

# Atti Dirigenziali

Stato: **PUBBLICATO ATTIVO**

Pubblicazione Nr: **3938/2023**

In Pubblicazione: dal **22/6/2023** al **6/7/2023**

Repertorio Generale: **5034/2023** del **22/06/2023**

Protocollo: **97254/2023**

Titolario/Anno/Fascicolo: **10.6/2023/13**

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 LINEA TRANVIARIA 2 BAUSAN – BOVISA FNM – VILLAPIZZONE FS" DA REALIZZARE NEL COMUNE DI MILANO PROPONENTE: MM SPA RIF. SILVIA: VER0501-MI**



## DECRETO DIRIGENZIALE

Publicazione Nr: **3938/2023**  
In Pubblicazione: **dal 22/06/2023 al 06/07/2023**  
Repertorio Generale: **5034/2023 del 22/06/2023**  
Protocollo: **97254/2023**  
Titolario/Anno/Fascicolo: **10.6/2023/13**  
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 LINEA TRANVIARIA 2 BAUSAN - BOVISA FNM - VILLAPIZZONE FS" DA REALIZZARE NEL COMUNE DI MILANO  
PROPONENTE: MM SPA  
RIF. SILVIA: VER0501-MI**

### DOCUMENTI CON IMPRONTE:

Testo dell'Atto *Doc\_350666\_Rg\_\_2023.pdf.p7m*

**b09e57f4d04262407d803dedf66bae144f0581ba5c74eae8092a31941522327f**

Allegato 1 *Doc\_349873\_All1-RisultanzelstruttorieVerVIA-ver0501-MI-94254-16giu23.pdf.p7m*

**778e1e8acb61fc45eb2b8688ef8a81316afa37efa44fb8860914df263c907806**

Allegato 2 *Doc\_349874\_87034-06giu23-Parere\_finale\_prolungamento\_linea\_2\_pcrev.1\_timbrato.pdf*

**c2c9c269e4df87034242428d26b71629a6f711e66ca4e47e65a58234217d6ceb**

Allegato 3 *Doc\_349875\_78770-19mag23-VER0501-MI-ParereMotivatoVinca.pdf.p7m*

**ab4dd289d2b21bcaddebe461effba102434c34aac71887c72e36a42228bd75b6**

Allegato 4 *Doc\_349876\_78770-19mag23-VER0501-MI-AllGVinca.pdf.p7m*

a1d5de31cf067dedae1ea11016c39211d1a5169aaf53654375cd8031cb78a885



**Città  
metropolitana  
di Milano**

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

### **Decreto Dirigenziale**

Fasc. n 10.6/2023/13

**Oggetto: Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. n.152/2006 per il progetto "Prolungamento linea tranviaria 2 Bausan - Bovisa FNM - Villapizzone FS" da realizzare nel Comune di Milano Proponente: MM SpA Rif. Silvia: ver0501-MI**

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

PREMESSO che in data 17/03/2023 con comunicazione prot. n. 44341 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 linea tranviaria 2 Bausan - Bovisa FNM - Villapizzone FS*", da realizzarsi in Comune di Milano - Rif. Silvia: ver0501-MI, riferito all'istanza n. prot. 42536 del 15/03/2023 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. 94254 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 19/05/2023, prot. n. 78770. La valutazione, compiuta rispetto al Sito Rete Natura 2000 IT2050001\ZSC "Pineta di Cesate", 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 linea tranviaria 2 Bausan - Bovisa FNM - Villapizzone FS*", da realizzarsi in Comune di Milano - Rif. Silvia: ver0501-MI, riferito all'istanza n. prot. 42536 del 15/03/2023 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.01220414586688; €1,00: n.01220414586677; €1,00: n.01220414586666; €1,00: n.01220414586655.

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: ver0501-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 1/17

Fascicolo 10.6\2023\13  
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 linea tranviaria 2 Bausan - Bovisa FNM - Villapizzone FS

Comune: Milano.

Proponente: MM SpA

Rif. SILVIA: ver501-MI

### 1. ANAGRAFICA

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

### 2. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Via/Piazza/Località	Bausan - Bovisa FNM - Villapizzone FS
Comune	Milano
Provincia	Milano

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

#### 3.1. PREMESSA PROCEDIMENTALE

Con comunicazione del Comune di Milano prot. CMMI n. 0083721 del 30/05/2023 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 per la verifica di assoggettabilità a VIA, pertanto qualora il progetto 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 quartiere Bausan-Villapizzone che rientra nell'ampio disegno di una linea di forza orbitale, denominata "Metrotranvia Interquartiere Nord", attraverso i quartieri settentrionali di Milano, lungo il percorso Certosa FS-Bovisa FN-Ca' Granda-Bicocca-Precotto-Adriano-Cascina Gobba M2.

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".

#### 3.3. DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO

Il tracciato del prolungamento T2 Bausan - Bovisa FNM - Villapizzone FS è esteso per circa 1.250 m dall'esistente anello di inversione di Piazza Bausan fino ai respingenti dei tronchini del capolinea di Villapizzone FS previsto in prossimità dell'omonima stazione RFI.

Lungo il tracciato sono presenti tre nuove fermate: Durando, Bovisa FN e Villapizzone FS, a cui si aggiunge una fermata prevista ai piedi della stazione ferroviaria di Bovisa che fungerà da capolinea

della tratta fino al completamento delle strutture della stazione stessa e la cui realizzazione è subordinata all'effettiva disponibilità delle opere di scavalco della linea ferroviaria connesse con gli interventi di potenziamento del Nodo ferroviario di Bovisa.

La fermata Bausan, attuale ed esistente capolinea, si trova in via degli Imbriani, immediatamente a sud di Piazza Bausan.

Il prolungamento in progetto verrà interamente percorso dalla linea T2 e, da via Durando, anche dalla linea T7 Interquartiere proveniente da nord. In corrispondenza dell'innesto fra le due linee tranviarie si avrà pertanto, lungo via Durando, la formazione di un trivio che consentirà la gestione dell'intersezione delle linee tranviarie stesse.

La sede tranviaria del trivio, che viene a trovarsi in corrispondenza della zona di sviluppo urbanistico denominata PA9, posta di fronte alla sede del Politecnico di via Durando, sarà sviluppata integralmente in questa fase progettuale in modo da integrarsi con le opere di urbanizzazioni realizzate nell'ambito del PA9 ed in previsione del prossimo prolungamento della linea T7 sopra richiamato.

L'area interessata dall'intervento in oggetto, interessata sin dall'inizio del 1900 da numerose attività produttive è attualmente soggetta a rigenerazione urbana e diversi lotti di appartenenza sono interessati da attività di bonifica ambientale dei suoli.

I siti considerati sono:

- Aree certificate: ex Metallurgiche Broggi (via Lambruschini, 4); Immobiliare Donadoni (via Donadoni, 6);
- Aree soggette a Indagine Ambientale Preliminare: via Siccoli; Area ex-Ceretti e Tanfani (via Durando, 9); via Donadoni, 10.

#### 4. CRONOLOGIA DEL PROCEDIMENTO

- 42536 15/03/2023 Istanza
- 44341 17/03/2023 Avviso di deposito, avvio del procedimento e richiesta contributi
- 56129 06/04/2023 Contributo Regione Lombardia DG Trasporti
- 58152 11/04/2023 Richiesta integrazioni documentali
- 61068 17/04/2023 Osservazioni art. 19, c. 4 del d.lgs. 152/2006 Stonehill Lambruschini srl
- 61289 17/04/2023 Richiesta integrazioni documentali
- 61661 18/04/2023 Nota Comune di Milano
- 68500 03/05/2023 Integrazioni documentali
- 69411 04/05/2023 Integrazioni documentali
- 70453 05/05/2023 Avvenuto deposito integrazioni e richiesta contributi istruttori
- 74140 11/05/2023 Trasmissione "Sentito" procedura di Screening di Incidenza
- 78770 19/05/2023 Parere motivato della procedura di Screening di Incidenza
- 79835 23/05/2023 Contributo ATS
- 83642 30/05/2023 Contributo Regione Lombardia DG Trasporti
- 83721 30/05/2023 Convocazione Conferenza di servizi PFTE
- 87034 06/06/2023 Contributo Comune di Milano.

#### 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 il quadro programmatico di riferimento, evidenziando quanto segue:

##### **Piano territoriale regionale (PTR)**

Dall'analisi dell'elaborato di Piano 02 "Zone di preservazione e salvaguardia ambientale", si rileva che l'area d'intervento è inserita in un ambito consolidato, dove non sono presenti ambiti che strutturano il disegno del sistema ambientale del contesto territoriale.

Area ambiente  
e tutela del territorio

Settore qualità dell'aria,  
rumore ed energia

Centralino 02 7740 1  
www.cittametropolitana.mi.it



Pagina 3/17

Il Piano, inoltre, non individua la presenza di spazi soggetti a penalità in riferimento ai rischi di allegamento individuati dal PGRA.

Viene inoltre evidenziato come si operi all'interno di un contesto marginale rispetto al sistema urbano centrale, dove non vengono definiti elementi di valore storico-testimoniale di scala regionale. Dall'analisi dell'elaborato di Piano 03 "Infrastrutture prioritarie per la Lombardia" emerge che l'area si colloca all'interno di uno spazio significativamente infrastrutturato, con particolare riferimento al sistema ferroviario di Milano.

Il piano indica inoltre la presenza di un parco termoelettrico situato in prossimità dell'ambito in oggetto. Si evidenzia pertanto la significativa presenza di elementi di carattere urbano riferiti al contesto.

#### **Rete ecologica regionale (RER)**

L'area in oggetto è all'interno di spazi con significativa presenza di tessuto e attività antropiche, dove sono presenti anche elementi che creano barriere alle potenziali connessioni territoriali (infrastrutture). La RER non individua pertanto in corrispondenza dell'ambito di intervento, così come in sua prossimità, spazi o elementi che svolgano funzioni di diretta o indiretta attinenza con le dinamiche ambientali ed ecorelazionali.

#### **Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)**

Dall'analisi delle Tavole A, B, C, D, E ed I non emerge alcun elemento significativo individuabile per l'ambito di intervento. Dall'analisi delle Tavole F/G/H, emerge che l'area d'intervento inserita nel tessuto urbanizzato è caratterizzata da un "ambito di degrado paesistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani" e in particolare è inserita in un ambito del "Sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturate, oltre alla presenza di aree industriali-logistiche.

#### **Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA)**

In riferimento al contesto in oggetto viene indicato come il fiume Olona, così come il torrente Pudiga, che scorrono (seppur in tratta tombinata) in prossimità dell'area d'intervento, rientrano in stato qualitativo (stato ecologico) "buono", con obiettivo di mantenere tale livello anche nei prossimi anni.

#### **Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA)**

Rispetto alle analisi e simulazioni condotte il piano non rileva condizioni di rischio che coinvolgono l'area in oggetto. Gli spazi soggetti a criticità più prossimi, sia in riferimento a tempi di ritorno brevi che lunghi, sono connessi al corso del Seveso, che pur coinvolgendo aree urbane anche piuttosto estese, non hanno relazioni con gli spazi interessati dalla proposta d'intervento.

#### **Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)**

L'intervento in oggetto si colloca all'esterno delle fasce individuate dal PAI, a distanza significativa dalle aree indicate dal piano.

#### **Rete Natura 2000**

I siti più prossimi all'area d'intervento si localizzano a distanza rilevante, si tratta della ZSC IT2050001 "Pineta di Cesate" e la ZPS/ZSC IT0250006 "Bosco di Vanzago"; la prima si trova a circa 10 km dall'ambito d'intervento e la seconda a poco più di 13 km.

Si evidenzia quindi l'elevata distanza che intercorre tra i siti più prossimi delle Rete Natura 2000 e l'area d'intervento, oltre alla sussistenza di tessuto urbano e linee infrastrutturali di significativa entità, in prossimità dello spazio oggetto della proposta; si tratta di elementi che limitano significativamente le relazioni rispetto alle aree di interesse ambientale ricomprese nella Rete Natura 2000 anche considerando le interferenze indirette.

### **Piano Territoriale Metropolitano (PTM)**

Il PTM riporta il tracciato di prolungamento della linea tranviaria fino all'area Bovisa conformemente alle previsioni già contenute nel PUMS del Comune di Milano, le quali definiscono una prospettiva di sviluppo del sistema che il PTM ritiene di condividere e confermare.

E' riportata anche la previsione di rafforzamento del nodo di Bovisa, sulla base di quanto già previsto dallo Studio di Fattibilità Tecnico Economica approvato con DGR 2657 del 16.12.2019. Questo intervento, fatto proprio nello scenario di piano, incrementa la funzionalità di connessione locale tra diverse direttrici e punto di interscambio, in corrispondenza di aree con significativa capacità attrattiva (polo universitario).

La proposta in oggetto risulta pertanto coerente con le previsioni di rafforzamento del sistema della mobilità pubblica di scala metropolitana.

Il piano propone quindi di valorizzare il sistema in essere incrementando la componente del verde e opere che possano meglio integrare il tessuto e le attività urbane con le necessità di valorizzazione ambientale.

In dettaglio viene proposto di organizzare gli assi infrastrutturali, in particolare ferroviari, tramite integrazione con elementi vegetali e sistemi che consentano di creare una rete di infrastrutture verdi.

Gli indirizzi qui definiti sono volti anche agli spazi non edificati o trasformati, nella prospettiva di incrementare la dotazione di verde migliorando anche il grado di permeabilità dei suoli e riduzioni degli effetti di isola di calore.

In riferimento al tema della mobilità il piano definisce la rete dei tracciati e percorsi ciclabili che sono a servizio sia delle realtà locali che del sistema territoriale.

### **Piano di Indirizzo Forestale (PIF)**

Non sussistono particolari vincoli o indicazioni che coinvolgano l'area in oggetto in riferimento ai contenuti del PIF.

### **Piano di Governo del Territorio (PGT)**

La realizzazione della nuova tratta infrastrutturale, oltre a essere attuazione del quadro pianificatorio vigente, supporta le azioni di recupero e valorizzazione del contesto urbano definite dallo scenario programmatico del PGT. L'intervento in oggetto si configura come uno strumento di recupero di un'area interessata da situazioni di degrado e potenziali rischi ambientali; il progetto rientra tra le azioni migliorative.

Le opere sono chiamate a integrarsi con l'assetto e la maglia urbanistica dello spazio. Il piano non rileva comunque la presenza di tutele di carattere paesaggistico o storico-culturale che determinino situazioni di incoerenza rispetto alla previsione d'intervento.

