

ATTI PUBBLICATI

Atti Dirigenziali

Repertorio Generale: **537 del 26/01/2018**

Protocollo: **20332/2018**

Titolario/Anno/Fascicolo: **9.6/2017/36**

In Pubblicazione: dal **26/1/2018** al **10/2/2018**

Struttura Organizzativa: SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE
Dirigente: DE VITA EMILIO

OGGETTO: **VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA V.I.A., AI SENSI DELL'ART. 20 DEL D.LGS. 3 APRILE 2006, N. 152, DI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO, PER IL PROGETTO DI "PROLUNGAMENTO TRANVIARIO VIA ANASSAGORA-QUARTIERE ADRIANO LOTTO 2", DA REALIZZARSI IN COMUNE DI MILANO. PROPONENTE: MM S.P.A. RIF. SILVIA: PROCEDURA VER 305 MI**

Documenti:  [Testo dell'Atto](#)

Annulla

Per poter visualizzare i files in formato .pdf è necessario avere installato il software Acrobat Reader (disponibile [qui](#)).

Per poter visualizzare i documenti firmati digitalmente è consigliato scaricare e installare il software DIKE (disponibile [qui](#)).

Portale Istituzionale

- [Chi Governa](#)
- [Conosci la Città Metropolitana](#)
- [Albo Pretorio On-Line](#)
- [Amministrazione trasparente](#)

Questo sito web utilizza i cookie al fine di migliorarne la fruibilità. Continuando ad usufruire di questo sito, l'utente acconsente ed accetta l'uso dei cookie.

Per maggiori informazioni consulta la nostra [Cookie policy](#).



Area Pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico
Settore Pianificazione territoriale e programmazione delle infrastrutture

Decreto Dirigenziale

Raccolta Generale n° 537 del 26/01/2018

Prot. n 20332 del 26/01/2018

Fasc. n 9.6/2017/36

Oggetto: Verifica di assoggettabilità alla V.I.A., ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, di competenza della Città Metropolitana di Milano, per il progetto di “Prolungamento tranviario Via Anassagora-Quartiere Adriano Lotto 2”, da realizzarsi in Comune di Milano. Proponente: MM S.p.A. Rif. SILVIA: procedura VER 305 MI

IL DIRETTORE DEL SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

Premesso che:

- con la Legge n. 56/2014 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni", la Città metropolitana dal 1° gennaio 2015 è subentrata alla Provincia di Milano, succedendo ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi ed esercitandone le funzioni;
- il comma 44 dell'art. 1 della citata Legge n. 56/2014 specifica le funzioni fondamentali della Città metropolitana e il comma 46 demanda allo Stato e alle Regioni, ciascuno per le proprie competenze, l'attribuzione di funzioni ulteriori alle Città metropolitane;

Richiamate pertanto:

- la L.R. n. 19/2015 “Riforma del sistema delle autonomie della Regione e disposizioni per il riconoscimento della specificità dei territori montani in attuazione della Legge n. 56/2014”;
- la L.R. n. 32/2015 “Disposizioni per la valorizzazione del ruolo istituzionale della Città metropolitana di Milano e modifiche alla L.R. n. 19/2015”;

Visto il D.Lgs. n. 267/2000 “Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali”, e s.m.i.;

Visti e richiamati:

- lo Statuto della Città metropolitana approvato dalla Conferenza metropolitana dei Sindaci con delibera n. 2 del 22/12/2014, atti 261846/1.10/2014/29 ed in particolare gli artt. 49 e 51 in materia di attribuzioni di competenze dei Dirigenti;
- gli artt. 43 e 44 del Regolamento sull'Ordinamento degli uffici e dei servizi approvato da ultimo con Deliberazione Consiglio Metropolitano n. 35 del 23/05/2016 in materia di attribuzioni ai dirigenti ed individuazione degli atti di loro competenza;
- il vigente Regolamento sul procedimento amministrativo e sul diritto di accesso agli atti amministrativi;
- il vigente Regolamento sul sistema dei controlli interni ed in particolare l'art. 11, comma 5;

Richiamato il decreto del Sindaco Metropolitano n. 282 del 16/11/2016 con il quale sono stati conferiti gli incarichi ai dirigenti a tempo indeterminato della Città metropolitana di Milano;

