITO/I NATURA 2000 INTERESSATO/I

Nel caso specifico, considerata la proposta in esame, le informazioni disponibili sul sito/i Natura 2000 in possesso dell'Autorità delegata alla V.Inc.A sono sufficienti per poter procedere all'istruttoria di screening? (se, **No**, quindi se le informazioni in possesso del Valutatore non sono adeguate si procede a Valutazione Appropriata – sez. 12).

☒ **SI** ☐ **NO**

Se, **No**, perché:
.....
.....

SEZIONE 4- DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE DEL SITO NATURA 2000

SITO NATURA 2000 – cod. sito IT 2050010

Stato di conservazione di habitat e specie di interesse comunitario ed obiettivi di conservazione del sito Natura 2000 presenti nell'area del P//P/I/A (n.b. ripetere tabella per ogni sito/i Natura 2000 interessato/i dalla proposta)

STANDARD DATA FORM	STATO DI CONSERVAZIONE	OBIETTIVO E/O MISURE DI CONSERVAZIONE	PRESSIONI E/O MINACCE
<i>Habitat e Specie di interesse comunitario presenti (All. I e II DH, Art. 4 DU),</i>	<i>Report art. 17 DH o 12 DU, o info più di dettaglio da PdG e MdC.</i>	<i>Obiettivi* e/o Misure di Conservazione e/o Piani di Gestione. (*se definiti)</i>	<i>Report art. 17 DH o 12 DU, o info più di dettaglio da PdG e MdC.</i>
HABITAT 91E0	C		
9160	B		

UCCELLI A229	B		
A029			
A024	C		
A022			
A021			
A081			
A082	C		
A026	C		
A103			
A338			
A073			
A023	C		
A414			
A072			
ANFIBI 1215			
PIANTE 1428	B		
Ulteriori utili informazioni sulle caratteristiche del sito/i Natura 2000 e/o eventuali ulteriori pressioni e minacce identificate nello SDF: <i>(informazioni facoltative)</i>			
4.1 - Determinare se il P/P/I/A è direttamente connesso o necessario alla gestione del sito Natura 2000?			
La proposta è direttamente connessa alla gestione del sito Natura 2000? ☐ SI ☒ NO	Se, Si , in che modo la proposta potrà contribuire al raggiungimento di uno o più obiettivi di conservazione del sito? 		
SEZIONE 5 – ANALISI DEI POSSIBILI FATTORI DI INCIDENZA			
5.1 - Analisi gli elementi del P/P/I/A ed individuazione di altri P/P/I/A che insieme possono incidere in maniera significativa sul sito Natura 2000			

La descrizione e la caratterizzazione della proposta fornita dal proponente è adeguata per la valutazione del possibile verificarsi di incidenza negativa sul sito/i Natura 2000 per il livello di screening?

☒ SI ☐ NO

Se, **No**, perché:

.....
.....

Specificare gli elementi del P/P/I/A che possono generare interferenze sul sito Natura 2000:

1.
2.
3.
4.
5.

5.2 - Integrazioni

È necessario richiedere integrazioni alla documentazione relativa alla proposta al fine di identificare tutti i possibili fattori di incidenza? Se, Si, riportare elenco nella sezione 7, parte (A) "*Verifica completezza integrazioni*". ☐ SI ☒ NO

Se **SI**, perché:
.....
.....

5.3 - Analisi di eventuali effetti cumulativi di altri P/P/I/A

Esistono altri P/P/I/A che insistono sul medesimo sito Natura 2000?

☐ SI ☒ NO

Se, Si, quali:

1.
2.
3.
4.

In che modo gli effetti di questi ulteriori P/P/I/A possono essere correlati alla proposta in esame?

.....
.....

Evidenziare gli effetti cumulativi e/o sinergici:

1.
2.
3.
4.

SEZIONE 6–VERIFICA CONDIZIONI D'OBBLIGO(n.b. sezione da compilare solo per le Regioni e PP.AA che hanno individuato mediante

6.1 –Sono state inserite condizioni d'obbligo per la realizzazione della proposta?