Rispetto al Piano delle regole, dall'analisi della Tavola delle "Indicazioni urbanistiche" emerge come il tracciato si sviluppi all'interno di più ambiti.

La porzione più occidentale correrà in corrispondenza di spazi residenziali consolidati, con disegno urbano e caratteri architettonici riconoscibili e tipici del tessuto urbano di margine del centro. Viene quindi interessato un ambito inedito, il cui sviluppo è soggetto a piani attuativi (PA via Durando/via Andreoli e PA Donadoni). La rimanente tratta corre all'interno di spazi che già ospitano elementi della rete infrastrutturale, alla quale l'intervento si collega (nodo interscambio Bovisa) e di aree urbane destinate ad azioni di riqualificazione e valorizzazione.

Si rileva pertanto come nel complesso l'opera si sviluppi in coerenza con il quadro urbanistico, con particolare riferimento allo sviluppo di interscambio modale e servizio alla mobilità di spazi urbani.

L'area d'intervento non ricade all'interno di ambiti soggetti a particolari tutele o vincoli definiti dal PGT che limitino la realizzazione di opere infrastrutturali e l'intervento non comporta consumo di suolo.

Gli spazi coinvolti dall'intervento sono in larga parte classificati come ambiti con caratteri tipici del

contesto urbano, con un valore paesaggistico basso. La tratta più occidentale corre all'interno di ambiti edilizi di formazione meno recente, dove il disegno urbano mantiene i caratteri tipici e identitari del tessuto storico ottocentesco e novecentesco. Per tali spazi il valore assegnato è invece medio.

Il tracciato di progetto è già inserito all'interno delle cartografie del Piano dei Servizi, quale reti metrotranvie in programmazione. inserita nel tessuto urbano e collegata agli altri elementi lineari, sia della rete metrotranvie in programmazione sia dei percorsi ciclopedonali.

### **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano e PUMS della Città Metropolitana di Milano**

Il tracciato di progetto è già indicato negli elaborati di piano quale intervento dello scenario futuro di sviluppo della rete del trasporto pubblico, che va ad incrementare l'accessibilità del comparto nord-orientale del sistema urbano di Milano. La linea tranviaria, di cui l'intervento fa parte, si connette con gli altri assi ed elementi che strutturano la rete urbana di trasporto pubblico all'interno di un sistema plurimodale.

### **Vincoli**

Gli interventi in progetto non interessano aree sottoposte a vincolo paesaggistico.

In prossimità degli spazi interessati dall'intervento non sono presenti ambiti o elementi caratterizzati da particolare valenza ambientale o paesaggistica soggetta a particolari regimi di tutela. L'ambito di intervento non ricade in vincolo idrogeologico.

Non emergono pertanto condizioni di incoerenza o incompatibilità tra la proposta in oggetto e il quadro vincolistico e programmatico vigente, sia in riferimento alla programmazione di livello territoriale che allo scenario di scala comunale.

## **5.2. ANALISI DEGLI IMPATTI**

Lo SPA evidenzia quanto di seguito sintetizzato:

### **Atmosfera**

#### **Fase di cantiere**

Le fasi di cantiere comporteranno opere e lavorazioni di demolizione della sede stradale e scavo.

Si prevede la realizzazione di opere di confinamento delle aree di cantiere che contengano la propagazione delle polveri, in particolare verso gli affacci degli edifici limitrofi.

Per quanto riguarda le attività di realizzazione del rilevato connesso al nodo della stazione di Bovisa si utilizzeranno accorgimenti verificando la compattezza delle terre utilizzate e operando, se possibile, durante giorni con limitata ventosità. Anche in questo caso opportuni sistemi di confinamento delle aree di cantiere potranno ulteriormente garantire la riduzione degli effetti.

In riferimento allo stoccaggio, anche temporaneo, di terre e altri materiali che possono produrre polveri, al fine di ridurre i possibili effetti sono previsti accorgimenti come la copertura dei cumuli o bagnatura delle terre.

Per quanto riguarda gli aspetti indiretti vanno considerate le emissioni dovute ai mezzi impiegati nei cantieri e per gli approvvigionamenti dei materiali e allontanamento degli scarti. Si tratta di fenomeni temporalmente circoscritti e discontinui, con l'impiego di un numero limitato di mezzi.

In riferimento agli effetti indotti vanno inoltre considerate le possibili ricadute dovute alla modifica della funzionalità della mobilità locale come conseguenza della presenza dei cantieri. In fase di definizione di dettaglio delle modalità di esecuzione potrà essere utile definire un piano di mobilità alternativa che limiti le possibili congestioni o accodamenti, riducendo così l'incidenza delle concentrazioni delle emissioni dovute al traffico.

#### **Fase di esercizio**

La funzione dell'intervento è quella di dare attuazione alla programmazione di incremento della mobilità pubblica, con particolare riferimento ai collegamenti verso l'area Bovisa e al polo qui

localizzato. L'opera è pertanto funzionale a potenziare il trasporto pubblico, integrando anche più direttrici, al fine di rendere sempre più efficiente e capillare la modalità pubblica in sostituzione di quella privata. Questo fa parte delle azioni volte alla riduzione delle emissioni in atmosfera dovute al traffico veicolare; tale aspetto acquista maggiore significato considerando come si intervenga in relazione a un'area dove si struttura un polo attrattivo di traffico. Il punto di interscambio della stazione Bovisa potrà determinare effetti positivi indotti in riferimento alla riorganizzazione delle modalità di spostamento da e verso il centro di Milano.

#### Acque superficiali e sotterranee

##### Fase di cantiere

Il tracciato di progetto si sviluppa all'interno del tessuto urbano di Milano, ricalcando tracciati viari esistenti e sviluppandosi su superfici in larga parte già urbanizzate.

Non si hanno interferenze dirette con corsi d'acqua, principali o secondari, del reticolo locale.

Gli interventi connessi alla realizzazione delle tratte non necessitano di scavi o opere in sottosuolo di particolare entità, ad eccezione dell'intervento su via Siccoli, dove le opere di sostegno necessarie consisteranno in pali in conglomerato cementizio eseguiti con l'impiego di tubi forma provvisori con escavazione del terreno all'interno dei tubi stessi, senza l'utilizzo di fanghi di perforazione.

Gli elementi che compongono l'opera saranno collocati all'interno di spazi e a quote dove sono già presenti sottoservizi e altri elementi della rete di urbanizzazione del contesto.

Le attività di scavo dei suoli coinvolgeranno gli strati più superficiali. Nel contesto le acque sotterranee si presentano a quote mediamente profonde, superiori ai 10 m. Non si stimano pertanto rischi dovuti a interferenze dirette con i sistemi di falda o acquiferi più superficiali.

##### Fase di esercizio

La modifica dei caratteri dei suoli, sotto il profilo della permeabilità, risulta marginale e non in grado di alterare le dinamiche idrauliche del contesto. Saranno mantenuti i sottoservizi e le condotte in essere che strutturano la rete di collettamento delle acque, garantendo così il rispetto delle attuali condizioni. Per le tratte in nuova sede saranno realizzate apposite opere funzionali alla raccolta e gestione delle acque piovane, in connessione e coerenza con la rete in essere.

Data la tipologia di intervento e i mezzi impiegati, ed in ragione condizioni del contesto, non si rilevano rischi per le acque.

#### Suolo e sottosuolo

##### Fase di cantiere

Le opere connesse all'intervento comporteranno scavi e manomissione dei suoli per una profondità contenuta; la proposta quindi non altera lo scenario di riferimento in termini di usi del territorio.

In riferimento alla collocazione delle aree di cantiere si rileva come saranno direttamente coinvolti spazi prevalentemente interni alla viabilità, in modo limitato si interviene infatti su superfici dove non è già presente la sede infrastrutturale. Gli spazi non già urbanizzati coinvolti hanno limitata estensione, e rientrano comunque essenzialmente all'interno di previsioni di sviluppo o riqualificazione di carattere insediativo.

Non si rilevano pertanto condizioni di disturbo dovute a occupazioni di spazi naturali o che svolgono funzioni di supporto o connesse alle dinamiche ambientali del territorio.

Nel caso in cui, durante le attività di scavo o manomissione del sottosuolo emergessero situazioni di potenziale rischio di stabilità, dovranno essere verificate le specifiche condizioni, individuando azioni localizzate di messa in sicurezza.

Per quanto riguarda il rischio di contaminazione associato a fenomeni accidentali di spandimento delle sostanze impiegate in cantiere saranno adottate opportune misure mitigative.

Dovranno essere messe in pratica tutte le attività previste dal quadro normativo in riferimento alle terre e rocce da scavo.

##### Fase di esercizio

Una volta terminata la fase di cantiere le condizioni fisiche degli spazi saranno le medesime dello

stato attuale, per le tratte che seguono la viabilità esistente.

I nuovi elementi non comportano modifiche significative della morfologia e caratteri del contesto.

Anche le porzioni che si sviluppano su terrapieno risultano di limitata significatività e non si rilevano effetti o situazioni di potenziale rischio connessi alla componente.

L'attuazione di quanto previsto non incide pertanto nemmeno in merito al consumo suolo.

#### Mitigazioni

Nel corso della fase di cantiere 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 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).

L'esecuzione delle operazioni di manutenzione, rifornimento e riparazione dei mezzi, se possibile, dovrebbe svolgersi al di fuori dell'area di cantiere. Qualora questo non fosse possibile, dovrà essere realizzata un'area impermeabilizzata.

Tutti i prodotti chimici e le sostanze pericolose devono essere stoccati nell'area adibita allo stoccaggio, isolata fisicamente dalle aree di manovra dei veicoli di cantiere per evitare il danneggiamento dei contenitori.

Lo stoccaggio dei prodotti pericolosi o infiammabili non può mai essere effettuato a contatto diretto con il terreno. I contenitori/fusti devono essere stoccati in luoghi idonei e ben aerati, devono essere depositati su aree dotate di bacino di contenimento inferiore, e devono essere situati lontano da fonti di calore e adeguatamente protetti da intemperie mediante coperture. Le sostanze e i preparati devono essere sempre etichettati e imballati sulla base della loro pericolosità di cui è data evidenza attraverso pittogrammi di classificazione, frasi di rischio e consigli di prudenza. La gestione dovrà rispettare le norme e procedure di sicurezza previste.

#### Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

Gli spazi interessati in modo diretto dalle opere, così come le aree limitrofe, non sono caratterizzati da valenze naturalistiche.

Inserendosi all'interno di un contesto essenzialmente urbano, e operando comunque in modo circoscritto e limitato, non è emersa la necessità di individuare interventi di miglioramento o inserimento naturalistico.

#### Fase di cantiere

In riferimento all'intervento in oggetto è stato verificato come in fase di cantiere non si avranno effetti significativi, con potenziali ricadute, di lieve entità, nelle sole prossimità degli spazi direttamente coinvolti dalle opere dove non si rileva la presenza di elementi naturalistici di pregio.

#### Fase di esercizio

Una volta concluse le attività necessarie per la realizzazione delle opere si prevede l'eliminazione dei potenziali disturbi indiretti. Si avranno unicamente emissioni di carattere acustico, in ragione del transito dei mezzi, che non determinano alterazioni significative del quadro acustico del contesto e comunque tali modeste alterazioni non coinvolgono aree o elementi di valore ecorelazionale.

L'entrata in esercizio concorrerà a ridurre le fonti di emissione di inquinanti in atmosfera, conseguentemente alla riduzione del traffico veicolare privato. Tale effetto può incidere sulla qualità dell'aria quale elemento di una più strutturata politica di riduzione delle pressioni antropiche, che possono avere effetti anche sulla componente naturalistica e sulla biodiversità.

Per quanto riguarda la realizzazione delle tratte in nuova sede, ad est della stazione, si rileva come verranno trasformate superfici attualmente non urbanizzate. Tuttavia si evidenzia come si tratti di spazi che non si strutturano con condizioni di complessità o presenza di elementi capaci di assolvere

funzioni naturalistiche, ancorché secondarie. Emerge pertanto come la modifica della copertura di questi spazi non comporti alterazione delle dinamiche ambientali del contesto o sottrazione di spazi di interesse naturalistico ed ecosistemico a livello locale.

Si valutano pertanto nulli gli effetti negativi rispetto alla componente, promuovendo possibili miglioramenti indiretti all'interno della visione più ampia di riduzione degli inquinanti dovuti all'attività antropica urbana.

## Rumore e vibrazioni

### Fase di cantiere

La realizzazione di una tranvia in ambito urbano comporta lo sviluppo di cantieri in alcuni casi molto prossimi agli edifici dove le persone vivono o operano. Per le particolari caratteristiche dell'opera, le distanze sorgente-ricettori non sono particolarmente ridotte tranne che in alcuni casi per i quali sono stati fatti degli approfondimenti nello studio vibroacustico. Inoltre, la tratta non presenta esercizi commerciali lato strada che potrebbero essere disturbati dalla costruzione.

Le operazioni di cantiere per la realizzazione dell'opera possono essere causa di disturbo. L'uso, ad esempio, di martelli demolitori per rimuovere la pavimentazione, può comportare sia rumore percepibile per via area che vibrazioni trasmesse nell'ambiente circostante. Anche il movimento dei mezzi di cantiere può essere sorgente di disturbo.

Gli interventi previsti non sono comunque particolarmente invasivi. Gli scavi previsti sono quelli strettamente necessari per la realizzazione del cassonetto tranviario (o per l'eventuale spostamento di sottoservizi). Il disagio comunque dovrà essere adeguatamente gestito e mitigato. L'impatto da rumore di cantiere dovrà essere oggetto di una adeguata 'gestione' che programmi, porti avanti e controlli tutti gli strumenti per rendere il disagio più sopportabile da parte della cittadinanza.

Per le operazioni di cantiere che danno luogo a vibrazioni, quali demolizioni, vibro-compattazione di terreni o rilevati, movimento di veicoli pesanti su terreni sconnessi, verrà chiesto all'Appaltatore di pianificare l'attività per garantire che i livelli di vibrazione siano il più possibile contenuti.

### Fase di esercizio

Nello *Studio d'impatto acustico e vibrazionale* sono state svolte alcune misurazioni fonometriche atte ad accertare il clima acustico delle aree interessate dalla costruzione della tranvia.

