

DecretoN° di Repertorio Generale : **6155/2015**N° di Protocollo : **175376/2015**Titolario/Anno/Fascicolo : **7.4/2015/34**In Pubblicazione : dal **9/7/2015** al **24/7/2015**Struttura Organizzativa : **SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE**Dirigente : **DE VITA EMILIO**OGGETTO : **PARERE VIA REGIONALE RELATIVO AL PROGETTO DEL NUOVO TERMINALE INTERMODALE DI MILANO SMISTAMENTO DA REALIZZARSI IN COMUNE DI SEGRATE.**

Documenti : Testo dell'atto

 [versione firmata](#) [versione pdf](#)

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](#)).

Nel caso in cui, all'apertura dei files in formato .pdf, compaia il messaggio ""Errore durante l'apertura del documento. Il file è danneggiato e non può essere riparato." è consigliato scaricare e installare il software PDF FOXIT READER (disponibile [qui](#)).





Città metropolitana di Milano

Area Pianificazione Territoriale Generale, delle Reti Infrastrutturali e Servizi di Trasporto Pubblico
Settore Pianificazione Territoriale e Programmazione delle Infrastrutture

Decreto Dirigenziale

Raccolta Generale n.6155/2015 del 08/07/2015

Prot. n.175376/2015 del 08/07/2015

Fasc.7.4 / 2015 / 34

Oggetto: Parere VIA regionale relativo al progetto del nuovo Terminale intermodale di Milano Smistamento da realizzarsi in Comune di Segrate.

IL DIRETTORE DEL SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

Premesso che:

- la Legge 7 aprile 2014, n. 56 "*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*" ha introdotto nell'ordinamento, dal 1° gennaio 2015, la Città metropolitana che è subentrata alla Provincia di Milano succedendo ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi ed esercitandone le funzioni;
- al subentro della Città metropolitana di Milano alla Provincia omonima e prima dell'assunzione di nuovi atti organizzativi del nuovo Ente, rimangono in vigore, quali riferimenti, i Regolamenti e le Direttive assunti dall'Ente sostituito;

Visto il D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, e s.m.i. recante il Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, e s.m.i., ed in particolare l'art. 107;

Visti e richiamati, in attesa della revisione in ordine alla progressiva attuazione del modello organizzativo della Città metropolitana di Milano:

- lo Statuto della Città metropolitana approvato dalla Conferenza metropolitana dei Sindaci con delibera Rep.Gen. 2/2014, Atti 261846/1.10/2014/29 del 22 dicembre 2014, ed in particolare gli artt. 49 e 51 in materia di attribuzioni di competenze dei Dirigenti;
- gli artt. 57 e 59 dello Statuto della Provincia di Milano e gli artt. 32 e 33 del Regolamento sull'Ordinamento degli uffici e dei servizi approvato da ultimo con delibera della Giunta provinciale n. 302512/2.3/2010/1 del 20.12.2013 in materia di attribuzioni ai dirigenti ed

- individuazione degli atti di loro competenza;
- il Regolamento sul procedimento amministrativo e sul diritto di accesso agli atti amministrativi approvato dal Consiglio provinciale con deliberazione del 19.12.2011, n. R.G. 54/2011, atti n. 198340/1.1./2010/1;
 - il Regolamento sul sistema dei controlli interni approvato con Delibera del Consiglio provinciale R.G. n. 15/2013 del 28.02.2013, ed in particolare l'art. 11, comma 5;

Richiamati i decreti del Sindaco metropolitano:

- n. 2 del 8/01/2015 con il quale i dirigenti sono autorizzati ad assumere atti di impegno durante l'esercizio provvisorio e fino all'approvazione del PEG per l'anno 2015;
- n. 19 del 10/2/2015, con il quale è stato approvato il documento "Indirizzi per la gestione in esercizio provvisorio 2015";
- n. 94 del 30/3/2015 con il quale sono stati prorogati gli incarichi dirigenziali ai dirigenti a tempo indeterminato;

Attestato che sono stati effettuati gli adempimenti richiesti dalla Legge 190/2012, dal Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 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;

Visti:

- Il D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i. recante "Norme in materia ambientale", con specifico riferimento alla Parte seconda, Titolo III, che disciplina le procedure di valutazione di impatto ambientale;
- La L.R. n. 5/2010 recante "Norme in materia di Valutazione d'Impatto Ambientale" con cui sono state conferite alle Province le competenze in materia di V.I.A. per determinate categorie di progetti;
- il Regolamento Regionale n. 5/2011 di attuazione della L.R. n. 5/10;
- la D.G.P. n. 10 del 24 gennaio 2012 avente ad oggetto "Conferimento alle Province delle competenze sulla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) e di Verifica di Assogettabilità alla V.I.A." la quale, nel recepire il R.R. n. 5/11, conferisce al Settore Pianificazione territoriale e programmazione delle infrastrutture della Provincia di Milano la competenza inerente le procedure di V.I.A.;