Attestato che sono stati effettuati gli adempimenti richiesti dalla Legge n. 190/2012, dal Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTCPT) della Città metropolitana di Milano e che sono state osservate le Direttive impartite a riguardo;

Attestata, altresì, l'osservanza dei doveri di astensione in conformità a quanto previsto dagli artt. 5 e 6 del Codice di comportamento della Provincia di Milano, ora Città metropolitana di Milano;

Richiamato il Decreto del Sindaco Metropolitano n. 205 del 29/06/15 che individua la competenza per “l'emissione degli Atti finali a rilevanza esterna relativi ai procedimenti [...] di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) dei progetti soggetti a VIA di competenza regionale, ai sensi dell'art. 2 della L.R. n. 5/2010”;

Visti e richiamati, per quanto riguarda la Valutazione di Impatto Ambientale:

- il D.Lgs. n. 152/2006 “Norme in materia ambientale” e s.m.i., con specifico riferimento alla Parte seconda, Titolo III, che disciplina le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale;
- la D.G.R. n. 8210/2008, che modifica ed integra la D.G.R. n. 3667/2006 “Determinazioni in merito all'espletamento

delle procedure previste in materia di Valutazione di Impatto Ambientale”;

- la L.R. n. 5/2010 “Norme in materia di Valutazione d'Impatto Ambientale” e s.m.i., che disciplina la procedura di valutazione di impatto ambientale regionale conferendo alle Province le competenze in materia di V.I.A. e stabilisce che le Province sono Autorità competenti per le procedure di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Impatto Ambientale per i progetti di cui all’Allegato B, paragrafo 7, lettera l) “Tramvie ed altri sistemi di trasporto a guida veicolata (escluse le filovie), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri”;

- il R.R. n. 5/2011 di attuazione della L.R. n. 5/2010;

- la D.G.R. n. 4792/2016 “Linee guida per la componente salute pubblica negli studi di impatto ambientale e negli studi preliminari ambientali in revisione delle Linee Guida per la componente salute pubblica negli studi di impatto ambientale di cui alla D.G.R. 1266/2014”;

- la D.G.R. n. 5565/2016 “Linee guida per la valutazione e tutela della componente ambientale biodiversità nella redazione degli studi di impatto ambientale e degli studi preliminari ambientali e a supporto delle procedure di valutazione ambientale”;

- la D.G.P. n. 10 del 24/01/12 “Conferimento alle Province delle competenze sulla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) e di Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A.”, la quale assegna al Settore Pianificazione territoriale e programmazione delle infrastrutture della Provincia di Milano la competenza per le procedure di V.I.A.;

- lo Statuto della Città Metropolitana di Milano, che, agli artt. 33 c. 2 e 37, sancisce che la stessa esercita le funzioni fondamentali delle Province stabilite dall'art. 1 comma 85 della Legge n. 56/2014, tra cui la tutela e valorizzazione dell'ambiente, e le altre funzioni in materia di governo del territorio di beni paesaggistici già attribuite alla Provincia;

Visto che l'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006 stabilisce che il proponente dell’opera deve presentare l’istanza di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale all’Autorità Competente, allegando il progetto preliminare, lo Studio Preliminare Ambientale, l’avviso pubblico di avvenuto deposito dell’istanza;

Preso atto che il Responsabile del procedimento è il Dott. Emilio De Vita, Direttore del Settore Pianificazione territoriale e Programmazione delle Infrastrutture e che l’istruttoria è stata svolta dall’arch. Marco Felisa.

Inoltre, preso atto che:

- il 16/08/17, protocollo Città Metropolitana n. 196128, la Società MM S.p.A., con sede legale a Milano (MI), in via del Vecchio Politecnico 8, ha presentato “istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto del “Prolungamento tranviario ViaAnassagora-Quartiere Adriano,lotto2, da realizzarsi in Comune di Milano (MI)”;

- il progetto in questione, ai fini della procedura V.I.A., rientra nelle categorie di intervento di cui alla L.R. n. 5/2010, Allegato B, paragrafo 7, lettera l) “Tramvie ed altri sistemi di trasporto a guida veicolata (escluse le filovie), funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri”.