Si è scelto di svolgere il monitoraggio presso le zone dove la rumorosità è più bassa. Sono stati considerati 6 ricettori del primo fronte edificato verso il tracciato tranviario del prolungamento

Alla luce delle indagini eseguite, lo Studio acustico conclude che l'esercizio della nuova tranvia, considerando i limiti di fascia di pertinenza ferroviaria DPR 459/98 e i limiti di zonizzazione acustica DPCM 14/11/97, non provoca superamenti dei limiti consentiti dalla legge, tranne presso il civico 10 di via Angelo Brofferio (R1), nel solo periodo diurno, con una differenza di 0,6 dB rispetto al limite. Questo esiguo superamento è dovuto principalmente all'attuale clima acustico che risulta già compromesso e molto prossimo al limite, come le indagini ante operam hanno evidenziato.

Per quanto riguarda i civici 18 (R2) e 20 (R3) di via Don Giuseppe Andreoli, è necessario prevedere una mitigazione (binario inerbito e pannelli fonoassorbenti) nel passaggio sul retro ad essi, a causa del particolare stato di silenzio, sia diurno che notturno, attualmente vissuto dai cittadini lì residenti.

In alternativa al binario inerbito, è possibile prevedere un rivestimento fonoassorbente del binario, lungo 60 m circa, caratterizzato da struttura reticolare e cavità in grado di assorbire le onde acustiche emesse dal tram in esercizio. Il rivestimento dovrà garantire un grado di assorbimento A5 secondo UNI EN 1793.

Per quanto riguarda le vibrazioni, 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.

Dal punto di vista degli indicatori di controllo delle vibrazioni la lunghezza del convoglio (e quindi il numero di carrozze, ovvero la sua composizione) non ha alcuna influenza così come il numero dei

tram che transitano nel periodo diurno o notturno. Da questo punto di vista, dunque, il programma di esercizio non sposta i termini del problema: la valutazione dell'impatto vibrazionale viene infatti svolta considerando unicamente lo spettro di accelerazione del singolo evento, operando un'opportuna ponderazione spettrale sulla base delle norme tecniche applicabili.

Le verifiche previsionali volte a verificare che il livello di vibrazione generato dal passaggio dei convogli tranviari lungo la linea si sono concentrate ai punti più critici della linea, dove il tram transiterà alla distanza più bassa fra tracciato e edificio. Le verifiche dei livelli vibrazionali sono state condotte sui seguenti ricettori:

- Via Don Giuseppe Andreoli 18 (dist. 10m)
- Via Don Giuseppe Andreoli 20 (dist. 25m)
- Via Raffaele Lambruschini 15 (dist. 4m)
- Via Raffaele Lambruschini 34 (dist. 4m)
- Via Angelo Brofferio 10 (dist. 15m)

Dalle analisi vibrazionali effettuate, riportate nel dettaglio nello *Studio d'impatto acustico e vibrazionale*, è emerso che il limite vibrazionale risulta soddisfatto per l'edificio situato in Via Don Giuseppe Andreoli 20 invece non è soddisfatto per il resto degli edifici analizzati. Gli edifici su via Lambruschini sono quelli maggiormente impattati.

In sintesi, il prolungamento della linea in progetto presenta potenziali criticità riguardo all'impatto da vibrazioni dovuto all'esercizio. Alla luce dei risultati dello studio, l'intera tratta di intervento sarà dotata di armamento antivibrante su platea flottante.

E' previsto un monitoraggio ambientale per la componente rumore e vibrazioni in fase di cantiere e di esercizio.

#### Paesaggio

Gli interventi riguardano, per la tratta che si sviluppa lungo via Brofferio-Durando, l'inserimento dei binari e l'adeguamento della catenaria. Si tratta di operazioni che verranno condotte all'interno della sede stradale e spazi limitrofi, senza alterare comunque le funzioni o i caratteri fisici degli spazi. Simile tipologia di intervento riguarderà la porzione finale dell'intervento, su via Lambruschini, dove i nuovi inserimenti riguarderanno tutti gli elementi funzionali alla nuova infrastruttura (binari, sostegni e catenaria). La tratta centrale, tra le due sopra indicate, riguarderà invece la realizzazione delle opere in nuova sede o andando ad adeguare gli spazi attualmente utilizzati per la sosta e movimentazione interna alle aree di parcheggio (ovest della stazione Bovisa). In corrispondenza della stazione saranno inoltre realizzate le opere di maggiore effetto visivo, dovendo creare i terrapieni e le strutture che consentono di portare alla quota di progetto l'opera, integrandosi con il nodo ferroviario. Il progetto prevede che siano realizzati terrapieni con finitura inerbata sul lato est della linea ferroviaria, mentre la struttura sul lato ovest sarà in parte creata tramite terrapieno inerbato, fronte sud, e con muro di sostegno in affaccio del fronte edilizio, mantenendo così la presenza dello spazio pedonale che affianca attualmente l'area di sosta di via Lambruschini.

Gli spazi attrezzati per le fermate saranno dotati delle strutture di riparo e sistemazione delle superfici finalizzate alla presenza dell'utenza, con caratteri simili ai marciapiedi e spazi pedonali.

#### Fase di cantiere

Le aree di cantiere saranno collocate, in momenti diversi, lungo il tracciato. Gli spazi interessati non sono caratterizzati da sensibilità o valenze paesaggistiche, non si interrompono con visuali e assi di interscambio tra elementi di pregio. Le modifiche non alterano quindi quadri paesaggistici di rilievo.

#### Fase di esercizio

Le soluzioni progettuali che coinvolgono le sedi stradali non vanno ad alterare i caratteri dei luoghi, determinano quindi uno stato pressoché invariato rispetto alle condizioni attuali. Non si stimano pertanto effetti per tali porzioni d'intervento.

Gli effetti potenzialmente più rilevanti riguardano le tratte in nuova sede e le strutture di raccordo con la stazione Bovisa. In primo luogo, si considera la modifica degli usi degli spazi, andando tuttavia

a intervenire all'interno di ambienti che evidenziano lo stato di inutilizzo o marginalità rispetto alle funzioni e usi urbani, con particolare riferimento agli spazi posti a est della stazione.

Le alterazioni della morfologia degli spazi, con particolare riferimento al terrapieno e strutture di raccordo, non vanno a creare effetti di particolare significatività in ragione delle attuali condizioni, consolidando i caratteri urbani del sito. La corretta sistemazione a verde dei terrapieni e loro manutenzione potrà concorrere a meglio integrare e qualificare l'opera e la percezione degli spazi.

L'intervento non coinvolge aree soggette a tutela paesaggistica, non interferendo quindi con spazi di valore o elementi che strutturano il quadro di riferimento paesaggistico. Allo stesso modo non vengono interessati o compromessi manufatti o pertinenze di elementi di valore storico-testimoniale. In sintesi, date le tipologie e soluzioni progettuali dell'intervento, anche in relazione ai caratteri degli spazi coinvolti non si stimano effetti significativi per la componente.

Emerge la necessità di garantire la qualità dei manufatti e degli spazi, evitando situazioni di degrado.

#### Salute pubblica

Obiettivo della proposta è quello di incrementare l'utilizzo del mezzo pubblico in sostituzione del trasporto privato. Tale azione viene perseguita non solo tramite il prolungamento della tratta esistente, ma anche con la diretta integrazione intermodale in corrispondenza della stazione Bovisa, mettendo in connessione anche direttrici di trasporto pubblico che si sviluppano secondo diversi orientamenti e scale territoriali.

Si opera quindi in riferimento a scenari di scala comunale e territoriale (area metropolitana di Milano) all'interno di una visione di qualificazione ambientale che si relaziona in modo diretto anche con la qualità della vita e della salute pubblica.

#### Fase di cantiere

Durante le attività di realizzazione delle opere si potrà avere produzione di polveri dovute alle lavorazioni e utilizzo di mezzi. Le emissioni di maggiore interesse riguarderanno principalmente polveri pesanti, che quindi si concentreranno nelle immediate prossimità degli spazi d'intervento.

La limitata possibilità di dispersione delle polveri e le attenzioni che dovranno essere poste per contenere la dispersione riducono il potenziale coinvolgimento della popolazione e l'instaurarsi di fenomeni critici.

Ulteriore fattore di disturbo per la salute pubblica è dato dalle emissioni acustiche.

Gli effetti risultano di limitato impatto e comunque transitori. Al fine di contenere i possibili effetti sarà utile organizzare un cronoprogramma e coordinare le attività in modo da condurre le lavorazioni potenzialmente più incidenti (demolizioni, scavi e movimentazioni materiali) nei momenti della giornata che possono avere meno significatività per i residenti.

Gli effetti sopra indicati risultano essenzialmente annullati per le porzioni d'intervento esterne al tessuto residenziale.

Saranno attuate indicazioni per garantire la piena sicurezza della popolazione, tramite segnaletica e una gestione attenta della movimentazione dei mezzi, anche tramite percorsi alternativi al fine di limitare comportamenti dannosi o rischi per l'utenza, sia veicolare che pedonale.

#### Fase di esercizio

Una volta ultimate le opere saranno rimossi i fattori di potenziale disturbo connessi alle emissioni dovute alle lavorazioni e mezzi.

L'entrata in esercizio dell'opera concorrerà al contenimento dei fattori di potenziale disturbo per la salute pubblica, agendo in termini di riduzione del traffico privato, con l'impiego di mezzi che non producono gas o emissioni (mezzi a trazione elettrica).

Si potranno tuttavia avere condizioni puntuali e discontinue di disturbi dovuti ai fattori connessi alla rumorosità e vibrazioni rispetto ad alcuni ambiti del tessuto residenziale, in relazione al passaggio dei mezzi. Sono state definite alcune soluzioni puntuali funzionali a contenere i possibili disturbi diretti, contenendo quindi anche le ricadute sulla salute della popolazione.

Si stimano pertanto marginali e poco significative ricadute localizzate e prossime al tracciato, mentre positive quelle riguardanti lo scenario di scala urbana.

### Cumulo con altri progetti

L'intervento in oggetto è già inserito all'interno della programmazione urbanistica del Comune di Milano (PGT e PUMS). In tal senso all'interno del processo di formazione degli strumenti urbanistici gli aspetti di coerenza e compatibilità di carattere ambientale sono già stati affrontati nella visione complessiva dello scenario di sviluppo urbano e ambientale.

La proposta si integra con altre attività già previste in riferimento a future azioni di riqualificazione del polo universitario e del tessuto urbano, andando a connettersi con nodi del trasporto pubblico in essere e di futura realizzazione, funzionali a garantire la maggiore accessibilità all'area.

È pertanto possibile stimare come gli interventi già programmati potranno avere ricadute cumulative e sinergiche positive per la qualità urbana e la qualità della vita del contesto, e indirettamente per altri ambiti del tessuto urbano di Milano.

E' stata valutata la rispondenza del progetto ai requisiti DNSH.

### 5.3. VALUTAZIONE D'INCIDENZA

La procedura ha avuto avvio con la presentazione istanza, acquisita con prot. n.46590 del 22/03/2023; con prot. n.74140 dell'11/05/2023 è pervenuto il "Sentito" del Parco Regionale delle Groane ai sensi della D.G.R. 16 novembre 2021 - N. XI / 5523; con prot. n.78770 del 19/05/2023 è stato emesso il Parere motivato della procedura di Screening di Incidenza.

La valutazione ha riguardato il Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050001 "Pineta di Cesate".

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.

Si è altresì tenuto conto del "Sentito" dell'Ente Gestore Parco delle Groane, che ha condiviso la valutazione di assenza di incidenza negativa sulla conservazione degli habitat e delle specie di flora e fauna per la Zona Speciale di Conservazione considerata, esprimendo parere favorevole al rilascio del parere dell'Autorità Competente, dando atto che l'intervento non abbia effettivi significativi sul sito tutelato e non necessitando quindi di procedere alla Valutazione Appropriata.

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, 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 la tipologia dell'intervento proposto, lo stato attuale delle aree urbanizzate interessate dalla nuova rete di metrotranvia, la sua rilevantissima distanza dal Sito ed i numerosi e cospicui elementi di discontinuità presenti, sia quartieri edificati che infrastrutture lineari, si ritiene che non vi sia il rischio di incidenze negative, sia dirette che indirette, sul Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050001 "Pineta di Cesate".*

La procedura di V.Inc.A. si è conclusa con esito positivo per lo Screening di Incidenza del progetto di Metrotranvia Interquartiere Nord - lotto 5; prolungamento della linea 2, tratta Bausan-Bovisa FNM-Villapizzone FS, Milano, rispetto al Sito Rete Natura 2000 IT2050001\ZSC "Pineta di Cesate".

Tutta la documentazione relativa alla procedura viene caricata sul portale regionale SIVIC, <https://www.sivic.servizirl.it/>.