Richiamato il decreto del Sindaco metropolitano R.G. n. 205/2015 del 29/06/2015, secondo cui la competenza ad emanare la Valutazione di Impatto Ambientale è attribuita al Direttore del Settore Pianificazione territoriale e programmazione delle infrastrutture, trattandosi di atto avente natura tecnico-discrezionale;

Dato atto che:

- ai sensi della L. 241/90 e s.m.i. il Responsabile del procedimento è il dott. Emilio De Vita, Direttore del Settore pianificazione territoriale e programmazione delle infrastrutture;
- il Responsabile dell'istruttoria è l'arch. Marco Felisa;
- il Referente della stessa è l'arch. Giovanna Pistola;

Considerato che:

- la L.R. n. 5/2010 ed il R.R. n. 5/11 disciplinano la procedura di valutazione di impatto ambientale regionale, definendo la Regione Lombardia quale Autorità competente per le procedure di VIA relative ai progetti di interporti;
- l'art. 23 del D.Lgs. n. 152/06 stabilisce che il proponente l'opera deve presentare l'istanza di valutazione di impatto ambientale all'autorità competente, allegando il progetto definitivo, lo

studio di impatto ambientale, la sintesi non tecnica, copia dell'avviso a mezzo stampa e l'elenco delle varie autorizzazioni (da acquisire o già acquisite) necessarie per la realizzazione e l'esercizio dell'opera, depositando tale documentazione anche presso gli Enti territoriali interessati che, ai sensi dell'art. 25 comma 3 del D.Lgs. 152/06 devono esprimere il proprio parere;

- l'art. 5 della L.R. n. 5/2010 prevede la fase di consultazione obbligatoria per i progetti di infrastrutture per la mobilità, di cui all'Allegato A della stessa legge, tipologia in cui ricade il progetto in esame. Tale fase di consultazione è stata avviata in data 16.04.2014 e si è conclusa il 23.07.2014;

Preso atto che:

- La società "*Terminal Alptransit Srl*" (di seguito denominato proponente) ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale alla Regione Lombardia per il "*Progetto del nuovo Terminale intermodale di Milano Smistamento da realizzarsi in Comune di Segrate*", depositando a tal fine, anche presso la Città Metropolitana di Milano, quanto dovuto;
- Regione Lombardia ha attivato la procedura VIA regionale in merito al progetto sopra richiamato in data 29.01.15 ai sensi dell'art. 23 comma 1 lett. a) del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i.;
- Regione Lombardia, allo scopo di avviare l'istruttoria finalizzata all'espressione del giudizio regionale, ha tenuto in data 19.03.15 la Conferenza di Servizi istruttoria per la presentazione del progetto e dello studio di impatto ambientale, effettuando in data 14.04.15 il sopralluogo istruttorio;
- Il progetto in questione, ai fini della procedura VIA, rientra nella categoria di intervento di cui dell'Allegato A, lettera am), della L.R. n.5/10: "*Interporti (progetti non sottoposti a VIA di competenza statale), piattaforme e terminali intermodali, piattaforme logistiche (anche non intermodali), centri di magazzinaggio generale e simili che interessano una superficie operativa (capannoni, uffici, piazzali, viabilità interna, area ferroviaria e/o portuale, etc.) superiore a 20 ettari, o che hanno una capacità di movimentazione di merci superiore a 400.000 tonnellate/anno*";
- La Città Metropolitana di Milano si esprime nell'ambito delle procedure VIA in qualità di Ente Territoriale, ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006 e della L.R. n.5/2010 e s.m.i.;
- La Regione Lombardia ha richiesto la formulazione del parere di competenza alla Città Metropolitana di Milano con nota del 19/5/2015 protocollo n. 128513;
- L'Area tutela e valorizzazione ambientale, il Settore rifiuti, bonifiche e autorizzazioni integrate ambientali e la Direzione di progetto idroscalo, sport e turismo hanno trasmesso osservazioni, per le tematiche di competenza specifica, rispettivamente con note prot. n. 138827 del 29.05.15 -parzialmente rettificata con nota prot. n. 141544 del 03.06.15- prot. n. 134995 del 26.05.15 e prot. n. 142908 del 03.06.15;

Rilevato quanto segue in merito alla localizzazione e alle caratteristiche del progetto:

- L'area di progetto interessa una parte dello Scalo ferroviario di Milano Smistamento nel territorio comunale di Segrate, scalo realizzato nel secolo scorso e costituito attualmente dal fascio binari, impianti ferroviari, piazzali parzialmente asfaltati e aree di deposito materiali. Allo stato di fatto, su una parte dell'area è in esercizio un terminale intermodale gestito da altra società.