- il 10/08/17 la Società proponente ha provveduto al regolare versamento degli oneri istruttori, calcolati sulla base della valutazione degli interventi in oggetto;

- il 17/08/17 è avvenuta la pubblicazione dell’avviso di deposito dell’istanza di verifica di assoggettabilità alla V.I.A., ai sensi dell'art. 20, comma 2, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., sul sito web dell’Autorità competente e sul portale S.I.L.V.I.A. della Regione Lombardia; il procedimento di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. è formalmente avviato dalla data di tale pubblicazione;

- il 30/10/17 con nota protocollo n. 252916, la Città Metropolitana di Milano ha richiesto integrazioni documentali, ai sensi dell'art. 26 comma 3 e dell'art.29quater comma 8 del D.Lgs. n. 152 /2006 e s.m.i.;

- il 28/11/17 la Società proponente, con nota protocollata dalla Città Metropolitana di Milano n. 274916, ha trasmesso la documentazione integrativa completa del progetto, relativa ai punti:

- 1 - Contenuti dello studio preliminare ambientale;

- 2 - Linee Guida regionali per la tematica “biodiversità”;

- 3 - Gestione delle terre rocce da scavo;

- 4 - Rifiuti prodotti durante le attività di cantiere;

- 5 - Sistema idraulico, idrologico e falda;

- 6 - Approfondimenti sulla gestione delle attività di cantiere.

Rilevato, in merito alle caratteristiche del progetto, che:

Il progetto di prolungamento della metrotranvia Testi-Bicocca-Precotto, dall’attuale attestamento presso il deposito ATM di Precotto, fino al Quartiere Adriano, rientra nel disegno di “metro-tranvia interperiferica nord” Certosa FS - Bovisa FN - Ca' Granda - Bicocca - Precotto - Adriano - Cascina Gobba M2. In particolare, il progetto in istruttoria, rappresenta una prima tratta funzionale, rispetto all’ulteriore prolungamento della linea fino alla stazione M2 di Cascina Gobba.

Il tracciato di progetto della tratta Anassagora - Adriano, percorre in sede propria e riservata le vie Tremelloni e Adriano, in una zona urbana ed edificata. Si estende per circa 1,5 km, dall’attuale capolinea di via Assagora sino al nuovo capolinea provvisorio di via Adriano e prevede 4 nuove fermate oltre allo spostamento della prima fermata, esistente.

Il tracciato si sviluppa in piano con le seguenti caratteristiche:

- in via Tremelloni, il tracciato tranviario è posizionato sul lato nord della strada, lungo il perimetro del deposito ATM di Precotto, in sede propria a doppio binario con interasse di 3,70 m., con piattaforma inerbita e pali di sostegno della linea aerea nell'interbinario.
- in via Adriano, il tracciato è in centro strada, in sede promiscua riservata (tram+bus), con carreggiata stradale larga 7 m.

Il prolungamento tranviario richiede il collegamento del nuovo binario con la tratta esistente e con il deposito Precotto, tramite un dispositivo di armamento costituito da sei scambi e tre intersezioni. Il binario è del tipo massivo, ovvero su platea in c.a.

Sono previste varie soluzioni che consentono di ottimizzare la coerenza dell'infrastruttura con l'ambiente urbano. In nessun tratto della metrolinvia viene lasciato il binario in vista, oltre alla normale pavimentazione in conglomerato bituminoso, sono previsti pavimentazione in massetti autobloccanti e rivestimento con manto erboso.

Il progetto prevede l'impermeabilizzazione di alcune aree, nel tratto tra via Anassagora e via Ponte Nuovo, necessarie per la realizzazione di un capping, quale intervento di messa in sicurezza di un'area di bonifica. Le acque di piattaforma stradale raccolte su tali aree impermeabili e sull'area di parcheggio di via Anassagora, saranno invase in apposita cisterna e sarà verificata la possibilità di riuso per irrigazione del binario inerbito e delle aree residuali.

Nella restante parte del tracciato, la sede tranviaria è progettata in modo da garantire lo smaltimento delle acque per infiltrazione, lateralmente ai binari tranviari.

Le tipologie di cantiere per la realizzazione dell'intervento si distinguono in:

- cantiere fisso, area logistica destinata ad ospitare i servizi per le maestranze;
- cantiere temporaneo, area di lavoro corrispondente alla porzione di sede tranviaria da realizzare.