### 5.4. OSSERVAZIONI, CONTRIBUTI E PARERI PER LA VALUTAZIONE

- a seguito della pubblicazione prevista dagli artt. 7 e 8, commi 3 e 4 della L.241/1990 la società **Stonehill Lambruschini srl** con sede in Milano, via Ceresio n. 7, codice fiscale, partita IVA e numero di iscrizione al registro delle imprese di Milano 10390080967 ha presentato le proprie osservazioni acquisite con prot. 0061068 del 17/04/2023. Nella documentazione viene individuata *"un'opzione di tracciato, che in questa sede si propone, all'attenzione degli Enti, quale oggetto di potenziale scenario alternativo di progetto, sussumibile in sede di verifica di VIA. Tale opzione prevede l'ingresso del tracciato del tram, tramite l'asse di Via Codigoro, nell'area di intervento*

Area ambiente  
e tutela del territorio

Settore qualità dell'aria,  
rumore ed energia

Centralino 02 7740 1  
www.cittametropolitana.mi.it



Pagina 12/17

*della scrivente Società, accogliendo all'interno del lotto il tracciato medesimo che può quindi correre, lungo la ferrovia FS, in sede interamente protetta e garantendo la fascia di rispetto di 6 m prevista dalla normativa vigente, con l'ulteriore vantaggio di poter arretrare il capolinea di raccordo con la stazione FS di Villapizzone esattamente all'imbocco del sottopassaggio pedonale di collegamento con la stazione medesima."*

La società proponente MM SpA ha tenuto conto delle osservazioni sopra citate e delle richieste di integrazioni formulate dagli Enti e formalizzate con comunicazione prot. n. 61289 del 17/04/2023, depositando con comunicazione prot. 68500 in data 02.05.2023 la documentazione progettuale aggiornata, sulla base della quale sono pervenuti i seguenti contributi istruttori:

- **ATS Città metropolitana** con nota acquisita in data 23/05/2023 (prot. n. 79835), 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. Data la nota condizione dei suoli coinvolti dal progetto, si invita a coordinare i lavori con le procedure di bonifica in atto, o da effettuare, al fine di avviare le opere consequenzialmente alle fasi di messa in sicurezza delle diverse tratte e a certificazioni di bonifica avvenuta. Si raccomanda una stretta aderenza alle buone pratiche di gestione del cantiere, in particolar modo per quanto concerne il contenimento delle emissioni pulverulente, acustiche e vibrazionali, soprattutto in corrispondenza delle aree residenziali; al fine di contenere le emissioni da traffico indotto si chiede, oltre ad un'attenta pianificazione della mobilità di cantiere, che venga approntato e testato un piano della mobilità alternativa privata, idoneo a limitare potenziali accodamenti e congestioni nelle tratte di percorso di volta in volta interessate. Oltre alle dovute mitigazioni già previste per la fase di esercizio, si raccomanda il rispetto del piano di monitoraggio proposto al fine di permettere l'eventuale tempestiva adozione di tutte le ulteriori misure di mitigazione che si dovessero rendere necessarie a seguito di sforamenti dei limiti di legge."*
- **Regione Lombardia, DG Trasporti e mobilità sostenibile - trasporto pubblico e intermodalità**, ha trasmesso parere favorevole, acquisito con prot. 83642 in data 30/05/2023, con le seguenti richieste:  
*"... Preso atto che l'elaborato "BU-0-P-P-TR5-0122-A Planimetria di progetto da Bovisa FN a via Lambruschini" individua la fattibilità della modifica planimetrica richiesta per via Siccoli, si chiede che tale nuovo tracciato sia recepito nel progetto "Prolungamento linea tranviaria 2 Bausan - Bovisa FNM-Villapizzone FS" e approfondito nelle successive fasi in collaborazione con il Comune di Milano e Ferrovie nord Spa al fine di permettere la possibilità di realizzare le scalinate di accesso al fabbricato viaggiatori secondo un orientamento perpendicolare al fabbricato stesso. Inoltre, con particolare riferimento all'accessibilità alla piazza della stazione ferroviaria, nell'ottica di favorire gli spostamenti ciclabili ai fini dell'interconnessione funzionale di sistema tra la rete di mobilità ciclistica e le fermate del trasporto pubblico ferroviario e locale, rilevata la previsione di una pista ciclabile di accesso lato ovest (da via Lambruschini), si invita allo sviluppo di un analogo percorso ciclabile lato est ed alla separazione di flussi delle utenze pedonali e ciclabili nell'ambito della piazza."*
- **Il Comune di Milano** ha trasmesso contributo pervenuto in data 06/06/2023 (prot. n.87034), nel quale osserva che:  
*"... Sulla base dei contenuti del PGT vigente, si conferma che l'opera risulta coerente rispetto al tracciato indicato nella tavola S.02 "Il sistema del verde urbano e delle infrastrutture per la mobilità" del Piano dei Servizi e pertanto conforme alle previsioni di Piano; il tracciato indicato con tratteggio deve infatti ritenersi indicativo e non prescrittivo sia nell'andamento che nella conformazione planimetrica (larghezza e fermate). Si segnala altresì l'art. 9 comma 2 delle NA del Piano dei Servizi secondo cui "I servizi pubblici e di interesse pubblico o generale da localizzare possono essere realizzati su aree o in edifici del Tessuto Urbano Consolidato secondo criteri di qualità, fruibilità ed accessibilità."*

... Si prende atto delle integrazioni agli elaborati progettuali ... che riguardano la modifica del tracciato di Via Siccoli. Al fine di garantire l'obiettivo del Bando Reinventing di mettere in relazione le porzioni urbane a est e ovest attraverso la riprogettazione del Nodo, nelle successive fasi di approfondimento finalizzato all'attuazione di tutte le diverse progettualità in corso che interessano il "Nodo Bovisa" verrà attivato il coordinamento tra le Parti per l'integrazione tra le stesse.

... si richiama in questa sede il Programma Reinventing Cities che ha coinvolto il "Nodo Bovisa" - il cui progetto aggiudicato ha tenuto conto della previsione dell'infrastruttura in oggetto - che ha specifici obiettivi di tipo ambientale, da attuare mediante nuove iniziative, programmi e strategie volte a limitare e contrastare efficacemente gli effetti del cambiamento climatico in atto. L'adesione al programma Reinventing Cities, quindi, ha comportato l'accettazione da parte dell'Amministrazione comunale degli impegni finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di pubblico interesse relativi alla riduzione di emissioni di carbonio ed alla riqualificazione delle aree urbane interessate dal programma.

#### RELAZIONE SULLA GESTIONE DELLE MATERIE:

Riguardo all'abbassamento di Via Siccoli si cita solo l'interferenza con la rete fognaria e non con il gasdotto esistente, anch'esso da spostare.

Nei procedimenti di bonifica in corso non si cita quello oggetto dell'accordo transattivo del marzo 2022 tra il Comune di Milano e Milano Santa Giulia S.p.A. sull'area di proprietà del Comune (area ex-Montedison - tra Piazza Alfieri e Via Bovisasca).

Il progetto di Piano Attuativo che presenterà l'Aggiudicatario del Bando per l'attuazione al progetto Mo.Le.Co.La. dovrà tenere conto delle caratteristiche citate nel documento per il tratto che ricade all'interno dell'ambito oggetto del Programma Reinventing Cities.

#### MODULO PER LO SCREENING DI INCIDENZA PER IL PROPONENTE:

Tenuto conto della espressa volontà di coordinamento di tutti gli Enti coinvolti nel Protocollo di Intesa sull'area Bovisa, si prende atto della necessità di prevedere un capolinea lato est, all'interno dell'ambito oggetto del Bando Reinventing Cities, per l'attivazione della prima tratta funzionale.

#### STUDIO DI IMPATTO ACUSTICO E VIBRAZIONALE:

A pag. 46 è scritto: "L'area nella Figura 4-4 non può dirsi densamente abitata, dato che ci sono ampi spazi verdi e zone non edificate." Inoltre, al cap. 5.2.1 SOPRALLUOGHI E CENSIMENTO DESTINAZIONI D'USO è richiamato un rilievo eseguito sullo stato di fatto degli edifici. Si fa presente che in prossimità di Piazza Alfieri saranno previsti futuri insediamenti residenziali nell'ambito del programma Reinventing Cities.

La fig. 5-15 "Tratte in cui adottare armamento antivibrante" non indica il tratto ad est della stazione FN ricadente nell'ambito oggetto del Programma Reinventing Cities. Considerato che il progetto aggiudicato prevede l'insediamento di funzioni residenziali si prende atto che al cap. 5.6 si riferisce che "l'intera tratta di intervento sarà dotata di armamento antivibrante su platea flottante".

Per quanto riguarda il Piano Attuativo Obbligatorio denominato "PA9 - via Durando" ... non si evidenziano particolari criticità e si esprime parere positivo. In particolare, si evidenzia che il tracciato del tram nel tratto interferente con il perimetro del PA9 occupa solo aree di ragione pubblica e nella posizione già contemplata dal Piano che, nell'impostazione oggetto di approvazione, aveva appunto previsto sistemazioni delle aree pubbliche compatibili con il passaggio del tram. Si prende atto che il tracciato proposto comporta alcune revisioni progettuali con particolare riferimento alla sistemazione della via Durando lungo la quale il PA9 prevedeva la realizzazione di una castellana in corrispondenza del tratto frontistante la nuova piazza verde, ora non più compatibile con il passaggio del tram. Per il coordinamento di queste modifiche progettuali, il progetto delle opere di urbanizzazione attuativo del Piano (già oggetto di titolo abilitativo - SCIA - presentata ad inizio 2020 allo Sportello Unico) dovrà essere opportunamente modificato nell'ambito della gestione di quel titolo da parte dello Sportello Unico. In considerazione di quanto sopra evidenziato, le indicazioni riportate nel presente parere sono da ritenere raccomandazioni da valutare nelle fasi di progettazione di maggiore dettaglio.

Con riferimento al tratto finale del prolungamento tranviario, si valuta positivamente la nuova configurazione del tracciato lungo la via Codigoro - via Lambruschini - stazione Villapizzone, che garantisce una maggiore coerenza con gli obiettivi fissati dal Protocollo d'Intesa - sottoscritto il 26.09.2022 tra Comune di Milano, Regione Lombardia, Politecnico di Milano, RFI e altri Enti - tra cui quello di "conseguire la rigenerazione dell'ambito di Bovisa Goccia e la realizzazione al suo interno del nuovo Campus del Politecnico di Milano, secondo il Masterplan, messo a disposizione dallo stesso Politecnico [...] nonché di realizzare un nodo di interscambio in grado garantire alti livelli di connettività dell'offerta multimodale e del sistema complessivo di accessibilità,".

... si conferma dunque che tale nuova soluzione, ora introdotta nella progettazione da parte di MM, permetterebbe, oltre ai benefici ipotizzabili derivanti dalla maggior vicinanza al nodo di interscambio, minori futuri costi nel caso di ulteriore prolungamento della linea in considerazione della non necessità di dismissione del ramo finale dedicato al capolinea su via Lambruschini e/o nel caso di superamento in quota mediante specifico manufatto per il sovrappasso della via degli Ailanti. L'eventuale esclusione di VIA che riporti anche questo scenario permetterà quindi di ridurre i tempi procedurali di approvazione nel caso in cui lo stesso si possa concretizzare nelle ulteriori fasi progettuali evitando un'ulteriore verifica di assoggettabilità. Si specifica che, relativamente alla significatività dei potenziali effetti ambientali dell'intervento per questo tratto finale del prolungamento tranviario, sono in ogni caso state valutate sia la soluzione inizialmente proposta sia quella indicata nell'integrazione.

**ASPETTI AMBIENTALI** Il prolungamento in oggetto rientra nel più ampio progetto di realizzazione della linea di forza denominata "Metrotranvia Interquartiere Nord", che interessa i quartieri settentrionali di Milano, lungo il percorso Certosa FS- Bovisa FN-Ca' Granda-Bicocca-Precotto-Adriano-Cascina Gobba M2. Il tracciato del prolungamento della linea tranviaria T2 Bausan - Bovisa FNM - Villapizzone FS è esteso per circa 1.250 m dall'esistente anello di inversione di Piazza Bausan fino al capolinea di Villapizzone FS previsto in prossimità dell'omonima stazione RFI. Lungo il tracciato sono previste tre nuove fermate: Durando, Bovisa FN e Villapizzone FS, cui si aggiunge una fermata prevista ai piedi della stazione ferroviaria di Bovisa che fungerà da capolinea della tratta fino al completamento delle strutture della stazione stessa. La realizzazione della fermata Bovisa FN è infatti subordinata all'effettiva disponibilità delle opere di scavalco della linea ferroviaria connesse con gli interventi di potenziamento del Nodo ferroviario di Bovisa. Il prolungamento in progetto verrà interamente percorso dalla linea T2 e, da via Durando, anche dalla linea T7 Interquartiere proveniente da nord. L'innesto fra le due linee e il tracciato condiviso si avrà in corrispondenza della zona di sviluppo urbanistico denominata 'PA9'; la realizzazione della sede tranviaria sarà sviluppata integralmente in questa fase progettuale in modo da integrarsi con le opere di urbanizzazioni realizzate nell'ambito del PA9. ...

**1.1 OSSERVAZIONI GENERALI** Al cap. 3 dello Studio Preliminare Ambientale viene analizzata la coerenza del progetto con il quadro programmatico e vincolistico vigente. Si rileva che:

l'analisi ha considerato i principali strumenti programmatici a livello sovraordinato e locale; in tale analisi non è stato considerato il Piano Aria e Clima del Comune, approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale in data 21 febbraio 2022; tuttavia il PAC è stato considerato all'interno del documento nelle valutazioni inerenti il quadro ambientale di riferimento e i potenziali impatti del progetto, relativamente alla componente Qualità dell'aria e agli aspetti relativi agli impatti climatici;

... per quanto concerne la componente risorse idriche... Nelle successive fasi progettuali sarà necessario redigere la Relazione di Invarianza Idraulica, secondo quanto previsto dal R.R. n.7/2017 e s.m.i..

... in merito alla componente "rumore" sulla base dell'analisi del documento "Studio di impatto acustico e vibrazionale" ...

- si concorda con i punti individuati per lo svolgimento dei monitoraggi acustici durante la fase di cantiere e durante la fase di esercizio;



- in relazione alla fase di esercizio dell'infrastruttura tramviaria viene considerato lo scenario di traffico tranviario attualmente esistente sulla linea 2 (P.le Negrelli-P.za Bausan). Le stime sono eseguite sulla base del numero di transiti nei due periodi di riferimento (n. 254 transiti in periodo diurno dalle 6 alle 22; n. 20 transiti in periodo notturno dalle 22 alle 6) e in considerazione di un valore di SEL di riferimento pari a: - 84,4 dB(A) per i tratti in condizioni di transito a velocità medie; - 79,8 dB(A) per i tratti in curva (raggio 40 m).

- gli esiti dei calcoli previsionali evidenziano le seguenti potenziali situazioni critiche:

- presso il recettore di via Angelo Brofferio 10 (R1) si stima un incremento dei livelli di rumore rispetto alla situazione ante operam tale da comportare una transizione da una situazione di conformità ad una situazione di non conformità nel periodo di riferimento diurno. La stima del superamento del valore limite diurno è di lieve entità (0,5 dB). - Presso i recettori di via Don Giuseppe Andreoli 18-20 (R2 e R3) si evidenzia una situazione ante operam caratterizzata da livelli di rumore bassi. A causa di tale situazione il disturbo generato dall'esercizio della nuova tranvia potrebbe generare criticità presso i recettori residenziali. Presso il recettore R2 inoltre si stima una non conformità in periodo notturno in riferimento al valore limite di classe III (50 dB(A)). L'entità del superamento è pari a 2 dB. Al fine di compensare l'impatto acustico generato vengono proposte due opere di mitigazione: l'adozione di un binario inerbito o l'installazione di pannelli fonoassorbenti lungo la parete sud dell'edificio al civico 10 di via Privata Maddalena Giudice Donadoni.

- Presso il recettore R4 (aule universitarie del Politecnico, via Raffaele Lambruschini 4C, Building 26) si stima il superamento del valore limite diurno (50 dB(A)) stabilito dal DPR 459/98 per le scuole. L'entità del superamento è pari a 9 dB. Lo studio non presenta ipotesi di opere di mitigazione rispetto alla criticità rilevata.