Il Terminale Intermodale in progetto occuperà una superficie di circa 240.000 mq e verrà progettato per raggiungere a regime (presumibilmente non prima del 2038) una capacità di circa 395'000 UTI (Unità di Trasporto Intermodale) all'anno. La ripartizione a regime delle differenti tipologie di UTI sono ipotizzate percentualmente come segue: 30% Containers (CT), 25% Casse Mobili (CM) e 45% Semirimorchi (SM), quantitativi e suddivisione percentuale che potranno subire variazioni nel corso degli anni. Il funzionamento del terminale è previsto 24 ore al giorno per circa 300 giorni/anno, dal lunedì al sabato, assumendo quale capacità massima dell'infrastruttura a regime una produzione giornaliera pari a 22 coppie di

treni/giorno. L'attività di trasbordo "ferro-gomma" e viceversa sarà compiuta mediante gru elettriche a portale, correnti su rotaie.

La realizzazione del progetto in esame, che prevede la costruzione di nuovi binari (di supporto e trasbordabili), di fabbricato operativo/amministrativo, di officina e di aree pavimentate (sosta, trasbordo, parcheggi, ecc.) funzionali all'attività terminalistica, sarà temporalmente suddivisa in quattro distinti momenti:

Lotto 0: attività propedeutiche sulle aree del Lotto 1;

Lotto 1: fase di costruzione;

Lotto 0 bis: attività propedeutiche sulle aree del Lotto 2 e lavori di perfezionamento del Lotto 1;

Lotto 2: fase di costruzione.

Tale pianificazione è funzionale alle ipotesi di crescita della domanda, dalla tempistica prevista per il potenziamento delle linee ferroviarie (Chiasso-Milano) e dal vincolo determinante che il sedime interessato dal Lotto 2 del progetto è attualmente in gran parte occupato dall'esistente Terminal Intermodale della Società Terminal Italia del gruppo Ferrovie dello Stato (attività da mantenere sino all'avvio dell'attività terminalistica sulle aree del Lotto lavori 1). Le attività propedeutiche, identificate nel Lotto 0 ed in parte nel Lotto Obis, sono state considerate parte della fase di cantiere del progetto, provvedendo all'individuazione degli impatti ambientali riconducibili alle azioni del cantiere legate ai lavori di rimozione e smaltimento manufatti e le relative misure di mitigazione.

- Riguardo lo smaltimento delle acque, su tutte le aree destinate al trasbordo delle merci è prevista idonea impermeabilizzazione ed un sistema di intercettazione, raccolta e contenimento di eventuali versamenti accidentali, tanto in fase di prima che di seconda pioggia.

Le acque di prima pioggia, potenzialmente inquinate, saranno raccolte in apposite vasche a perfetta tenuta idraulica e di idonea capacità, e successivamente, previo trattamento di disoleazione, verranno smaltite in fognatura comunale. Le acque di seconda pioggia saranno raccolte nel bacino di fitodepurazione e, a valle del trattamento, saranno interamente reimmesse nel sottosuolo attraverso il bacino di infiltrazione (superficie bacini circa 0,6 ha).

- L'accesso al terminal intermodale dalle strade pubbliche viene previsto esclusivamente attraverso l'ingresso carraio dalla S.P. n.14 "Rivoltana". Da esso si diparte la viabilità interna a servizio della nuova infrastruttura, secondo uno schema ad anello che si richiude verso i portali di uscita. La viabilità interna a senso unico di circolazione è articolata su carreggiate a doppie corsie di circolazione per ogni direzione di marcia, al fine di eliminare incolonnamenti in fase di trasbordo delle unità di carico o in caso di eventi accidentali come ad esempio improvvise avarie di veicoli stradali.

Durante la fase di consultazione avvenuta precedentemente all'istanza di VIA, gli uffici della Città Metropolitana hanno richiesto al proponente la realizzazione di una modifica alla struttura di ingresso al terminal, finalizzata alla messa in sicurezza del traffico e alla riduzione degli impatti del medesimo sui flussi che gravano e graveranno sulla S.P. n.14 "Rivoltana". Tale soluzione, che prevede una rotatoria a raso all'interno del sedime del terminal, è stata opportunamente recepita.

- Con riferimento alle misure di mitigazione paesistico-ambientali, il progetto prevede zone a verde distribuite sull'intera superficie del terminale, per un'estensione pari a circa 15.856 mq. In particolare, è prevista un'area verde attrezzata in corrispondenza della frazione di Tregarezzo, in qualità di parco per il tempo libero e di spazio condiviso per la comunità, con superficie totale di circa 6700 mq. Si tratta di un'area caratterizzata da una forma irregolare, all'interno della quale sono proposti, al confine con gli edifici residenziali presenti, orti urbani e giardini condivisi, anche quale naturale estensione delle aree di pertinenza condominiali; nel settore centrale, un vero e proprio parco pubblico, attrezzato e recintato; nel settore più ad Est uno spazio per il gioco libero.

La superficie del parco ricade parte nel lotto 1 e parte nel lotto 2, e, quindi, il parco verrà realizzato in due fasi temporali differenti. Tuttavia, attraverso un'attenta organizzazione degli

interventi, lo stesso risulterà in parte fruibile già al completamento dei lavori relativi al lotto 1. Verrà poi completato al termine delle operazioni di bonifica dello scalo e dismissione del terminale attualmente esistente, a prescindere dalla realizzazione o meno del Lotto 2.