☐ SI ☒ NO

6.2 -Sono state correttamente individuate Condizioni d'obbligo coerenti con la proposta? (n.b. per ogni condizione d'obbligo inserita valutare se corretta/coerente e idonea Si/No)

Se **No**, perché: la notevole distanza dal Sito, nonché la localizzazione, gli elementi di discontinuità e la tipologia dell'intervento rendono non necessario l'inserimento di condizioni d'obbligo.

6.3 - Sono state richieste integrazioni e/o l'inserimento di ulteriori Condizioni d'obbligo? Se, Si, riportare elenco nella sezione 7, parte (B) "Verifica completezza integrazioni".

☐ SI ☒ NO

Se **SI**, perché:

.....

SEZIONE 7-VERIFICA COMPLETEZZA INTEGRAZIONI RICHIESTE

NON PERTINENTE: non sono state richieste integrazioni.

Con comunicazione n.(citare riferimento) ... sono state richieste integrazioni al proponente.

Il proponente ha riscontrato la richiesta di integrazioni?

☐ SI ☐ NO

Se **No**, procedere all'archiviazione dell'istanza.

Se **Si**, specificare gli estremi della comunicazione con il quale sono state acquisite le integrazioni richieste:

.....

A) La documentazione integrativa riguardo la descrizione e documentazione progettuale è completa e coerente con la richiesta (5.2)?

- 1)
 2)
 3)

☐ SI ☐ NO
☐ SI ☐ NO
☐ SI ☐ NO

Se **No**, perché: (n.b..Un eventuale risposta negativa (NO) in questa sezione, determina l'**archiviazione dell'istanza**- sez. 12)

.....

Se, **Si**, ritornare a sezione 1.3.

B) La documentazione integrativa riguardo le Condizioni d'Obbligo è completa e coerente con la richiesta (6.3)?

- 1)
 2)
 3)

☐ SI ☐ NO
☐ SI ☐ NO
☐ SI ☐ NO

Se **No**, perché: (n.b.. Un eventuale risposta negativa (NO) in questa sezione, determina l'**archiviazione dell'istanza**- sez. 12)

.....

SEZIONE 8 – VERIFICA DELLE POTENZIALI INCIDENZE SUL SITO NATURA 2000 *(ripetere per ogni sito Natura 2000 coinvolto)*

8.1 Le azioni previste nella proposta corrispondono a pressioni e/o minacce individuate nell'ambito del Report di cui all'art. 17 DH o 12 DU e/o inserite nello Standard Data Form?

☐ SI ☒ NO

Se **SI**, quali:

1.
 2.
 3.

8.2 Le azioni previste nella proposta corrispondono a pressioni e minacce individuate per gli obiettivi di conservazione del sito nel Piano di Gestione e/o nelle Misure di Conservazione?

☐ SI ☒ NO

Se **SI**, quali:

1.
 2.
 3.

8.3 La proposta rientra tra quelle non ammissibili secondo quanto previsto dalle Misure di Conservazione e/o dal Piano di Gestione del sito Natura 2000?

☐ SI ☒ NO

Se **Si**, concludere lo screening negativamente e specificare le motivazione (da riportare in sez. 11):

.....

Le modalità di esecuzione della proposta sono conformi con quanto previsto dalle Misure di Conservazione e/o dal Piano di Gestione del sito Natura 2000?

☒ SI ☐ NO

Se **No**, perché:

.....

Le Condizioni d'obbligo inserite sono sufficienti a garantire il rispetto degli obiettivi di conservazione del sito?

☐ SI ☐ NO

NON PERTINENTE: non vi sono condizioni d'obbligo.

Se **No**, perché:.....

.....