In conclusione, si ritiene che lo studio di impatto acustico e vibrazionale a corredo del progetto di fattibilità tecnica ed economica del prolungamento tramviario Bausan-Villapizzone sia completo ed esaustivo. Lo studio evidenzia una generalizzata conformità della tratta in progetto ad eccezione dei recettori residenziali R1 e R2 e del recettore scolastico R4. Al fine di garantire la conformità dell'opera in progetto in fase di esercizio si raccomanda che le successive fasi progettuali presentino nel dettaglio gli interventi di mitigazione specificando anche l'eventuale ricorso a interventi diretti sui recettori nel caso in cui non sia possibile intervenire sulla sorgente e lungo la via di propagazione del rumore.

... per quanto riguarda la componente atmosfera e, in particolare, i potenziali impatti della fase di cantiere, si concorda che, trattandosi prevalentemente di lavori superficiali (rimozione del manto stradale, inserimento dei binari ..), l'impatto in termini di ricaduta di polveri atmosferiche dovrebbe risultare molto limitato. In ogni caso, si concorda con la proposta di installare pannelli rigidi mobili di circa 3 metri di altezza lungo le recinzioni di cantiere per contenere la diffusione delle polveri prodotte. Si deve ricordare, tuttavia, che dovranno essere integralmente rispettate anche 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, nonché il rispetto delle regole di circolazione per gli automezzi stradali (ZTL Area B). Per quanto riguarda la fase di esercizio, non si hanno osservazioni, trattandosi del prolungamento di una linea di trasporto pubblico la cui realizzazione potrà contribuire positivamente agli obiettivi generali del Piano Aria e Clima che si prefigge la riduzione degli spostamenti con veicoli privati a motore.

... relativamente ai temi dell'economia circolare e dell'adattamento ai cambiamenti climatici, si osserva quanto segue: Rifiuti/Economia circolare La componente ambientale in oggetto non è trattata in modo specifico all'interno del cap. 4 dello Studio Preliminare Ambientale, tuttavia il tema è analizzato ampiamente nei paragrafi relativi alla gestione delle materie e nella Relazione sulla gestione delle materie (BU-0111), in relazione alla gestione delle terre da scavo e/o dei rifiuti da demolizione, al loro possibile riutilizzo all'interno dell'opera stessa e allo smaltimento presso impianti di recupero; in particolare è previsto che: (c.f.r. pag 211 dello SPA):

Area ambiente  
e tutela del territorio

Settore qualità dell'aria,  
rumore ed energia

Centralino 02 7740 1  
www.cittametropolitana.mi.it



Pagina 16/17

- i materiali di scavo saranno in parte riutilizzati in cantiere e la quota eccedente sarà destinata all'esterno. Sui materiali in eccesso, gestiti come rifiuto, saranno effettuate le analisi idonee alla caratterizzazione con lo scopo di verificarne l'ammissibilità al recupero che rappresenta il destino prioritario da favorire;

- nell'ambito della gestione dei materiali provenienti dalle attività di demolizione, è previsto il ricorso alla demolizione selettiva, anch'essa finalizzata a favorire il riutilizzo e il riciclaggio dei rifiuti mediante operazioni di recupero;

- in particolare, qualora le analisi per la caratterizzazione del rifiuto risultassero idonee, l'appaltatore dovrà dare la preferenza allo smaltimento in idoneo impianto di recupero off-site, nell'ottica dell'economia circolare, favorendo il riutilizzo, il riciclaggio o altre operazioni di recupero, per almeno il 70% in peso dei rifiuti non pericolosi generati, per la produzione di materiali secondari utilizzabili in altri processi produttivi. Con riferimento all'ultimo punto, come peraltro già indicato nello SPA, si conferma la necessità nelle successive fasi progettuali di definire le modalità per la verifica del requisito indicato, coerentemente con quanto richiesto dalla Scheda 5 - Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente, relativa agli 'Interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/rinnovamento di edifici'.

Adattamento ai cambiamenti climatici In linea con quanto richiesto ai fini del rispetto dei principi DNSH, nell'appendice 4 dello Studio Preliminare Ambientale è stata condotta una specifica "Analisi di resilienza ai cambiamenti climatici", con un'analisi qualitativa delle vulnerabilità e delle possibili soluzioni di adattamento rispetto al rischio climatico delle opere previste nell'ambito del progetto. Sono rimandati alle fasi progettuali successive eventuali approfondimenti tecnici. Si ritiene che, ai fini della procedura di assoggettabilità a VIA, l'analisi effettuata sia esaustiva.

In conclusione, non si rilevano elementi significativi per cui il progetto debba essere soggetto a VIA e le indicazioni riportate sono da ritenere raccomandazioni che dovranno essere recepite nelle fasi di progettazione di maggiore dettaglio."

## 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 linea tranviaria 2 Bausan - Bovisa FNM - Villapizzone FS", 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, in particolar modo per quanto concerne il contenimento delle emissioni acustiche e vibrazionali in corrispondenza dei recettori individuati nello studio di impatto, nonché per il contenimento di polveri ed emissioni in atmosfera e per 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), 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. l'intera tratta di intervento dovrà essere dotata di armamento antivibrante su platea flottante. Inoltre, al fine di garantire la conformità dell'opera in progetto in fase di esercizio, le successive fasi progettuali dovranno presentare nel dettaglio gli interventi di mitigazione specificando anche l'eventuale ricorso a interventi diretti sui recettori nel caso in cui non sia possibile intervenire sulla sorgente e lungo la via di propagazione del rumore;
  5. oltre alle mitigazioni acustiche proposte nella documentazione progettuale, dovranno essere integralmente rispettate anche 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, nonché il rispetto delle regole di circolazione per gli automezzi stradali (ZTL Area B);
  6. i lavori dovranno essere coordinati con le procedure di bonifica in atto o da effettuare, al fine di avviare le opere consequenzialmente alle fasi di messa in sicurezza delle diverse tratte e a certificazioni di bonifica avvenuta;
  7. al fine di contenere le emissioni da traffico indotto, oltre a un'attenta pianificazione della mobilità di cantiere, nelle successive fasi autorizzative del progetto dovrà essere approntato e testato un piano della mobilità alternativa privata, idoneo a limitare potenziali accodamenti e congestioni nelle tratte di percorso di volta in volta interessate;
  8. preso atto che l'elaborato "BU-0-P-P-TR5-0122-A Planimetria di progetto da Bovisa FN a via Lambruschini" individua la fattibilità della modifica planimetrica richiesta per via Siccoli, tale nuovo tracciato dovrà essere recepito nel progetto "Prolungamento linea tranviaria 2 Bausan - Bovisa FNM-Villapizzone FS" e approfondito nelle successive fasi in collaborazione con il Comune di Milano e il gestore ferroviario al fine di permettere la possibilità di realizzare le scalinate di accesso al fabbricato viaggiatori secondo un orientamento perpendicolare al fabbricato stesso;
  9. con particolare riferimento all'accessibilità alla piazza della stazione ferroviaria, nell'ottica di favorire gli spostamenti ciclabili ai fini dell'interconnessione funzionale di sistema tra la rete di mobilità ciclistica e le fermate del trasporto pubblico ferroviario e locale, rilevata la previsione di una pista ciclabile di accesso lato ovest (da via Lambruschini), si prescrive lo sviluppo di un analogo percorso ciclabile lato est ed alla separazione di flussi delle utenze pedonali e ciclabili nell'ambito della piazza;
  10. per quanto riguarda la gestione dei materiali l'appaltatore dovrà dare la preferenza allo smaltimento in idoneo impianto di recupero off-site, nell'ottica dell'economia circolare, favorendo il riutilizzo, il riciclaggio o altre operazioni di recupero, per almeno il 70% in peso dei rifiuti non pericolosi generati, per la produzione di materiali secondari utilizzabili in altri processi produttivi. Nelle successive fasi progettuali si dovrà definire le modalità per la verifica del requisito indicato, coerentemente con quanto richiesto dalla Scheda 5 - Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente, relativa agli 'Interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/rinnovamento di edifici'.

**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.*

Direzione Verde e Ambiente  
Area Risorse Idriche ed Igiene Ambientale  
Unità Autorizzazioni Ambientali e Gestione del Territorio

Spett.li  
**Città Metropolitana di Milano**  
[protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it](mailto:protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it)

**Regione Lombardia**  
D.G. Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile  
[infrastrutturemobilita@pec.regione.lombardia.it](mailto:infrastrutturemobilita@pec.regione.lombardia.it)

**ATM SPA**  
[atmspa@atmpec.it](mailto:atmspa@atmpec.it)

**RFI – gruppo FS**  
[Rfi-doi.t.mi.ing@pec.rfi.it](mailto:Rfi-doi.t.mi.ing@pec.rfi.it)

**ATS Città Metropolitana di Milano**  
[protocollogenerale@pec.ats-milano.it](mailto:protocollogenerale@pec.ats-milano.it)

**Ufficio d'Ambito della Città Metropolitana di Milano**  
[atocittametropolitanadimilano@legalmail.it](mailto:atocittametropolitanadimilano@legalmail.it)

*per conoscenza*  
**MM S.p.A.**  
[info@pec.metropolitanamilanese.it](mailto:info@pec.metropolitanamilanese.it)

**Oggetto: Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n.152/2006 e dell'art. 6 della L.R. n.5/2010, relativa al progetto "Prolungamento linea tranviaria 2 Bausan – Bovisa FNM – Villapizzone FS" da realizzarsi in Comune di Milano.**

**Parere.**

**Premesso che:**

- ✓ La Società MM S.p.A. in data 15/03/2023, ha presentato istanza per la 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, relativa al progetto "Prolungamento linea tranviaria 2 BAUSAN – BOVISA FNM – VILLAPIZZONE FS" da realizzarsi in/nei Comune/i di Milano
- ✓ In data 17/03/2023 l'Autorità Competente ha comunicato l'avvenuto deposito dell'istanza e l'avvio del procedimento.



- ✓ In data 21/03/2023 la scrivente Unità Autorizzazioni Ambientali e Gestione del Territorio trasmetteva la documentazione depositata dal proponente a: AMAT, Direzione Rigenerazione Urbana; Direzione Mobilità; SUE Municipio 9, SUE Municipio 8;
- ✓ In data 11/04/2023, l'Autorità competente chiedeva l'integrazione documentale al Proponente;
- ✓ In data 05/05/2023, l'Autorità comunicava l'avvenuta integrazione documentale da parte del Proponente;
- ✓ In data 05/05/2023 la scrivente Unità Autorizzazioni Ambientali e Gestione del Territorio trasmetteva la documentazione integrata dal proponente a: AMAT, Direzione Rigenerazione Urbana; Direzione Mobilità; SUE Municipio 9, SUE Municipio 8;

Di seguito si comunica pertanto quanto pervenuto dalle succitate Unità e quanto di competenza della scrivente Direzione.

#### **ASPETTI URBANISTICI**

In relazione alla richiesta di parere in relazione alla verifica di assoggettabilità alla V.I.A. di cui in oggetto, pervenuta in data 21/03/2023, e successiva integrazione documentale pervenuta in data 05/05/2023 nella quale si rilevano alcune modifiche alle opere in progetto, la scrivente Amministrazione rende le proprie determinazioni relative al progetto in autorizzazione, tenuto conto dei contributi pervenuti dalle Aree della pianificazione urbanistica e dalla Direzione Specialistica Attuazione Diretta PGT e SUE. Sulla base dei contenuti del Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 14/10/2019, divenuto efficace in data 05/02/2020 a seguito della pubblicazione dell'avviso di approvazione definitiva del Piano sul BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 6, si rileva quanto segue:

- nell'Allegato 1 "Carta della sensibilità paesaggistica dei luoghi" del Piano delle Regole alle aree di piazza Bausan e il tratto stradale di via Bofferio è assegnata in parte una sensibilità paesaggistica media (Livello 3) e la restante parte una classe di sensibilità paesaggistica bassa (livello 2);
- nella tavola R.01 "Fattibilità geologica e idraulica" del Piano delle Regole il tracciato e le stazioni ricadono in area con fattibilità geologica con modeste limitazioni, Classe II;
- nella tavola R.02 "Indicazioni urbanistiche" del Piano delle Regole l'intervento, ricade in parte negli ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati denominati " PA via Durando/via Andreoli " e "R.9.8 Donadoni 16 (CEc1)", nel "Nodo di interscambio Bovisa" e precisamente in "Ambito di Rinnovamento Urbano", "infrastrutture ferroviarie esistenti" e "spazi per la sosta".

Si evidenzia che il nodo di interscambio è stato oggetto del Bando Reinventing Cities seconda edizione con aggiudicazione finale al Team Mo.Le.Co.La. (Determinazione Dirigenziale del dirigente dell'Area Pianificazione Urbanistica Generale del Comune di Milano n.3964 del 28.05.2021) e il progetto sarà oggetto di pianificazione attuativa;

- nella tavola R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo" del Piano delle Regole le aree ricadono in parte nella linea ferroviaria esistente e relativa fascia di rispetto;
- nella tavola S.02 "Il sistema del verde urbano e delle infrastrutture per la mobilità" del Piano dei Servizi le aree interessate ricadono principalmente nelle "Infrastrutture viarie esistenti", nelle "Infrastrutture ferroviarie esistenti", in piccola parte nel "Verde urbano esistente" nell'ultimo tratto di via Lambruschini , in "Aree per la mobilità stradale di

nuova previsione (pertinenze indirette) tra via Bovisasca e via Donadoni, inoltre l'opera attraversa l'individuazione del collegamento Interquartiere Nord-ple Lugano di previsione lungo via Bovisasca. La tavola individua inoltre il tracciato della "rete portante degli itinerari ciclabili" su via Lambruschini e della "rete metrotranviaria in programmazione" su tutto il percorso in progetto;

– nella tavola S.03 "Infrastrutture verdi e blu e rete ecologica comunale" del Piano dei Servizi piazza Bausan e il tratto stradale di via Bofferio sono interessate dalla previsione di "connessioni verdi lineari da realizzare";

– l'area non è interessata fasce di rispetto di pozzi di captazione e del reticolo idrografico.