Inoltre, per la recinzione perimetrale dello scalo, in corrispondenza delle abitazioni più prossime al parco, viene proposto un abbattimento parziale del muro esistente, la tinteggiatura di colore verde petrolio e l'introduzione di inserti in rete a maglia stirata che garantiscano una visuale sull'interno del parco. Per quanto riguarda, invece, il muro perimetrale esistente che intercorre tra l'accesso Ovest del parco (quello sulla S.P. n. 14 "Rivoltana") e la nuova uscita dello scalo intermodale, sul quale non è possibile operare delle aperture per motivi di sicurezza, viene prevista una semplice tinteggiatura colore verde petrolio e l'introduzione di una fascia verde composta da cespugli bassi e rampicanti, in funzione altresì della valorizzazione della pista ciclabile prevista con la sistemazione della S.P. n.14 "Rivoltana", che si sviluppa proprio parallelamente al muro perimetrale.

Riscontro quanto segue dal punto di vista programmatico:

- Il Piano del sistema dell'intermodalità e della logistica in Lombardia del 1999 ha proposto di adeguare e potenziare le strutture per l'interscambio ferro/gomma. Per sviluppare la rete dei terminal e incrementare il trasporto intermodale, la Regione Lombardia si è posta come obiettivi la programmazione di nuovi terminal e potenziamento dei terminal esistenti, il potenziamento degli impianti per il trasporto tradizionale e la realizzazione di raccordi ferroviari merci al servizio di aree produttive/ logistiche e portuali. La proposta di rifunzionalizzazione dello scalo in oggetto, prevista nel piano regionale stesso, dovrà comportare una riduzione del consumo complessivo di combustibili fossili e una razionalizzazione del trasporto merci nell'area del milanese e più in generale sul territorio italiano;
- Le previsioni urbanistiche del Comune di Segrate, di cui al PGT approvato con DCC n. 11 del 14.02.12 e annullato con Sentenza del T.A.R. Lombardia, Sez II del 23.10.2014 depositata il 27.02.15, individuano, nello scenario di piano, il sito in esame all'interno del perimetro dell'area definita "*Evoluzione scalo ferroviario*";
- L'ambito di intervento ricade parzialmente in area sottoposta a tutela paesaggistica ai sensi del Dlgs n. 42/04 e s.m.i., in relazione alla *fascia dei 300 metri di tutela delle sponde del bacino Idroscalo*;
- Con riferimento al PTCP vigente, adeguato alla L.R. n. 12/05, approvato dal Consiglio provinciale con Deliberazione n. 93/2013 in data 17.12.13 e pubblicato sul BURL in data 19.03.14, si applicano i seguenti indirizzi, discipline e prescrizioni all'area interessata dal progetto in esame di cui alle:
 - Tav. 1, per l'individuazione di interventi previsti sulla rete viabilistica (potenziamenti e nuove riqualificazioni), *opera in programma*, corrispondente alla riqualificazione della S.P. n. 14 "Rivoltana" lungo il margine meridionale dello scalo in oggetto (art. 63 delle NdA), nonché per la presenza di *centri logistici e intermodali* esistenti a Nord-Ovest e ad Est dello scalo medesimo (art. 64bis);
 - Tav. 2, per la presenza del *nucleo di antica formazione* (art. 31) -corrispondente alla frazione di Tregarezzo- sul confine orientale dell'ambito di intervento, nonché del tracciato del *percorso di interesse storico e paesaggistico* (art. 34) lungo il margine meridionale, prossimo altresì al *Parco regionale Agricolo Sud Milano*;
 - Tav. 3, per l'individuazione, a Nord del sito di intervento, di un ambito di degrado in essere, *complessi dismessi*, riferito all'area ex dogana e, a Sud, dell'*infrastruttura stradale in progetto/potenziamento* relativa alla S.P. n. 14 "Rivoltana" (art. 35);
 - Tav. 4, per la presenza, esternamente allo scalo ferroviario, del Fiume Lambro in direzione Ovest, individuato quale *principale corridoio ecologico fluviale della REP e corridoio ecologico della RER*, e, in direzione Sud orientale, del SIC della Rete Natura 2000 "Sorgenti della Muzzetta", in corrispondenza del quale sono individuati un *ganglio primario della REP e un parco naturale istituito o proposto*, di cui agli artt. 44, 45 e 49 delle NdA;

Tav. 5, per la tutela paesaggistica ai sensi del Dlgs n. 42/04 e s.m.i., che interessa il sito di intervento in quanto lo stesso ricade parzialmente nel *territorio contermini ai laghi*, ovvero, nella fascia dei 300 metri di tutela delle sponde del bacino Idroscalo;

Tav. 7, per l'individuazione del sito in oggetto in *ambito di rigenerazione prevalente della risorsa idrica* attraversato da *rete idrografica*, di cui agli artt. 24 e 38 delle NdA;

Tav. 8, per l'individuazione di *rete ciclabile portante in progetto* (art. 66) lungo il margine meridionale dello scalo ferroviario in esame.