La tipologia dell'intervento prevede scavi, movimenti terra e reinterri, demolizioni, getti in cls, movimentazione e posa rotaie, fissaggio e saldature delle rotaie, posa pali, pavimentazioni in massetti autobloccanti, conglomerato bituminoso, asfalto colato.

Per le lavorazioni sono stati individuati due cantieri fissi, con funzione anche di aree logistiche, collocati alle due estremità dell'intervento.

La tempistica realizzativa ipotizzata per la realizzazione delle opere in progetto prevede una durata complessiva dei lavori di 730 giorni naturali consecutivi.

Riscontro, dal punto di vista programmatico, che:

1) il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato con D.C.P. n. 93 del 17/12/13, prevede, per l'area ove ricade il progetto:

1a) nella Tav.1, "Sistema infrastrutturale", sez.3, l'intervento di prolungamento tranviario è riportato e individuato come "opera allo studio";

1b) nella Tav.4, "Rete ecologica", nell'area limitrofa al progetto ricadono, seppur marginalmente:

- il corridoio regionale primario ad alta antropizzazione, in corrispondenza del fiume Lambro (a circa 350m.);
- il PLIS - Parco locale di interesse Sovracomunale della Media Valle del Lambro, a circa 150m. Dall'intersezione di via Tremelloni e via Adriano.

2) Il PGT del Comune di Milano, nel piano triennale delle opere 2012-2013-2014, individua specifici interventi di incremento della capacità del TPL, intesi come "Linea di Forza del Trasporto Pubblico Locale", tra cui l'estensione della linea tranviaria da Via Anassagora a Via Adriano.

Riscontro che il 22/12/17, protocollo Città metropolitana n. 296910, è pervenuto il contributo del Dipartimento di Milano e Monza e Brianza di Arpa Lombardia relativo all'esame delle integrazioni, nello specifico è stato rilevato che: "...esaminato lo studio preliminare ambientale e le integrazioni allo stesso, per quanto di competenza, si ritiene che gli impatti ambientali nelle fasi di cantiere e di esercizio del progetto in esame sono stati sufficientemente descritti e che per ogni impatto significativo e negativo sono state indicate adeguate misure di mitigazione per evitarlo, prevenirlo o minimizzarlo anche attraverso l'adozione di adeguate modalità realizzative progettuali. Pertanto la realizzazione del progetto deve tener conto delle condizioni ambientali individuate dal Proponente e indicate nella tabella 1 di cui all'Allegato 1 della relazione integrativa".

Si suggerisce inoltre di valutare la possibilità di utilizzare materiali reperiti nel mercato del recupero dei rifiuti (es. inerti da demolizione riciclati) quale sottofondo della nuova linea tramviaria.

Riscontro inoltre che il 10/01/18, protocollo Città metropolitana n. 5093, è pervenuto il contributo di Terna Rete Italia, che, a seguito delle integrazioni, non ha rilevato problematiche.

Riscontro che il 22/01/18, protocollo Città metropolitana n. 15718, è pervenuto il contributo del Comune di Milano, che, a seguito delle integrazioni, ha formulato osservazioni relativamente alla componente rumore, atmosfera e viabilità, richiedendo approfondimenti e integrazioni da sviluppare nel progetto definitivo.

In relazione al rumore, il Comune di Milano sostiene che "in relazione all'anello di capolinea Quartiere Adriano [...] sarebbe opportuno prevedere il modificatore d'attrito".

In relazione alla componente traffico, viene segnalato preliminarmente che si ritiene necessario che "gli interventi siano