Sulla base dei contenuti del PGT vigente, si conferma che l'opera risulta coerente rispetto al tracciato indicato nella tavola S.02 "Il sistema del verde urbano e delle infrastrutture per la mobilità" del Piano dei Servizi e pertanto conforme alle previsioni di Piano; il tracciato indicato con tratteggio deve infatti ritenersi indicativo e non prescrittivo sia nell'andamento che nella conformazione planimetrica (larghezza e fermate). Si segnala altresì l'art. 9 comma 2 delle NA del Piano dei Servizi secondo cui *"I servizi pubblici e di interesse pubblico o generale da localizzare possono essere realizzati su aree o in edifici del Tessuto Urbano Consolidato secondo criteri di qualità, fruibilità ed accessibilità."*

Con riferimento alle aree interessate dal Progetto del Team Mo.Le.Co.La., aggiudicatario del Bando Reinventing Cities seconda edizione per il "Nodo Bovisa" (Determinazione Dirigenziale del dirigente dell'Area Pianificazione Urbanistica Generale del Comune di Milano n.3964 del 28.05.2021), si rileva quanto nel seguito:

Si richiama innanzitutto il Decreto del Dirigente della Struttura Rete Ferroviaria di Regione Lombardia di conclusione della CdS e di approvazione del Progetto definitivo «Ammodernamento e potenziamento del Nodo di Bovisa» (D.d.s. 17 febbraio 2023 - n. 2262 pubblicato sul BURL il 24.02.2023), in merito alla necessità di coordinamento del progetto in esame con le progettualità in essere lungo il tracciato ed in particolare con il progetto di potenziamento del Nodo Bovisa. Si rimanda in particolare al documento 5 di riscontro alle osservazioni presentate dal Comune di Milano.

Si riporta di seguito un estratto del Decreto:

*"I partecipanti ai lavori della Conferenza condividono inoltre che il coordinamento, la cui necessità – nelle successive fasi progettuali – è stata evidenziata da più parti, tra il progetto di ammodernamento e potenziamento del nodo di Bovisa e le altre importanti progettualità in corso/in evoluzione nell'area (progetto Mo.le.co.la, progetto Goccia/Master Plan "Renzo Piano", metrotranvia) sarà garantito dal Comune di Milano, così come già stabilito dal Protocollo sottoscritto il 28/09/2022"*

**Si prende atto** delle integrazioni agli elaborati progettuali oggetto della presente Verifica di assoggettabilità che riguardano la modifica del tracciato di Via Siccoli. Al fine di garantire l'obiettivo del Bando Reinventing di mettere in relazione le porzioni urbane a est e ovest attraverso la riprogettazione del Nodo, nelle successive fasi di approfondimento finalizzato all'attuazione di tutte le diverse progettualità in corso che interessano il "Nodo Bovisa" verrà attivato il coordinamento tra le Parti per l'integrazione tra le stesse.

Ai fini delle presenti osservazioni sono stati analizzati in particolare i seguenti documenti:

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Quadro pianificatorio vigente: si richiama in questa sede il Programma Reinventing Cities che ha coinvolto il "Nodo Bovisa" - il cui progetto aggiudicato ha tenuto conto della previsione dell'infrastruttura in oggetto - che ha specifici obiettivi di tipo ambientale, da attuare mediante nuove iniziative, programmi e strategie volte a limitare e contrastare efficacemente gli effetti del cambiamento climatico in atto.

L'adesione al programma Reinventing Cities, quindi, ha comportato l'accettazione da parte dell'Amministrazione comunale degli impegni finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di pubblico interesse relativi alla riduzione di emissioni di carbonio ed alla riqualificazione delle aree urbane interessate dal programma.

**RELAZIONE SULLA GESTIONE DELLE MATERIE:**

- Riguardo all'abbassamento di Via Siccoli si cita solo l'interferenza con la rete fognaria e non con il gasdotto esistente, anch'esso da spostare.
- Nei procedimenti di bonifica in corso non si cita quello oggetto dell'accordo transattivo del marzo 2022 tra il Comune di Milano e Milano Santa Giulia S.p.A. sull'area di proprietà del Comune (area ex-Montedison - tra Piazza Alfieri e Via Bovisasca).
- Il progetto di Piano Attuativo che presenterà l'Aggiudicatario del Bando per l'attuazione al progetto Mo.Le.Co.La. dovrà tenere conto delle caratteristiche citate nel documento per il tratto che ricade all'interno dell'ambito oggetto del Programma Reinventing Cities.

**MODULO PER LO SCREENING DI INCIDENZA PER IL PROPONENTE:**

- Tenuto conto della espressa volontà di coordinamento di tutti gli Enti coinvolti nel Protocollo di Intesa sull'area Bovisa, si prende atto della necessità di prevedere un capolinea lato est, all'interno dell'ambito oggetto del Bando Reinventing Cities, per l'attivazione della prima tratta funzionale.

**STUDIO DI IMPATTO ACUSTICO E VIBRAZIONALE:**

- A pag. 46 è scritto: "L'area nella Figura 4-4 non può dirsi densamente abitata, dato che ci sono ampi spazi verdi e zone non edificate." Inoltre, al cap. 5.2.1 SOPRALLUOGHI E CENSIMENTO DESTINAZIONI D'USO è richiamato un rilievo eseguito sullo stato di fatto degli edifici. Si fa presente che in prossimità di Piazza Alfieri saranno previsti futuri insediamenti residenziali nell'ambito del programma Reinventing Cities.
- La fig. 5-15 "Tratte in cui adottare armamento antivibrante" non indica il tratto ad est della stazione FN ricadente nell'ambito oggetto del Programma Reinventing Cities. Considerato che il progetto aggiudicato prevede l'insediamento di funzioni residenziali si prende atto che al cap. 5.6 si riferisce che "l'intera tratta di intervento sarà dotata di armamento antivibrante su platea flottante".

Per quanto riguarda il Piano Attuativo Obbligatorio denominato "PA9 – via Durando", presa visione della documentazione depositata per l'avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità del progetto di prolungamento della linea tramviaria 2 da Bausan a Villapizzone, non si evidenziano particolari criticità e si esprime parere positivo.

In particolare, si evidenzia che il tracciato del tram nel tratto interferente con il perimetro del PA9 occupa solo aree di ragione pubblica e nella posizione già contemplata dal Piano che, nell'impostazione oggetto di approvazione, aveva appunto previsto sistemazioni delle aree pubbliche compatibili con il passaggio del tram.

Si prende atto che il tracciato proposto comporta alcune revisioni progettuali con particolare riferimento alla sistemazione della via Durando lungo la quale il PA9 prevedeva la realizzazione di una castellana in corrispondenza del tratto frontistante la nuova piazza verde, ora non più compatibile con il passaggio del tram. Per il coordinamento di queste modifiche progettuali, il progetto delle opere di urbanizzazione attuativo del Piano (già oggetto di titolo abilitativo – SCIA – presentata ad inizio 2020 allo Sportello Unico) dovrà essere opportunamente modificato nell'ambito della gestione di quel titolo da parte dello Sportello Unico.

In considerazione di quanto sopra evidenziato, le indicazioni riportate nel presente parere sono da ritenere raccomandazioni da valutare nelle fasi di progettazione di maggiore dettaglio.

Con riferimento al tratto finale del prolungamento tranviario, si valuta positivamente la nuova configurazione del tracciato lungo la via Codigoro – via Lambruschini – stazione Villapizzone, che garantisce una maggiore coerenza con gli

obiettivi fissati dal Protocollo d'Intesa - sottoscritto il 26.09.2022 tra Comune di Milano, Regione Lombardia, Politecnico di Milano, RFI e altri Enti - tra cui quello di "conseguire la rigenerazione dell'ambito di Bovisa Goccia e la realizzazione al suo interno del nuovo Campus del Politecnico di Milano, secondo il Masterplan, messo a disposizione dallo stesso Politecnico [...] nonché di realizzare un nodo di interscambio in grado garantire alti livelli di connettività dell'offerta multimodale e del sistema complessivo di accessibilità",.

Si segnala a tal fine la Direzione Specialistica Attuazione diretta PGT e SUE/Unità Convenzionamenti e Attuazione Piani ha recentemente concluso un'istruttoria preliminare facoltativa su istanza della proprietà di via Lambruschini 33 volta alla valutazione della costruzione di una struttura ricettiva su area liberata da demolizioni già avvenute. A seguito di tale istruttoria vi sono state interlocuzioni preliminari finalizzate a esplorare la disponibilità della proprietà a presentare un nuovo progetto che preveda la cessione all'amministrazione comunale delle aree necessarie a un differente tracciato della linea che permetta l'interscambio più ravvicinato con la stazione ferroviaria Villapizzone. Benché formalmente non sia stata ancora presentata una nuova richiesta di istruttoria preliminare facoltativa contenente questa nuova soluzione progettuale, la proprietà ha formalizzato la propria disponibilità presentando osservazioni direttamente a Città Metropolitana all'interno del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA.

In conclusione si conferma dunque che tale nuova soluzione, ora introdotta nella progettazione da parte di MM, permetterebbe, oltre ai benefici ipotizzabili derivanti dalla maggior vicinanza al nodo di interscambio, minori futuri costi nel caso di ulteriore prolungamento della linea in considerazione della non necessità di dismissione del ramo finale dedicato al capolinea su via Lambruschini e/o nel caso di superamento in quota mediante specifico manufatto per il sovrappasso della via degli Ailanti. L'eventuale esclusione di VIA che riporti anche questo scenario permetterà quindi di ridurre i tempi procedurali di approvazione nel caso in cui lo stesso si possa concretizzare nelle ulteriori fasi progettuali evitando un'ulteriore verifica di assoggettabilità.

Si specifica che, relativamente alla significatività dei potenziali effetti ambientali dell'intervento per questo tratto finale del prolungamento tranviario, sono in ogni caso state valutate sia la soluzione inizialmente proposta sia quella indicata nell'integrazione.

#### **ASPETTI AMBIENTALI**

Il prolungamento in oggetto rientra nel più ampio progetto di realizzazione della linea di forza denominata "Metrotranvia Interquartiere Nord", che interessa i quartieri settentrionali di Milano, lungo il percorso Certosa FS–Bovisa FN–Ca' Granda–Bicocca–Precotto–Adriano–Cascina Gobba M2.

Il tracciato del prolungamento della linea tranviaria T2 Bausan – Bovisa FNM – Villapizzone FS è esteso per circa 1.250 m dall'esistente anello di inversione di Piazza Bausan fino al capolinea di Villapizzone FS previsto in prossimità dell'omonima stazione RFI.

Lungo il tracciato sono previste tre nuove fermate: Durando, Bovisa FN e Villapizzone FS, cui si aggiunge una fermata prevista ai piedi della stazione ferroviaria di Bovisa che fungerà da capolinea della tratta fino al completamento delle strutture della stazione stessa.

La realizzazione della fermata Bovisa FN è infatti subordinata all'effettiva disponibilità delle opere di scavalco della linea ferroviaria connesse con gli interventi di potenziamento del Nodo ferroviario di Bovisa.

Il prolungamento in progetto verrà interamente percorso dalla linea T2 e, da via Durando, anche dalla linea T7 Interquartiere proveniente da nord. L'innesto fra le due linee e il tracciato condiviso si avrà in corrispondenza della

zona di sviluppo urbanistico denominata 'PA9'; la realizzazione della sede tranviaria sarà sviluppata integralmente in questa fase progettuale in modo da integrarsi con le opere di urbanizzazioni realizzate nell'ambito del PA9.

Ai fini delle presenti osservazioni sono stati analizzati in particolare i seguenti documenti:

- Studio Preliminare Ambientale del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica progetto di prolungamento della linea tranviaria 2 – tratta Bausan-Bovisa FNM-Villapizzone - Metrotranvia Interquartiere Nord - Lotto 5, rev. 3, Febbraio 2023, redatto da MM Spa (cod. doc. BU-0-P-G-IA-0104);
- Studio di impatto acustico e vibrazionale del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica progetto di prolungamento della linea tranviaria 2 – tratta Bausan-Bovisa FNM-Villapizzone - Metrotranvia Interquartiere Nord - Lotto 5, rev. 3, Febbraio 2023, redatto da MM Spa (cod. doc. BU-0-P-G-IA-0105-3),
- Relazione sulla gestione delle materie del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica progetto di prolungamento della linea tranviaria 2 – tratta Bausan-Bovisa FNM-Villapizzone - Metrotranvia Interquartiere Nord - Lotto 5, rev. 3, Febbraio 2023, redatto da MM Spa (cod. doc. BU-0-P-G-CN-0111-3).

### 1.1 OSSERVAZIONI GENERALI

Al cap. 3 dello Studio Preliminare Ambientale viene analizzata la coerenza del progetto con il quadro programmatico e vincolistico vigente. Si rileva che:

- l'analisi ha considerato i principali strumenti programmatici a livello sovraordinato e locale; in tale analisi non è stato considerato il Piano Aria e Clima del Comune, approvato in via definitiva dal Consiglio Comunale in data 21 febbraio 2022; tuttavia il PAC è stato considerato all'interno del documento nelle valutazioni inerenti il quadro ambientale di riferimento e i potenziali impatti del progetto, relativamente alla componente Qualità dell'aria e agli aspetti relativi agli impatti climatici;
- dall'analisi effettuata non emergono incoerenze con gli obiettivi e le previsioni programmatiche; a livello di pianificazione locale il progetto è già previsto negli strumenti di pianificazione generale (in particolare nel Piano di Governo del Territorio) e nella pianificazione settoriale (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e Piano Generale del Traffico Urbano);
- dall'analisi effettuata non emergono interferenze con ambiti o elementi caratterizzati da particolare valenza ambientale o paesaggistica o soggetti a particolari regimi di tutela; non si rilevano interferenze con siti Rete 2000 e con Aree protette, né con elementi della Rete ecologica regionale e comunale; la previsione è coerente con quanto previsto dalla rete ecologica metropolitana.

A completamento dell'analisi effettuata dal proponente, **non si rilevano inoltre significativi elementi di interferenza né** con i vincoli amministrativi e di difesa del suolo previsti nella Tavola R05 del PGT vigente né con i vincoli di tutela e salvaguardia previsti dalla Tavola R06 del PGT vigente.

Per quanto riguarda le osservazioni specifiche alle singole componenti ambientali si rimanda ai successivi paragrafi.

### 1.2 COMPONENTE 'RISORSE IDRICHE'

Per quanto concerne la componente risorse idriche, dallo Studio Preliminare Ambientale si osserva quanto segue.