Considerato che, riguardo al progetto e ai suoi effetti sull'ambiente, valutato il complesso delle informazioni contenute negli elaborati progettuali depositati, dall'istruttoria condotta è emerso quanto segue:

- Relativamente alla componente paesistica e naturalistica, il progetto si colloca in un ambito i cui elementi costitutivi, dal punto di vista paesaggistico, risultano ben delineati nell'analisi contenuta nella Relazione paesaggistica depositata dal proponente. In particolare viene evidenziato come l'ambito d'intervento si caratterizzi per la sua complessità e dinamicità, come luogo di “cerniera” tra contesti a diversa caratterizzazione. Inoltre, si evidenzia che l'area di progetto risulta parzialmente assoggettata a tutela paesistica per la presenza del bacino idrografico dell'Idroscalo. Ciò implica la necessità di approfondire il sistema di relazioni con l'immediato contesto, specie quello posto a Sud, con l'obiettivo di valorizzare, per quanto possibile, potenziali connessioni con più vasti sistemi a rete o con gli elementi di maggiore caratterizzazione paesistica presenti;
- Relativamente alla componente acque superficiali e sotterranee, la Direzione di progetto idroscalo, sport e turismo ha segnalato che l'area oggetto di intervento “insiste sul canale adduttore “B” dell'Idroscalo nella parte di vettoriamento comune, sia per l'alimentazione del bacino Idroscalo che per la parte irrigua destinata ai campi a Sud della frazione Novegro (il cosiddetto ramo Magenes) e successive aree in comune di Peschiera Borromeo. Tale canale adduttore è pienamente operativo nelle sue funzionalità con vettoriamento continuo di acqua, fatti salvi i periodi di asciutta coincidenti normalmente con i mesi di ottobre/novembre (asciutta invernale) e marzo/aprile (asciutta primaverile) periodi questi stabiliti dal Consorzio Villorosi”. In particolare, si evidenzia la necessità di relazionarsi e coordinarsi con il “*Progetto degli interventi di cui all'Accordo di Programma DPGR del 22/05/09 n. 5095, Primo Atto Integrativo DPGR del 29/03/10 n. 3148, Variante del Programma Attuativo Ambito 3, da realizzarsi in Comune di Segrate*”, di cui è tuttora in corso la procedura di VIA per Variante al progetto precedente. Infatti, con riferimento alla prescrizione 8.6.2 del Decreto regionale n. 5668 del 21.06.11 (di giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni, in riferimento alla soluzione progettuale precedente), a tale progetto di riqualificazione dell'Ambito 3 era stata richiesta l'opera di manutenzione/rifacimento del Canale Adduttore B di alimentazione del bacino Idroscalo nella parte di attraversamento dello scalo ferroviario, definendo “*la modalità di intervento con l'Ente gestore del corso d'acqua, della rete ferroviaria, con la Direzione di progetto idroscalo, sport e turismo*”;

In materia di gestione degli scarichi, il Servizio Acque reflue ha evidenziato che “Le acque meteoriche verranno tutte raccolte dalle reti apposite. Le acque di prima pioggia, potenzialmente inquinate, saranno raccolte in vasche e poi smaltite in fognatura. Le acque di seconda pioggia saranno raccolte nel bacino di fitodepurazione e, a valle del trattamento, saranno interamente reimmesse nel sottosuolo attraverso il bacino di infiltrazione. Nel progetto si è assunto il principio che non sia possibile l'immissione di eventuali sostanze inquinanti nel suolo a seguito di accadimenti accidentali. A tale scopo su tutte le aree ove avviene il trasbordo delle merci è prevista idonea l'impermeabilizzazione ed un sistema di intercettazione, raccolta e contenimento di eventuali versamenti accidentali, tanto in fase di prima che di seconda pioggia. L'impianto di fognatura è dimensionato per fronteggiare tutte le situazioni più critiche di precipitazioni atmosferiche ed è concepito per permettere l'immediata separazione e captazione di qualsivoglia sostanza chimica eventualmente dispersa all'interno dell'area operativa terminalistica e raccolta dalla rete fognaria. Le acque raccolte nelle vasche di prima pioggia verranno condotte in una vasca di pompaggio che le solleverà e permetterà quindi il loro deflusso a portata controllata verso un disoleatore di idonee capacità e successivamente il collettore fognario comunale. In considerazione del RR 4/2006, si esprime parere favorevole esclusivamente in riferimento alle acque di seconda pioggia, rimandando all'Autorità Competente lo scarico principale”;

- Relativamente alla componente rifiuti, il Settore rifiuti, bonifiche e autorizzazioni

integrate ambientali ha evidenziato che “Dall'esame degli elaborati di progetto, ed in particolare dal documento PD 01 *“Relazione tecnico illustrativa di tutti gli interventi Lotto 1 e Lotto 2”* si evince che l'intervento di riqualificazione del terminal prevede la produzione di rifiuti derivanti principalmente da: attività di demolizione dei fabbricati esistenti e rimozione delle pavimentazioni stradali; smantellamento degli impianti di illuminazione, di trazione elettrica, di trascinalimento e frenata, di impianti acei; smantellamento di canalette e di camminamenti; rimozione del ballast ferroviario, dei sottoservizi e del terreno vegetale e non; tutto quanto rinvenuto durante le fasi di eliminazione delle passività ambientali che dovrà essere rimosso ed allontanato.