realizzati in soggezione di traffico, al fine di limitare le interferenze e le limitazioni alla circolazione.” Si reputa inoltre necessario “in sede di definizione del progetto definitivo [...] verificare la localizzazione dell'accesso al deposito e dell'ingresso per parcheggio, essendo entrambi in curva” approfondire “la gestione semaforica del nodo Tremelloni-Anassagora-Ponte nuovo”, approfondire “con l'ausilio di micromodello, l'inserimento della fase semaforica aggiuntiva nel nodo Tremelloni-Lussu-Adriano [...] gli effetti della chiamata del verde da parte del tram nel nodo Adriano-Vipiteno”. Sempre con riferimento al nodo Adriano-Vipiteno, il Comune di Milano ritiene necessario “in direzione nord, dopo l'intersezione di via Vipiteno, garantire due corsie di marcia in uscita dall'intersezione.” Ritiene inoltre necessario “studiare opportuni attraversamenti pedonali, avendo verificato gli aspetti di sicurezza degli stessi” e “progettare i collegamenti ciclabili lungo la via Adriano, in modo da non impedire la futura realizzazione”. In generale, il Comune di Milano ritiene necessario “effettuare opportune verifiche della funzionalità dei nodi sopra evidenziati in termini di flussi, accodamenti, piani semaforici e tenendo conto delle linee su gomma del trasporto pubblico locale (linee 53, 56, 86)”. Ritiene infine di suggerire un diverso posizionamento delle banchine di sosta, in posizione sfalsata anziché contrapposta, un diverso disegno degli attraversamenti pedonali al fine di garantire il rispetto delle norme di sicurezza, oltre alla realizzazione di un binario di scavalco presso il capolinea.

Riscontrato inoltre che il 10/01/18, protocollo Città metropolitana n. 5093, è pervenuto il contributo di Terna Rete Italia, che, a seguito delle integrazioni, non ha rilevato problematiche.

Riscontrati e acquisiti i contributi dei Settori della Città metropolitana di Milano:

la nota del 08/01/18 protocollo n. 2967, del Settore rifiuti bonifiche e autorizzazioni integrate ambientali, nel richiamare la propria nota del 19/09/17 (prot. n. 218793), evidenzia una corretta impostazione delle procedure finalizzate al rispetto degli obblighi previsti dalla normativa vigente in materia di gestione dei rifiuti. Fornisce inoltre modalità operative per la localizzazione delle aree adibite al deposito temporaneo dei rifiuti, e per le verifiche analitiche e la tenuta dei registri. Con riferimento ad attività di scavo, si specificano le condizioni per il possibile riutilizzo nei rinterri e le condizioni per un utilizzo al di fuori del sito dal quale sono stati escavati.

Esaminata la documentazione depositata dal proponente costituita da Studio Preliminare Ambientale, progetto e integrazioni, pubblicata sul sito web regionale www.cartografia.regione.lombardia.it/silvia/;

Considerato che, con riferimento alla valutazione degli impatti sulle componenti ambientali, delle caratteristiche del progetto e della sua localizzazione, in relazione al rispetto dei vincoli e delle disposizioni degli strumenti pianificatori vigenti nel territorio, risulta quanto segue:

1) Aspetti programmatici

Il progetto è coerente con il quadro programmatico di riferimento.

2) Paesaggio

Il comparto attraversato dall'intervento non presenta elementi significativi e di pregio paesaggistico, così come riscontrabile sulla Tav.2 del PTCP vigente; non si rilevano interferenze con aree naturali protette o soggette a tutela né con gli elementi della Rete ecologica e nemmeno con gli ambiti agricoli di interesse strategico di cui alla Tav.6 del PTCP.

Il progetto, pur non impattando su elementi di pregio, non prevede particolari opere di mitigazione paesaggistica, fatta eccezione per l'attrezzatura a verde dell'infrastruttura stessa (binari inerbiti).

3) Gestione delle acque di piattaforma

Il progetto, così come integrato il 28/11/17, prevede che le acque di piattaforma stradale, nei tratti impermeabilizzati, siano stoccate e riutilizzate per irrigazione del binario inerbito. Per la restante parte del tracciato, la sede tranviaria è progettata in modo da garantire lo smaltimento delle acque per infiltrazione, lateralmente ai binari tranviari. Con questa configurazione progettuale lo smaltimento delle acque non pone problemi di impatto ambientale.

4) Interferenza con la falda

Il progetto non interferisce con la falda.

5) Componente salute pubblica

Il progetto, così come integrato il 28/11/17, dimostra che non aumenta l'esposizione della popolazione agli inquinanti.

6) Emissioni acustiche

Lo studio delle emissioni acustiche, per la fase di cantiere, propone di gestire l'impatto tramite tre processi, la classificazione e gestione dei recettori, la comunicazione - bidirezionale e interattiva - con i recettori e la scelta di macchinari meno rumorosi, da definire appropriatamente in un documento di sintesi che verrà predisposto dagli appaltatori.