In merito ai vincoli di carattere idrologico e idrogeologico previsti dal PGT del Comune di Milano:

- l'area non ricade in zone individuate dal Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA);
- l'area non interessa corsi idrici del reticolo idrografico e le loro fasce di rispetto (pag. 94);
- l'area non ricade nella fascia di rispetto di pozzi ad uso idropotabile (pag. 96);
- la soggiacenza della falda per l'area in esame è superiore ai 10 m (pag. 96);
- dalle indagini eseguite a supporto dello studio di prefattibilità (febbraio 2021), la soggiacenza della falda è stata misurata a livelli di profondità variabili da 17,4 a 16,8 m dal piano campagna; pertanto, non costituirebbe vincolo per le opere strutturali in progetto (pag. 104);
- L'intervento ricade in classe II di fattibilità geologica, fattibilità con modeste limitazioni (pag. 116).

In merito agli impatti dell'opera sulla componente idrica, durante la fase di cantiere, si afferma che il tracciato non interferisce con la funzionalità della rete idrica di superficie; le attività di scavo dei suoli coinvolgeranno gli strati più superficiali e poiché le acque sotterranee si presentano a quote mediamente profonde, superiori ai 10 m, non vengono stimati rischi dovuti a interferenze dirette con i sistemi di falda o acquiferi più superficiali.

Per la fase di esercizio, poiché l'opera si sviluppa essenzialmente al di sopra di spazi stradali e urbanizzati, l'intervento non risulta in grado di alterare le dinamiche idrauliche del contesto e si conclude che, data la tipologia di intervento e i mezzi impiegati, ed in ragione condizioni del contesto, non si rilevano rischi direttamente connessi all'opera in sé che possano determinare rischi per le acque (pagg. 149 e 150).

In merito al rispetto del principio di invarianza idraulica si afferma che:

- gli interventi ricadenti sulle superfici degli assi stradali di Via Brofferio, via Durando e Via Lambruschini risultano escluse dall'applicazione del R.R. n.7/2017 e s.m.i.
- le superfici delle solette inerbite, della fermata Durando e dei rilevati a monte e a valle della stazione ferroviaria Bovisa FN e del sottopasso di via Siccoli sono soggette a R.R. n.7/2017 presentando variazione della permeabilità rispetto al livello di pre-antropizzazione.

Viene precisato che il tratto compreso tra i due rilevati è oggetto di un ulteriore intervento infrastrutturale relativo alla stazione ferroviaria Bovisa FN e i drenaggi ed i sistemi di smaltimento relativi a tale area non sono parte del progetto infrastrutturale in oggetto.

Per le tratte in cui la sede tranviaria è condivisa con quella stradale, le superfici impermeabili degli assi viari esistenti saranno drenate da un sistema di caditoie collegato alle reti fognarie esistenti. L'intervento in progetto prevede di mantenere inalterata la gestione di tali sistemi.

Per le aree soggette al RR. n.7/2017 e s.m.i, a seconda delle caratteristiche dell'area di intervento, viene proposta infiltrazione nel suolo o negli strati superficiali del sottosuolo delle acque meteoriche o invaso e laminazione mediante vasche volano.

In conclusione, per quanto concerne la componente risorse idriche, non si hanno, per quanto di competenza, particolari osservazioni in merito all'intervento in oggetto. Nelle successive fasi progettuali sarà necessario redigere la Relazione di Invarianza Idraulica, secondo quanto previsto dal R.R. n.7/2017 e s.m.i..

### 1.3 COMPONENTE 'RUMORE'

Di seguito si riportano alcune considerazioni in merito alla componente "rumore" sulla base dell'analisi del documento "Studio di impatto acustico e vibrazionale" (codifica documento BU-0-P-G-IA-0105-3) a corredo del progetto di fattibilità tecnica ed economica del prolungamento tramviario Bausan-Villapizzone.

- lo studio analizza qualitativamente i possibili impatti prodotti durante la fase di cantiere ed esamina per mezzo di stime teoriche gli impatti generati nella fase di esercizio;
- la sorgente di rumore indagata è il prolungamento della linea tramviaria denominata "Metrotranvia Interquartiere Nord" da Bausan a Villapizzone FS. L'infrastruttura in progetto è attiva sia in periodo diurno sia in periodo notturno;
- in relazione alla fase di cantiere si valuta positivamente l'adozione delle linee guida di cui alla norma UNI 11728:2018 "Pianificazione e gestione del rumore di cantiere – Linee guida per il committente comprensive di istruzioni per l'appaltatore";
- si concorda con i punti individuati per lo svolgimento dei monitoraggi acustici durante la fase di cantiere e durante la fase di esercizio;
- in relazione alla fase di esercizio dell'infrastruttura tramviaria viene considerato lo scenario di traffico tramviario attualmente esistente sulla linea 2 (P.le Negrelli-P.za Bausan). Le stime sono eseguite sulla base del numero di transiti nei due periodi di riferimento (n. 254 transiti in periodo diurno dalle 6 alle 22; n. 20 transiti in periodo notturno dalle 22 alle 6) e in considerazione di un valore di SEL di riferimento pari a:
  - 84,4 dB(A) per i tratti in condizioni di transito a velocità medie;
  - 79,8 dB(A) per i tratti in curva (raggio 40 m).
- gli esiti dei calcoli previsionali evidenziano le seguenti potenziali situazioni critiche:
  - presso il recettore di via Angelo Brofferio 10 (R1) si stima un incremento dei livelli di rumore rispetto alla situazione ante operam tale da comportare una transizione da una situazione di conformità ad una situazione di non conformità nel periodo di riferimento diurno. La stima del superamento del valore limite diurno è di lieve entità (0,5 dB).
  - Presso i recettori di via Don Giuseppe Andreoli 18-20 (R2 e R3) si evidenzia una situazione ante operam caratterizzata da livelli di rumore bassi. A causa di tale situazione il disturbo generato dall'esercizio della nuova tranvia potrebbe generare criticità presso i recettori residenziali. Presso il recettore R2 inoltre si stima una non conformità in periodo notturno in riferimento al valore limite di classe III (50 dB(A)). L'entità del superamento è pari a 2 dB. Al fine di compensare l'impatto acustico generato vengono proposte due opere di mitigazione: l'adozione di un binario inerbato o l'installazione di pannelli fonoassorbenti lungo la parete sud dell'edificio al civico 10 di via Privata Maddalena Giudice Donadoni.
  - Presso il recettore R4 (aule universitarie del Politecnico, via Raffaele Lambruschini 4C, Building 26) si stima il superamento del valore limite diurno (50 dB(A)) stabilito dal DPR 459/98 per le scuole. L'entità del superamento è pari a 9 dB. Lo studio non presenta ipotesi di opere di mitigazione rispetto alla criticità rilevata.

In conclusione, si ritiene che lo studio di impatto acustico e vibrazionale a corredo del progetto di fattibilità tecnica ed economica del prolungamento tramviario Bausan-Villapizzone sia completo ed esaustivo.

Lo studio evidenzia una generalizzata conformità della tratta in progetto ad eccezione dei recettori residenziali R1 e R2 e del recettore scolastico R4.

Al fine di garantire la conformità dell'opera in progetto in fase di esercizio si raccomanda che le successive fasi progettuali presentino nel dettaglio gli interventi di mitigazione specificando anche l'eventuale ricorso a interventi diretti sui recettori nel caso in cui non sia possibile intervenire sulla sorgente e lungo la via di propagazione del rumore.

#### 1.4 COMPONENTE 'QUALITÀ DELL'ARIA'

Con riferimento allo Studio Preliminare Ambientale del Progetto di fattibilità tecnica ed economica della Metrotranvia Interquartiere Nord - Lotto 5 (Prolungamento della linea tranviaria 2 - tratta Bausan–Bovisa FNM – Villapizzone FS), per quanto riguarda la componente atmosfera e, in particolare, i potenziali impatti della fase di cantiere, si concorda che, trattandosi prevalentemente di lavori superficiali (rimozione del manto stradale, inserimento dei binari ..), l'impatto in termini di ricaduta di polveri atmosferiche dovrebbe risultare molto limitato.

In ogni caso, si concorda con la proposta di installare pannelli rigidi mobili di circa 3 metri di altezza lungo le recinzioni di cantiere per contenere la diffusione delle polveri prodotte.

Si deve ricordare, tuttavia, che dovranno essere integralmente rispettate anche 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, nonché il rispetto delle regole di circolazione per gli automezzi stradali (ZTL Area B).

Per quanto riguarda la fase di esercizio, non si hanno osservazioni, trattandosi del prolungamento di una linea di trasporto pubblico la cui realizzazione potrà contribuire positivamente agli obiettivi generali del Piano Aria e Clima che si prefigge la riduzione degli spostamenti con veicoli privati a motore.

#### 1.5 ALTRE COMPONENTI AMBIENTALI

In riferimento agli obiettivi del Piano Aria e Clima, relativamente ai temi dell'economia circolare e dell'adattamento ai cambiamenti climatici, si osserva quanto segue:

##### Rifiuti/Economia circolare

La componente ambientale in oggetto non è trattata in modo specifico all'interno del cap. 4 dello Studio Preliminare Ambientale, tuttavia il tema è analizzato ampiamente nei paragrafi relativi alla gestione delle materie e nella Relazione sulla gestione delle materie (BU-0111), in relazione alla gestione delle terre da scavo e/o dei rifiuti da demolizione, al loro possibile riutilizzo all'interno dell'opera stessa e allo smaltimento presso impianti di recupero; in particolare è previsto che: (c.f.r. pag 211 dello SPA):

- *i materiali di scavo saranno in parte riutilizzati in cantiere e la quota eccedente sarà destinata all'esterno. Sui materiali in eccesso, gestiti come rifiuto, saranno effettuate le analisi idonee alla caratterizzazione con lo scopo di verificarne l'ammissibilità al recupero che rappresenta il destino prioritario da favorire;*
- *nell'ambito della gestione dei materiali provenienti dalle attività di demolizione, è previsto il ricorso alla demolizione selettiva, anch'essa finalizzata a favorire il riutilizzo e il riciclaggio dei rifiuti mediante operazioni di recupero;*
- *in particolare, qualora le analisi per la caratterizzazione del rifiuto risultassero idonee, l'appaltatore dovrà dare la preferenza allo smaltimento in idoneo impianto di recupero off-site, nell'ottica dell'economia circolare,*

*favorendo il riutilizzo, il riciclaggio o altre operazioni di recupero, per almeno il 70% in peso dei rifiuti non pericolosi generati, per la produzione di materiali secondari utilizzabili in altri processi produttivi.*

Con riferimento all'ultimo punto, come peraltro già indicato nello SPA, si conferma la necessità nelle successive fasi progettuali di definire le modalità per la verifica del requisito indicato, coerentemente con quanto richiesto dalla Scheda 5 - Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all'ambiente, relativa agli 'Interventi edili e cantieristica generica non connessi con la costruzione/rinnovamento di edifici'.

#### Adattamento ai cambiamenti climatici

In linea con quanto richiesto ai fini del rispetto dei principi DNSH, nell'appendice 4 dello Studio Preliminare Ambientale è stata condotta una specifica "Analisi di resilienza ai cambiamenti climatici", con un'analisi qualitativa delle vulnerabilità e delle possibili soluzioni di adattamento rispetto al rischio climatico delle opere previste nell'ambito del progetto. Sono rimandati alle fasi progettuali successive eventuali approfondimenti tecnici.

Si ritiene che, ai fini della procedura di assoggettabilità a VIA, l'analisi effettuata sia esaustiva.

**In conclusione, non si rilevano elementi significativi per cui il progetto debba essere soggetto a VIA** e le indicazioni riportate sono da ritenere raccomandazioni che dovranno essere recepite nelle fasi di progettazione di maggiore dettaglio.

Rimanendo a disposizione per ogni eventuale chiarimento, si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

**IL DIRETTORE DI AREA**

Ing. Paola Cossettini

*Documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa*

**Responsabile dell'Unità:** Arch. Paola Liana Turato (tel. 02.884.67425)

e-mail: [DTA.VasTerritorio@comune.milano.it](mailto:DTA.VasTerritorio@comune.milano.it)

pec: [ambienteterritorio@pec.comune.milano.it](mailto:ambienteterritorio@pec.comune.milano.it)

**Pratica trattata da:**

Dott. Domenico Criseo (tel. 02.884.45008)

e-mail: [DTA.VasTerritorio@comune.milano.it](mailto:DTA.VasTerritorio@comune.milano.it)

pec: [ambienteterritorio@pec.comune.milano.it](mailto:ambienteterritorio@pec.comune.milano.it)



Fascicolo 10.6\2023\13

Pagina 1

Spettabili:

**Metropolitana Milanese SpA**

*c.a.: Dr. Ing. Maria Giovanna Lomongelli*

*Dr. Massimo Guzzi*

***[info@pec.metropolitanamilanese.it](mailto:info@pec.metropolitanamilanese.it)***

**Comune di Milano**

***[protocollo@postacert.comune.milano.it](mailto:protocollo@postacert.comune.milano.it)***

**PARCO REGIONALE DELLE GROANE**

*c.a.: Direttore Dr. Mario Roberto Girelli*

*Resp. Area Tecnica Arch. Mauro Botta*

***[protocolloparcogroane@promopec.it](mailto:protocolloparcogroane@promopec.it)***

**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, di competenza della Città Metropolitana di Milano, per il progetto di Metrotranvia Interquartiere Nord – lotto 5; prolungamento della linea 2, tratta Bausan-Bovisa FNM-Villapizzone FS, Milano, rispetto al Sito Rete Natura 2000 IT2050001\ZSC “Pineta di Cesate”, rif. SILVIA: verVIA 501-MI, 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 (VIncA) – 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 15\03\2022, prot. n.42536, 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;

Richiamato che in data 22\03\2023, prot. n.46590, la suddetta società ha presentato allo scrivente Settore, l’istanza per la procedura di Valutazione di Incidenza (V.Inc.A.), allegando l’Allegato F per lo Screening di Incidenza;

Preso atto che in data 11\05\2023, prot. n.74140, è stato protocollato il “Sentito” dell’Ente Gestore;

Richiamato che in data 15\05\2023, in quanto partita in ritardo per un blocco dell’applicativo, prot. n.75529, lo scrivente Settore ha richiesto quale integrazione documentale il “Sentito” (ex-parere obbligatorio), propedeutico al parere di Screening di Incidenza, dell’Ente Gestore del Sito più vicino, il Parco Regionale delle Groane;

Precisato che la valutazione ha riguardato il Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050001 “Pineta di Cesate”.