Premesso che negli elaborati di progetto non vengono stimati i quantitativi di rifiuti derivanti dalle varie attività descritte, è comunque prevista l'asportazione come rifiuti dei terreni che non risultano conformi al riutilizzo in sito ed il loro conferimento ad impianti di recupero o smaltimento autorizzati [...] Si evidenzia che l'elaborato recante il Piano per la gestione dei materiali da scavo, dovrà essere predisposto preventivamente quale parte integrante del progetto definitivo”;

- In relazione all'approvvigionamento del materiale inerte, il Servizio Cave ha segnalato che “le aree in cui sono previsti gli interventi non presentano interferenza dirette con attività estrattive in corso o di pianificazione ai sensi del vigente Piano Cave della Provincia di Milano approvato con D.C.R. n. VIII/166 in data 16/05/2006”. Tuttavia occorre “una corretta pianificazione dei prelievi per l'approvvigionamento di inerti vergini di cava e dei siti di conferimento dei materiali inerti legati al realizzando progetto”;
- In tema di bonifiche, il Servizio Bonifiche siti contaminati “esaminata la documentazione, per quanto di competenza [...] conferma che sul sito è in corso un procedimento di bonifica, come correttamente segnalato negli elaborati del proponente. Ad oggi è stato eseguito il piano di caratterizzazione e dovrà essere poi presentato il progetto di bonifica”;
- Riguardo la Valutazione di incidenza, considerato che l'area di intervento ricade in territorio comunale interessato da corridoio primario della RER lungo la valle del Lambro, oltre che da elementi di I° livello della RER, individuati dalla DGR n. 8/10962 del 30.12.09, con riferimento al coordinamento tra le procedure di VIA/verifica VIA e VIC, si richiamano le disposizioni di cui alla L.R. n. 5/2010 *“Norme in materia di valutazione di impatto ambientale”*;

Ritenuto che, sulla base di quanto sopra riportato, ed in particolare della valutazione del progetto e dello studio di impatto ambientale:

- il progetto e lo SIA sono stati condotti secondo le indicazioni dell'art. 22 del Dlgs n. 152/06 e s.m.i.;
- risultano complessivamente analizzati in modo adeguato le componenti ed i fattori ambientali interferiti dal progetto e individuati gli impatti e le linee fondamentali per la loro mitigazione, seppure necessitino di ulteriori sviluppi ed approfondimenti nella successiva fase di progettazione;

Attestata la regolarità della procedura seguita, l'esatta rispondenza degli atti o fatti esposti a sostegno del provvedimento;

D E C R E T A

sulla base di tutte le motivazioni e considerazioni sopra esposte, ai sensi del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i, di esprimere **PARERE FAVOREVOLE** di valutazione di impatto ambientale, relativamente al *“Progetto del nuovo Terminale intermodale di Milano Smistamento da realizzarsi in Comune di Segrate”* nell'ambito della relativa procedura VIA regionale, a condizione che siano recepite le seguenti indicazioni nella, successiva fase progettuale:

A) Aspetti paesistici e naturalistici:

- si valuti nel progetto in esame la possibilità di ulteriori interventi di valorizzazione del

fronte Sud che, integrando la già prevista “area verde” di Tregarezzo, possano valorizzare il percorso di interesse paesistico lungo la Rivoltana - cercando anche un'ulteriore eventuale connessione con il percorso di Novegro e la direttrice ciclopedonale Nord-Sud posta oltre Tregarezzo - nonché ricercare eventuali occasioni di deframmentazione e ricucitura rispetto all'immediato contesto dell'idroscalo (insediamento urbano di Novegro; luna-park; insediamenti di rilevanza architettonica quali la sede Mondadori e IBM);

- Le opere di mitigazione e compensazione paesistico – ambientale, previste nel progetto in esame, comprese le modalità di trattamento delle recinzioni, di realizzazione dei bacini di raccolta delle acque e delle aree a verde, dovranno contemplare l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica, l'impiego di specie vegetali autoctone e la definizione del piano di manutenzione delle opere a verde -con previsione di eventuali irrigazioni di soccorso e sostituzione delle fallanze per un periodo non inferiore a 5 anni- ricorrendo alle indicazioni progettuali del “*Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico-ambientali*” allegato al PTCP vigente;
- Al fine di minimizzare gli impatti ambientali dell'intervento sulle componenti aria, rumore, paesaggio, e rete ecologica, si ritiene necessario anticipare la realizzazione delle opere a verde rispetto agli interventi in oggetto secondo il principio del *preverdissement*, a partire dalla fase di cantiere, soprattutto con riferimento alla prevista realizzazione del parco in adiacenza al nucleo residenziale di Tregarezzo;