Per la fase di esercizio, viene proposta una modellazione del fenomeno acustico dovuto al passaggio del tram, distinta per i transiti lungo rettilineo e in curva. Come riscontrato nel contributo istruttorio di ARPA del 22/12/17, protocollo n.296910, l'impostazione dello studio e i risultati della modellazione prefigurano uno scenario di rispetto dei limiti acustici di legge.

Con riferimento al contributo del Comune di Milano del 22/01/18, protocollo n.15718, che solleva perplessità legate al rumore prodotto nelle curve e soprattutto nell'anello di via Adriano, si ritiene opportuno monitorare, in fase di esercizio, il rispetto dei valori simulati e, nel caso, intervenire con impianti mitigativi.

7) Vibrazioni

Lo studio delle vibrazioni è stato condotto tramite stime ricavate da misurazioni vibrazionali pregresse, eseguite in situazioni analoghe. Come riscontrato nel contributo istruttorio di ARPA del 22/12/17, protocollo n.296910, l'impostazione dello studio e i risultati della modellazione prefigurano uno scenario di rispetto dei valori di riferimento di norma.

8) Componente biodiversità

Il progetto non presenta criticità legate ad interferenze con aree prioritarie per la biodiversità e con elementi della Rete ecologica regionale e provinciale.

9) Gestione dei rifiuti

Relativamente ai rifiuti prodotti durante i lavori, come riscontrato nella nota del 8/01/18 protocollo n.2967, del Settore rifiuti bonifiche e autorizzazioni integrate ambientali, si ritiene che la Società proponente abbia fornito una corretta impostazione delle procedure finalizzate al rispetto degli obblighi previsti dalla normativa vigente.

Con riferimento ad attività di scavo, durante le quali si avrà la produzione di materiali da scavo, considerato che gli elaborati di progetto prevedono che “nella fase in corso si assume che il materiale scavato per la realizzazione dell'opera stimato in circa 13.000 mc, verrà gestito in qualità di rifiuto e come tale inviato a smaltimento/recupero sulla base delle analisi caratterizzazione della pericolosità [...] verifica dei parametri ai fini dello smaltimento o del recupero [...]”, fatto salvo che all'esito delle indagini il materiale scavato che rispetta le condizioni dell'art. 185, comma 1 potrà essere riutilizzato nei rinterri.

Si rileva altresì che lo Studio Preliminare Ambientale integrato prevede che sulla base degli esiti delle indagini del suolo, qualora rispettato l'art. 185, comma 1, lett. c), parte del materiale scavato potrà essere riutilizzato per rinterri nello stesso sito in cui è stato scavato o gestito come sottoprodotto nel rispetto delle condizioni del D.M. 120/2017, escludendo nella fase progettuale attuale, il riutilizzo come sottoprodotti dei materiali scavati presso siti esterni. I terreni derivanti da operazioni di scavo sono esclusi dal campo di applicazione della disciplina in materia dei rifiuti ai sensi dell'art. 185, comma 1, lett. c), del D.Lgs. 152/2006 se trattasi esclusivamente di suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso di attività di costruzione, a condizione che sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato. Qualora, per i materiali da scavo sia previsto un utilizzo al di fuori dello stesso sito dal quale sono stati escavati, si precisa che gli stessi potranno essere gestiti come sottoprodotti a condizione che siano preventivamente rispettate le procedure e quanto stabilito dal D.P.R. 120 del 13/06/2017.

10) Interferenza con la componente traffico

Si ritiene opportuno verificare nelle successive fasi progettuali, anche tramite micro-modellizzazione basata su dati aggiornati, la funzionalità dei nodi Tremelloni-Anassagora-Ponte, Tremelloni-Lussu-Adriano, Adriano-Vipiteno, indagando gli effetti del progetto sui flussi di traffico, sugli accodamenti, e sui piani semaforici. A seguito di tali approfondimenti, il progetto potrà essere adeguato, ricercando una miglior sostenibilità della proposta infrastrutturale. Durante la fase di esercizio dell'opera, inoltre, si ritiene opportuno realizzare un adeguato monitoraggio per verificare l'affidabilità delle simulazioni e, nel caso, intervenire con interventi correttivi.