SEZIONE 9 - VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA SUL SITO NATURA 2000 *(ripetere per ogni sito Natura 2000 coinvolto)*

9.1 HABITAT DI INTERESSE COMUNITARIO

Habitat di interesse comunitario (Allegato I DH) interessati dalla proposta:

- NESSUNO
-
-

Possibile perdita di habitat di interesse comunitario: cod. habitat: <i>(n.b. ripetere per ogni habitat coinvolto)</i>	☒ No	☐ SI ☐ Permanente ☐ Temporaneo
---	--	---

Possibile frammentazione di habitat di interesse comunitario: cod. habitat: <i>(n.b. ripetere per ogni habitat coinvolto)</i>	☒ No	☐ SI ☐ Permanente ☐ Temporaneo
--	--	---

9.2 - SPECIE ED HABITAT DI SPECIE DI INTERESSE COMUNITARIO

Specie di interesse comunitario (Allegato II DH e art. 4 DU) interessati dalla proposta:

- NESSUNO
-
-

Possibile perturbazione/disturbo di specie di interesse comunitario: specie: <i>(n.b. ripetere per ogni specie coinvolta)</i>	☒ No	☐ SI ☐ Permanente ☐ Temporaneo
--	--	---

Possibile perdita diretta/indiretta di specie di interesse comunitario<i>(n.b. ripetere per ogni specie coinvolta)</i> specie: N. coppie, individui, esemplari da SDF:	☒ No	☐ SI Stima n. (coppie, individui, esemplari) persi:
Possibile perdita/frammentazione di habitat di specie: specie: tipologia habitat di specie: <i>(n.b. ripetere per ogni habitat di specie coinvolto)</i>	☒ No	☐ SI ☐ Permanente ☐ Temporaneo
9.3 –Valutazione effetti cumulativi	Gli altri P/P/I/A che insistono sul sito Natura 2000 in esame possono generare incidenze cumulative e/o sinergiche significative congiuntamente con la proposta in esame? ☐ SI ☒ NO	
9.4 –valutazione effetti indiretti	La proposta può generare incidenze indirette sul sito Natura 2000? ☐ SI ☒ NO Se Si, quali: 	
SEZIONE 10 - SINTESI VALUTAZIONE		

L'intervento può generare incidenze dirette, indirette, e/o cumulative, anche potenziali, su habitat di interesse comunitario

☐ SI ☒ NO

Se, Sì, perché:

.....

.....

.....

.....

.....

L'intervento può generare incidenze dirette, indirette, e/o cumulative, anche potenziali, su specie di interesse comunitario

☐ SI ☒ NO

Se, Sì, perché:

.....

.....

.....

.....

.....

L'intervento può generare incidenze dirette, indirette, e/o cumulative, anche potenziali, sull'integrità del sito/i Natura 2000?

☐ SI ☒ NO

Se, Sì, perché:

.....

.....

.....

.....

SEZIONE 11 – CONCLUSIONE DELLO SCREENING SPECIFICO

Conclusioni e motivazioni (parere motivato): (n.b. da riportare nel parere di screening)

Considerata soprattutto la tipologia dell'intervento, la sua localizzazione, la ragguardevole distanza dalla ZSC ed il fatto che tra i due ambiti si interpongono alcuni elementi di discontinuità, oltre alla mancanza di interferenza con elementi di connessione ecologica o preesistenze ecosistemiche, si ritiene che **non** vi sia il rischio di incidenze negative, sia dirette che indirette, sul Sito Rete Natura 2000 in oggetto, ZSC IT2050010 "Oasi di Lacchiarella".

SEZIONE 12 – CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO DI SCREENING

	Esito positivo		Esito negativo
<u>ESITO DELLO SCREENING:</u> (le motivazioni devono essere specificate nella sezione 12)	☒ POSITIVO (Screening specifico) Lo screening di incidenza specifico si conclude positivamente, senza necessità di procedere a Valutazione Appropriata; nell'atto amministrativo riportare il parere motivato (Sez. 12) sulla base del quale lo screening si è concluso con Esito positivo.	☐ NEGATIVO ☐ RIMANDO A VALUTAZIONE APPROPRIATA	
		☐ ARCHIVIAZIONE ISTANZA (motivata da carenze documentali/mancate integrazioni – sez. 8. oppure da altre motivazioni di carattere amministrativo) Specificare (se necessario):	
Ufficio / Struttura competente:	Valutatore	Firma	Luogo e data
SETTORE QUALITA' DELL'ARIA, RUMORE, ENERGIA	Stefano Gussoni		Milano, 8 giugno 2023