B) Aspetti di difesa del suolo:

1. Con riferimento alla gestione delle acque superficiali e sotterranee, di cui all'art. 38 “Ciclo delle acque” delle NdA del PTCP vigente, il progetto in esame dovrà garantire che:
 - tutti gli scarichi, compresi quelli derivanti dalle attività di cantiere, e le eventuali modifiche che comportano una variazione qualitativa e/o quantitativa degli stessi, che insistono sul suolo, sottosuolo o in corpi idrici superficiali siano preventivamente autorizzati, nonché rispettino i limiti di emissione previsti dal D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i. o i valori imposti da Regione Lombardia;
 - i recettori degli scarichi delle acque meteoriche e delle acque reflue, generate sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio dalle attività/funzioni previste nell'area in oggetto, siano perfettamente funzionanti, abbiano capacità di portata idraulica adeguata, diversamente, siano potenziati precedentemente alla realizzazione del progetto;
 - siano previste idonee procedure di pronto intervento per la gestione di eventuali episodi di versamento accidentale di sostanze inquinanti sul suolo e/o in corpi idrici superficiali. Dal punto di vista qualitativo, infatti, la dispersione accidentale di scarichi idrici di cantiere o di sostanze inquinanti (idrocarburi o acque di lavaggio) oppure, in caso di eventi meteorici, il dilavamento delle zone impermeabili, rappresentano un possibile rischio. In tal senso è opportuno riferirsi alle indicazioni di cui ai Regolamenti Regionali nn. 3 e 4 vigenti in Regione Lombardia;
 - nel caso di interferenza tra le opere in esame e il canale adduttore B di alimentazione del bacino Idroscalo durante la fase di cantiere, si evidenzia la necessità di non variare la sezione del canale né di influire direttamente e/o indirettamente sul regime del corso d'acqua stesso, garantendo la continuità idrica ed il corretto deflusso delle acque da monte verso valle. Considerata inoltre la necessità di relazionarsi e coordinarsi con il “*Progetto degli interventi di cui all'Accordo di Programma DPGR del 22/05/09 n. 5095, Primo Atto Integrativo DPGR del 29/03/10 n. 3148, Variante del Programma Attuativo Ambito 3, da realizzarsi in Comune di Segrate*”, di cui è tuttora in corso la procedura di VIA, si ritiene che anche il progetto del terminal dovrà concorrere alla manutenzione/rifacimento del Canale Adduttore B, nel tratto di competenza.
2. Riguardo la gestione dei rifiuti:
 - l'elaborato recante il “*Piano di utilizzo*” ai sensi del d.m. 161/2012 per la gestione dei materiali da scavo, dovrà essere predisposto preventivamente quale parte integrante del

progetto definitivo, al fine della sua valutazione ed approvazione nell'ambito della procedura di V.I.A. come previsto dal comma 1, dell'art. 5 del d.m. 161/2012;

- qualora nel corso delle indagini ambientali comunque previste sulle aree del sito, dovesse emergere la presenza di *materiali di riporto*, si ricorda che, al fine di applicare le deroghe previste dall'art. 185 del d.lgs. 152/2006 gli stessi dovranno essere gestiti secondo quanto disposto dall'art. 41 della l. 98/2013, applicando i limiti di confronto con le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 14/05/2014 prot. n. 0013338, recante chiarimenti in merito all'applicazione della normativa su terre e rocce da scavo;
- per la gestione dei rifiuti costituiti da ballast ferroviario e di tutti i materiali con presenza di amianto dovranno essere attivate le procedure previste dall'art. 256, comma 5 del d.lgs. 81/2008 presentando il relativo Piano di Lavoro all'A.S.L. competente sul territorio e finalizzato alla rimozione ed allo smaltimento presso idonei impianti autorizzati dei succitati rifiuti contenenti amianto;
Si forniscono inoltre le seguenti prescrizioni di carattere generale relative alla gestione dei rifiuti prodotti [definizione stabilita dall'art. 183, comma 1, lett. a), del d.lgs. 152/2006] dalle attività di realizzazione dell'opera e dalle aree di cantiere, in particolare dovranno essere rispettati tutti gli obblighi previsti dalla suddetta normativa:
 - l'individuazione della responsabilità della gestione dei rifiuti fin dalla fase della loro produzione definite ai sensi dell'art. 188;
 - il raggruppamento dei rifiuti in deposito temporaneo nel rispetto dell'art. 183, comma 1, lett. bb);
 - la classificazione e la caratterizzazione dei rifiuti prodotti effettuate in base a quanto previsto dall'art. 184;
 - la corretta tracciabilità dei rifiuti (registri e formulari e del SISTRI) come prevista dagli artt. 190, 193, 188-*bis*, 188-*ter*.