Sarà inoltre opportuno studiare nel dettaglio l'accesso al deposito e al parcheggio e la parte settentrionale dell'intersezione di via Vipiteno, in modo da garantire due corsie di marcia in uscita.

11) Opere stradali e accessi pedonali

Si ritiene opportuno studiare in sede di progettazione definitiva, come riscontrato nel contributo del Comune di Milano del 22/01/18, protocollo n.15718, possibili ottimizzazioni degli attraversamenti pedonali, verificando gli aspetti di sicurezza, del posizionamento delle banchine di sosta, per garantire il rispetto delle norme di sicurezza.

Valutato che, sulla base di quanto esposto precedentemente, il progetto in esame è compatibile con il sistema dei vincoli territoriali - ambientali vigenti nell'area e coerente con il quadro delle previsioni e indicazioni degli strumenti di pianificazione, ferme restando le indicazioni riprese nel successivo quadro prescrittivo.

Dato atto che, riguardo i tempi dell'istruttoria:

- il 17/08/17, con la pubblicazione degli elaborati e dell'Avviso al pubblico, è stato avviato il presente procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VIA;
- il 30/10/17, sono state richieste integrazioni documentali, interrompendo i tempi dell'istruttoria;
- il 28/11/17 la Società proponente, ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta;
- l'11/12/17, sono stati richiesti pareri agli Enti territoriali e ai soggetti competenti in materia ambientale, sulla documentazione integrata il 28/11/17;
- il 10/01/18, il Comune di Milano ha chiesto più tempo per poter trasmettere il proprio parere, il quale veniva formalizzato il 22/01/18.

DECRETA

di escludere dalla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 152/2006 e dell'art. 6 della L.R. n. 5/2010, il progetto di ***"Prolungamento tranviario Via Anassagora-Quartiere Adriano, lotto2", da realizzarsi in Comune di Milano***, secondo la configurazione progettuale prospettata negli elaborati depositati dalla Società MM S.p.A., a condizione che siano puntualmente rispettate le condizioni ambientali, individuate dal Proponente, finalizzate a garantire la sostenibilità ambientale del progetto.

Quadro prescrittivo:

1) Gestione delle terre e rocce da scavo

- 1.1) Riutilizzare nei rinterri solo il materiale che, all'esito delle indagini, rispetti le condizioni dell'art. 185, comma 1;
- 1.2) Gestire come sottoprodotti i materiali da scavo di cui fosse eventualmente previsto un utilizzo al di fuori del cantiere, a condizione che siano preventivamente rispettate le procedure e quanto stabilito dal D.P.R. n.120 del 13/06/17.

2) Rifiuti prodotti durante le attività di cantiere ed esercizio dell'opera

- 2.1) Relativamente ai rifiuti prodotti durante i lavori, così come definiti dall'art. 183, comma 1, lett. a), del D.Lgs. 152/2006, dovranno essere rispettati tutti gli obblighi riguardanti la corretta progettazione e definizione delle procedure di gestione, in particolare:
 - 2.1.1) l'individuazione della responsabilità della gestione dei rifiuti fin dalla fase della loro produzione definite ai sensi dell'art. 188;
 - 2.1.2) il raggruppamento dei rifiuti in deposito temporaneo nel rispetto dell'art. 183, comma 1, lett. bb);
 - 2.1.3) la classificazione e la caratterizzazione dei rifiuti prodotti effettuate in base a quanto previsto dall'art. 184;
 - 2.1.4) la corretta tracciabilità dei rifiuti (registri e formulari e del SISTRI) come prevista dagli artt. 190, 193, 188-bis, 188-ter.
- 2.2) I rifiuti eventualmente rinvenuti all'interno del sito, dovranno essere classificati e caratterizzati ai sensi dell'Allegato D del D.Lgs. 152/2006, per l'individuazione dell'esatta tipologia della relativa classe di pericolosità e conferiti ad idonei impianti autorizzati allo specifico ciclo di trattamento o smaltimento. Il deposito degli stessi dovrà avvenire in strutture dedicate al deposito temporaneo ex comma 1, dell'art. 183, del D.Lgs. 152/2006.
- 2.3) Nel corso della fase di cantiere, dovranno essere tenuti a disposizione gli elaborati grafici recanti la localizzazione delle aree adibite al deposito temporaneo dei rifiuti, distinti da quelli per il deposito delle terre da scavo, gli esiti delle verifiche analitiche di caratterizzazione dei rifiuti e verifica dei parametri per l'avvio recupero o smaltimento.