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 Parco delle Groane, che si è così espresso:

*“RITENUTO di condividere la valutazione di assenza di incidenza negativa sulla conservazione degli habitat e delle specie di flora e fauna per la cui tutela della Zona Speciale di Conservazione PINETA DI CESATE (IT2050001) è stata istituita;  
.....omissis.....*

#### D E T E R M I N A

*DI ESPRIMERE, ai sensi della D.g.r. 29 marzo 2021 - n. XI/4488, per quanto di competenza,*

*PARERE FAVOREVOLE al rilascio del parere finale e definitivo da parte dell’Autorità Competente, dando atto che l’intervento non abbia effetti significativi sul sito tutelato e non necessitando quindi di procedere alla Valutazione Appropriata sull’integrità della Zona Speciale di Conservazione PINETA DI CESATE (IT2050001) sulla funzionalità della Rete Ecologica Regionale”.*

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 la tipologia dell’intervento proposto, lo stato attuale delle aree urbanizzate interessate dalla nuova rete di metrotranvia, la sua rilevantissima distanza dal Sito ed i numerosi e cospicui elementi di discontinuità presenti, sia quartieri edificati che infrastrutture lineari, si ritiene che **non** vi sia il rischio di incidenze negative, sia dirette che indirette, sul Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050001 “Pineta di Cesate”.*

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 Metrotranvia Interquartiere Nord – lotto 5; prolungamento della linea 2, tratta Bausan-Bovisa FNM-Villapizzone FS, Milano, rispetto al Sito Rete Natura 2000 IT2050001\ZSC “Pineta di Cesate”.

Si informa infine che tutta la documentazione relativa allo 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”



**Città  
metropolitana  
di Milano**

# 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:	Metrotranvia Interquartiere Nord - Lotto 5 PROLUNGAMENTO DELLA LINEA TRANVIARIA 2 TRATTA BAUSAN–BOVISA FNM–VILLAPIZZONE FS.
Tipologia P/P/I/A:	<input type="checkbox"/> <i>Piani faunistici/piani ittici -Calendari venatori/ittici</i> <input type="checkbox"/> <i>Piani urbanistici/paesaggistici</i> <input type="checkbox"/> <i>Piani energetici/infrastrutturali</i> <input type="checkbox"/> <i>Altri piani o programmi: .....</i> <input type="checkbox"/> <i>Ristrutturazione / manutenzione edifici DPR 380/2001</i> <input type="checkbox"/> <i>Realizzazione ex novo di strutture ed edifici</i> <input type="checkbox"/> <i>Manutenzione di opere civili ed infrastrutture esistenti</i> <input type="checkbox"/> <i>Manutenzione e sistemazione di fossi, canali, corsi d'acqua</i> <input type="checkbox"/> <i>Attività agricole</i> <input type="checkbox"/> <i>Attività forestali</i> <input type="checkbox"/> <i>Manifestazioni motoristiche, ciclistiche, gare cinofile, eventi sportivi, sagre e/o spettacoli pirotecnici, eventi/riprese cinematografiche e spot pubblicitari, etc.</i>  <input checked="" type="checkbox"/> <i>Altro (specificare) : Realizzazione del prolungamento di una linea tranviaria</i>
Proponente:	Metropolitana Milanese per conto del Comune di Milano
<p>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.?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p> <p>Se, SI, fare riferimento alla procedura e specificare:</p> <p>Verifica di assoggettabilità alla VIA, di competenza Città Metropolitana di Milano, Rif. SILVIA: <b>verVIA 501MI</b></p>	
<b>SEZIONE 1 – LOCALIZZAZIONE, INQUADRAMENTO TERRITORIALE, VERIFICA DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE E SINTESI DELLA PROPOSTA</b>	
<b>1.1. LOCALIZZAZIONE ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE</b>	
Regione: LOMBARDIA  Comune: MILANO Prov.: MI  Località/Frazione: Piazza Bausan, Via Angelo Brofferio, Via Giovanni Durando, Stazione FS Bovisa, Via Raffaele Lambruschini  Indirizzo: \	<i>Contesto localizzativo</i>  <input checked="" type="checkbox"/> Centro urbano Zona periurbana <input type="checkbox"/> Aree agricole Aree industriali <input type="checkbox"/> Aree naturali

Particelle catastali:( <i>se ritenute utile e necessarie</i> )				<input type="checkbox"/>	
Coordinate geografiche:( <i>se ritenute utili e necessarie</i> )S.R.: .....	LAT.				
	LONG.				
Nel caso di <b>Piano/Programma</b> , descrivere area vasta di attuazione( <i>oppure fare riferimento alla specifiche della documentazione di piano o programma</i> ): <u>non pertinente</u>					

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

	SI	No			
<input type="checkbox"/> File vettoriali/shapefile della localizzazione dell'P/P/I/A			<b>X</b> Relazione descrittiva ed esaustiva dell'intervento/attività		
<input type="checkbox"/> Carta zonizzazione di Piano			<input type="checkbox"/> Eventuali studi ambientali disponibili		
<input type="checkbox"/> Relazione di Piano/Programma			<input type="checkbox"/> Cronoprogramma di dettaglio		
<b>X</b> Planimetria di progetto e delle eventuali aree di cantiere			<b>X</b> Altri elaborati tecnici: <b>Studio Preliminare Ambientale</b>		
<b>X</b> Ortofoto con localizzazione delle aree di P/I/A e eventuali aree di cantiere			<b>X</b> Altri elaborati tecnici: <b>Progettazione preliminare</b>		
<input type="checkbox"/> Adeguate cartografie dell'area di intervento (anche GIS)			<input type="checkbox"/> Altro: .....		
<input type="checkbox"/> Informazioni per l'esatta localizzazione e cartografie			<input type="checkbox"/> Altro: .....		
<b>X</b> 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 alle specifiche della documentazione presentata dal proponente):

Il tracciato del prolungamento T2 Bausan – Bovisa FNM – Villapizzone FS è esteso per circa 1.250 m dall'esistente anello di inversione di Piazza Bausan fino ai respingenti dei tronchini del capolinea di Villapizzone FS previsto in prossimità dell'omonima stazione RFI.

Lungo il tracciato sono presenti tre nuove fermate: Durando, Bovisa FN e Villapizzone FS, a cui si aggiunge una fermata prevista ai piedi della stazione ferroviaria di Bovisa che fungerà da capolinea della tratta fino al completamento delle strutture della stazione stessa e la cui realizzazione è subordinata all'effettiva disponibilità delle opere di scavalco della linea ferroviaria connesse con gli interventi di potenziamento del Nodo ferroviario di Bovisa.

La fermata Bausan, attuale ed esistente capolinea, si trova in via degli Imbriani, immediatamente a sud di Piazza Bausan.

Il prolungamento in progetto verrà interamente percorso dalla linea T2 e, da via Durando, anche dalla linea T7 Interquartiere proveniente da nord. In corrispondenza dell'innesto fra le due linee tranviarie si avrà pertanto, lungo via Durando, la formazione di un trivio che consentirà la gestione dell'intersezione delle linee tranviarie stesse.

La sede tranviaria del trivio, che viene a trovarsi in corrispondenza della zona di sviluppo urbanistico denominata PA9, posta di fronte alla sede del Politecnico di via Durando, sarà sviluppata integralmente in questa fase progettuale in modo da integrarsi con le opere di urbanizzazioni realizzate nell'ambito del PA9 ed in previsione del prossimo prolungamento della linea T7 sopra richiamato.

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

**SITI NATURA 2000**

<b>ZSC</b>	<b>IT2050001 _</b>	<b>PINETA DI CESATE</b>
	<b>IT_-----</b>	

Obiettivi e Misure di conservazione e/o Piano di Gestione	<u>Per ogni sito Indicare lo strumento di gestione e l'atto approvativo</u>	
	<b>IT_-----</b>	Strumento di gestione:.....
<i>(compilare solo se utile alla valutazione della proposta)</i>		

<b>2.1 - Il P/P/I/A interessa aree naturali protette nazionali o regionali?</b>  <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	<b>Aree Protette ai sensi della Legge 394/91: EUAP _-----</b> ..... 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.)?

(verifica facoltativa, laddove ritenuta opportuna)

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 2050001** distanza dal sito: circa 10,5 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:

Oltre alla distanza decisamente significativa, la tratta di metrotramvia in oggetto si colloca all'interno dell'urbanizzato milanese, che determina una discontinuità molto ingente rispetto al Sito Rete Natura meno lontano.

## SEZIONE 3 - ADEGUATE CONOSCENZE E BASI INFORMATIVE DEL SITO/I NATURA 2000 INTERASSATO/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 2050001

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)

<b>STANDARD DATA FORM</b>  <i>Habitat e Specie di interesse comunitario presenti (All. I e II DH, Art. 4 DU),</i>	<b>STATO DI CONSERVAZIONE</b>  <i>Report art. 17 DH o 12 DU, o info più di dettaglio da PdG e MdC.</i>	<b>OBIETTIVO E/O MISURE DI CONSERVAZIONE</b>  <i>Obiettivi* e/o Misure di Conservazione e/o Piani di Gestione. (*se definiti)</i>	<b>PRESSIONI E/O MINACCE</b>  <i>Report art. 17 DH o 12 DU, o info più di dettaglio da PdG e MdC.</i>
HABITAT 9190  4030	C  B		
ANFIBI 1167  1215	B  B		
INVERTEBRATI 1088  1083	C  C		
PIANTE 1898	C		
Ulteriori utili informazioni sulle caratteristiche del sito/i Natura 2000 e/o eventuali ulteriori pressioni e minacce identificate nello SDF: <i>(informazioni facoltative)</i>	..... ..... ..... .....		
<b>4.1 - Determinare se il P/P/I/A è direttamente connesso o necessario alla gestione del sito Natura 2000?</b>			
La proposta è direttamente connessa alla gestione del sito Natura 2000?  <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	Se, <b>Si</b> , in che modo la proposta potrà contribuire al raggiungimento di uno o più obiettivi di conservazione del sito?  ..... ..... .....		
<b>SEZIONE 5 – ANALISI DEI POSSIBILI FATTORI DI INCIDENZA</b>			
<b>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</b>			
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?  <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO  Se, <b>No</b> , 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, Sì, riportare elenco nella sezione 7, parte (A) "Verifica completezza integrazioni".  SÌ  NO

Se SÌ, perché: .....

.....

.....

## 5.3 - Analisi di eventuali effetti

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

SÌ  NO

Se, Sì, quali:

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 apposito atto Condizioni d'obbligo)

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

SÌ  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 Sì/No)

Riferimento l'Atto di individuazione delle Condizioni d'Obbligo:

Condizioni d'obbligo inserite:

Se **No**, perché:

Data la distanza dal Sito, le innumerevoli discontinuità presenti ed il fatto che l'intervento tramviario è previsto all'interno dell'urbanizzato, non risultano necessarie condizioni d'obbligo.

**6.3 - Sono state richieste integrazioni e/o l'inserimento di ulteriori Condizioni d'obbligo?** Se, Sì, riportare

elenco nella sezione 7, parte (B) "Verifica completezza integrazioni".

SI  NO

Se **SI**, perché:

.....  
.....

### SEZIONE 7-VERIFICA COMPLETEZZA INTEGRAZIONI RICHIESTE

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) .....

SI  NO

2) .....

SI  NO

3) .....

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) .....

SI  NO

2) .....

SI  NO

3) .....

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

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: NESSUNO

*(n.b. ripetere per ogni habitat coinvolto)*

No

SI

Permanente

Temporaneo

**Possibile frammentazione di habitat di interesse comunitario:**

cod. habitat: NESSUNO

*(n.b. ripetere per ogni habitat coinvolto)*

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: NESSUNA

*(n.b. ripetere per ogni specie coinvolta)*

No

SI

Permanente

Temporaneo

**Possibile perdita diretta/indiretta di specie di interesse comunitario**  
*(n.b. ripetere per ogni specie coinvolta)*

specie: NESSUNA

N. coppie, individui, esemplari da SDF: .....

No

SI

Stima n. (coppie, individui, esemplari) persi:

.....

<p><b>Possibile perdita/frammentazione di habitat di specie:</b></p> <p>specie: NESSUNA</p> <p>tipologia habitat di specie:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p><i>(n.b. ripetere per ogni habitat di specie coinvolto)</i></p>	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> SI  <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporaneo
<p><b>9.3 –Valutazione effetti cumulativi</b></p>	<p>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?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO</p>	
<p><b>9.4 –valutazione effetti indiretti</b></p>	<p>La proposta può generare incidenze indirette sul sito Natura 2000?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO</p> <p>Se Si, quali:</p>	
<p><b>SEZIONE 10 - SINTESI VALUTAZIONE</b></p>		

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

SI  NO

Se, **Si**, perché:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

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

SI  NO

Se, **Si**, perché:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

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

SI  NO

Se, **Si**, perché:

.....  
.....  
.....  
.....

**SEZIONE 11 – CONCLUSIONE DELLO SCREENING SPECIFICO**

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

Considerata la tipologia dell'intervento proposto, lo stato attuale delle aree urbanizzate interessate dalla nuova rete di metrotranvia, la sua relevantissima distanza dal Sito ed i numerosi e cospicui elementi di discontinuità presenti, sia quartieri edificati che infrastrutture lineari, si ritiene che **non** vi sia il rischio di incidenze negative, sia dirette che indirette, sul Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050001 "Pineta di Cesate".

**SEZIONE 12 – CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO DI SCREENING**

**Esito positivo**

**Esito negativo**

<p><b><u>ESITO DELLO SCREENING:</u></b></p> <p><i>(le motivazioni devono essere specificate nella sezione 12)</i></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <b>POSITIVO (Screening specifico)</b>  <i>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.</i></p>	<p><input type="checkbox"/> <b>NEGATIVO</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>RIMANDO A VALUTAZIONE APPROPRIATA</b></p>	
	<p><input type="checkbox"/> <b>ARCHIVIAZIONE ISTANZA</b> <i>(motivata da carenze documentali/mancate integrazioni – sez. 8. oppure da altre motivazioni di carattere amministrativo)</i>      Specificare (se necessario):</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		
<p><b>Ufficio / Struttura competente:</b></p>	<p><b>Valutatore</b></p>	<p><b>Firma</b></p>	<p><b>Luogo e data</b></p>
<p>SETTORE QUALITA' DELL'ARIA, RUMORE, ENERGIA</p>	<p>Stefano Gussoni</p>	<p>.....</p>	<p>Milano, 18 Maggio 2023</p>