Infine i rifiuti prodotti dalle attività di cantiere e di scavo descritte nel progetto in esame, 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 ed individuate in un opportuno elaborato grafico, in quanto gli elaborati di progetto non evidenziano nel dettaglio le modalità con le quali saranno gestiti gli stessi.

3. In relazione all'approvvigionamento del materiale inerte:

- per una corretta pianificazione dei prelievi per l'approvvigionamento di inerti vergini di cava e dei siti di conferimento dei materiali inerti legati al realizzando progetto, occorre aggiornare le informazioni relative allo stato di attività degli ambiti estrattivi e delle cave di recupero indicati nella documentazione progettuale e nello SIA e precisamente: ATEg24 ad oggi fermo; ATEg25 e ATEg26 attività di coltivazione e recupero ambientale autorizzate fino al 30/06/2016; Rg8 attività di coltivazione autorizzata fino al 27/11/2016 e recupero ambientale autorizzato fino al 27/11/2017; Rg9 attività di coltivazione ferma e recupero ambientale autorizzato fino al 23/05/2016;
 - in considerazione di possibili volumi di materiale da scavo previsti in surplus - al netto degli interventi di riutilizzo già previsti all'interno delle aree di intervento - si sottolinea l'attenzione che dovrà essere posta dalla società proponente nella definizione e nel coordinamento dei Piani di Utilizzo dei materiali durante le successive fasi dell'intervento.
4. In tema di bonifiche, il progetto di realizzazione del nuovo terminale in oggetto dovrà necessariamente relazionarsi e coordinarsi con il procedimento di bonifica in corso sul sito, con particolare riferimento alla programmazione temporale degli interventi di entrambi i progetti.

C) Valutazione di incidenza

Riguardo le possibili interferenze delle attività previste, di cantiere e di esercizio, dal progetto in esame in termini di impatti diretti ed indiretti sui sopra citati elementi della RER, nel richiamare l' art. 4 comma 5 della L.R. n. 5/2010 e s.m.i secondo cui *“quando l'intervento proposto ricade o produce effetti, anche indiretti, sui siti di Rete Natura 2000, la Valutazione di Incidenza, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, è ricompresa nell'ambito della procedura di VIA”*, si ritiene opportuno che la conclusione della stessa procedura di VIA espliciti la necessità -o meno- di attivare la procedura di Valutazione di Incidenza. In caso si decidesse in senso negativo, si ritiene comunque opportuno che vengano valutate eventuali prescrizioni per rendere il progetto compatibile con gli equilibri ambientali connessi ai siti citati.

D) Cantierizzazione

Si ritiene necessario concordare con le amministrazioni locali i piani di cantierizzazione del progetto in esame, in particolare per quanto riguarda i movimenti terra ed i percorsi degli automezzi di cantiere, al fine di minimizzare gli impatti sui centri abitati e sulla viabilità locale, coordinandoli con eventuali altre opere previste nel contesto territoriale e con l'esercizio di impianti produttivi esistenti.

Nello specifico si evidenzia la necessità di approfondire la valutazione degli impatti sul sistema viabilistico, generati dal traffico veicolare del cantiere in oggetto, in modo cumulativo ed integrato con gli impatti derivanti dai cantieri delle opere eventualmente previste e/o in corso nel contesto territoriale e, di conseguenza, valutare percorsi alternativi viabilisticamente sostenibili, proponendo adeguati interventi di mitigazione e/o compensazione ambientale.

Si trasmette il presente atto ai competenti Uffici della Regione Lombardia e per opportuna conoscenza al Consigliere Delegato della Città metropolitana di Milano.

Si richiede per il presente atto la pubblicazione in Amministrazione Trasparente ai sensi dell'art. 39 del D.Lgs. n. 33/2013;

Il presente procedimento, con riferimento all'Area funzionale di appartenenza, è classificato dall'art. 5 del PTPC a rischio medio/basso per cui verranno effettuati i controlli previsti dal Regolamento sul Sistema dei controlli interni secondo quanto previsto dal Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione per la Città metropolitana di Milano e dalle direttive interne.

Ai sensi degli artt. 7 e 13 del D.Lgs. 196/03, 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.

Della compiuta pubblicazione all'Albo Pretorio, ai fini dell'esecutività del presente atto, verrà compilata specifica attestazione a cura del Responsabile, che sarà allegata in forma digitale al documento di cui costituirà parte integrante.

Si dà atto che, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 3 della L. 241 del 1990, e s.m.i., contro il presente provvedimento può essere presentato ricorso giurisdizionale presso il Tribunale amministrativo regionale entro 60 giorni dalla data di ricezione dello stesso o di piena conoscenza, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla suddetta data.

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

(ai sensi dell'art. 43 del T.U. del Regolamento sull'ordinamento degli uffici e dei servizi)

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