3) Gestione delle acque di piattaforma

Prevedere la gestione delle acque di piattaforma così come previsto al paragrafo 2.2.9 "Sistema idraulico, idrogeologico e falda" dello Studio Preliminare Ambientale - integrazioni.

4) Gestione delle attività di cantiere

Prevedere la gestione delle attività di cantiere così come previsto al paragrafo 2.2.10 "Sistema idraulico, idrogeologico e falda" dello Studio Preliminare Ambientale - integrazioni e esplicitato nell'Allegato 1, Tabella 1 dello stesso elaborato. In particolare il lavaggio delle betoniere dovrà essere svolto su aree appositamente attrezzate presso i cantieri e non sui siti di lavorazione.

5) Approvvigionamento materie prime

Valutare la possibilità di utilizzare materiali reperiti nel mercato del recupero dei rifiuti (es. inerti da demolizione riciclati) quale sottofondo della nuova linea tramviaria.

6) Ottimizzazioni del progetto definitivo

Sviluppare, nelle successive fasi progettuali, un apposito documento contenente:

- 6.1) micro-modellizzazione del traffico, basata su dati aggiornati, dei nodi Tremelloni-Anassagora-Ponte, Tremelloni-Lussu-Adriano, Adriano-Vipiteno;
- 6.2) eventuali interventi correttivi per migliorare la sostenibilità della proposta infrastrutturale, nel caso le risultanze degli approfondimenti di cui al punto 6.1) ne suggeriscano l'integrazione;
- 6.3) valutazione di dettaglio dell'accesso al deposito e al parcheggio;
- 6.4) valutazione della possibilità di inserire due corsie di marcia in uscita nella parte settentrionale dell'intersezione di via Vipiteno;
- 6.5) valutazione delle possibili ottimizzazioni degli attraversamenti pedonali;
- 6.6) valutazione delle possibili ottimizzazioni con i percorsi ciclabili in programmazione.

7) Monitoraggio

Sviluppare, nelle successive fasi progettuali, un piano di monitoraggio che verifichi, per la fase di esercizio:

- 7.1) il rispetto delle normative sulle emissioni sonore, in corrispondenza dei tratti in curva;
- 7.2) la rispondenza alla realtà delle modellizzazioni del traffico, in relazione ai flussi, agli accodamenti e ai piani semaforici.

D I S P O N E

1. di trasmettere copia del presente atto:

- alla Società MM S.p.A., con sede legale a Milano (MI), in Via del Vecchio Politecnico 8, in qualità di proponente;
- a tutti i soggetti coinvolti nella procedura VIA;
- al Consigliere delegato per materia della Città metropolitana di Milano, per opportuna conoscenza;

2. di provvedere alla pubblicazione integrale del presente decreto sul sito web S.I.L.V.I.A. della Regione Lombardia.

Per il presente atto non è richiesta la pubblicazione in Amministrazione Trasparente ai sensi del D.Lgs. n. 33/13 in quanto non rientrante nella tipologia degli atti da pubblicare.

Il presente procedimento, con riferimento all'Area funzionale di appartenenza, è classificato dall'art. 5 del PTPCT a rischio medio.

Ai sensi degli artt. 7 e 13 del D.Lgs. 196/2003, i dati personali comunicati saranno oggetto da parte della Città metropolitana di Milano di gestione cartacea ed informatica e saranno utilizzati esclusivamente ai fini del presente provvedimento. Il Titolare del trattamento dei dati è la Città Metropolitana di Milano nella persona del Sindaco metropolitano, il responsabile del trattamento dei dati personali ai fini della privacy è il Direttore del Settore Pianificazione Territoriale e Programmazione delle Infrastrutture.

Il presente provvedimento è trasmesso al Responsabile del Servizio Archivio e Protocollo per la pubblicazione all'Albo Pretorio online della Città metropolitana nei termini di legge.

**Il Direttore del Settore Pianificazione Territoriale
e Programmazione delle Infrastrutture
(Dott. Emilio De Vita)**

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