Atti Dirigenziali

Stato: **PUBBLICATO ATTIVO**

In Pubblicazione: dal **22/1/2021** al **6/2/2021**

Repertorio Generale: **643/2021** del **22/01/2021**

Protocollo: **11911/2021**

Titolario/Anno/Fascicolo: **9.6/2020/43**

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

Dirigente: PARMA GIOVANNI ROBERTO

OGGETTO: **VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE, AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS. N.152/2006, RELATIVA AL PROGETTO DEL "PROLUNGAMENTO M1 QUARTIERE BAGGIO-OLMI-VALSESIA" DA REALIZZARSI IN COMUNE DI MILANO, CODICE PRATICA: VER421MI.**

Città metropolitana di Milano

Area Ambiente e Tutela del Territorio
Settore Qualità dell'aria, rumore ed energia

Decreto Dirigenziale

Raccolta Generale n° 643 del 22/01/2021 Fasc. n 9.6/2020/43

Oggetto: Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n.152/2006, relativa al progetto del "Prolungamento M1 Quartiere Baggio-Olmi-Valsesia" da realizzarsi in Comune di Milano, codice pratica: ver421MI.

Il Direttore del Settore Qualità dell'aria, rumore ed energia

VISTI:
- il D.Lgs. n.152/2006 "Norme in materia ambientale";
- la L.R. n.5/2010 "Norme in materia di Valutazione d'Impatto ambientale";
- il R.R. n.2/2020 di attuazione della L.R. n.5/2010;
- la L. n.56/2014, "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni";
- il D.Lgs. n.112/1998 sul conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli Enti locali in attuazione del capo I della L. n.59/1997;
- lo Statuto della Città Metropolitana di Milano e in particolare gli artt. 33 c. 2 e 37;

DATO ATTO che alla Città Metropolitana è attribuita la competenza ad esprimere il Giudizio in ordine alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e alle procedure di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art.4, comma 3 della L.R. n.5/2010;

RICHIAMATO altresì il Decreto Dirigenziale n.6502 del 17/09/18 della Direzione Generale, sulla Revisione della microstruttura della Città metropolitana a seguito degli interventi organizzativi sulla macrostruttura approvati con Decreti del Sindaco metropolitano R.G. n.161/2018, e successive modificazioni, in seguito al quale la competenza ad emanare l'atto di Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A. per le opere di cui all'oggetto è in capo al Direttore del Settore Qualità dell'aria, rumore ed energia, ai sensi dell'art. 107 del D.Lgs. n.267/2000;

RICHIAMATO il Decreto del Sindaco Metropolitano R.G. n.174/2018 del 18/07/18 avente a oggetto "Conferimento di incarichi dirigenziali" con il quale è stato conferito l'incarico di Direttore del Settore Qualità dell'aria, rumore ed energia all'arch. Giovanni Roberto Parma;

PRECISATO che è stato individuato quale responsabile del procedimento l'arch. Marco Felisa, che si è avvalso dell'arch. Alessandra Seregni, quale funzionario istruttore tecnico;

ATTESTATA l'osservanza dei doveri di astensione del Responsabile del procedimento e dell'istruttoria in conformità a quanto previsto dagli artt. 5 e 6 del vigente codice di comportamento della Città metropolitana di Milano;

VISTA l'istanza, con allegata documentazione tecnica, presentata dalla Società MM S.p.A. in data 29/07/2020 (prot. n.134969) di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n.152/2006, relativa al progetto di "Prolungamento M1 Quartiere Baggio-Olmi-Valsesia", da realizzarsi in Comune di Milano;

RICHIAMATI i documenti e gli elaborati progettuali, compreso lo Studio Preliminare Ambientale e le relative integrazioni, pubblicati nel sistema informativo "S.I.L.V.I.A." (Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione d'Impatto Ambientale), codice pratica: ver421MI;

DATO ATTO che:
- la tipologia progettuale è quella della categoria dell'allegato B, punto 7, lettera l), della L.R. n.5/2010, "Sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane) funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o

principalmente adibite al trasporto di passeggeri";
- non sono pervenute osservazioni di privati portatori di interessi riguardanti la procedura in oggetto.

DATO ATTO inoltre che:
- il 29/07/20 (prot. n.134969), la Società MM S.p.A. ha depositato istanza di Verifica di assoggettabilità alla VIA;
- il 07/08/20 (prot. n.141076), Città metropolitana ha trasmesso agli Enti territoriali e ai gestori dei servizi l'avviso di ricevimento dell'istanza e richiesta di contributi o pareri istruttori;
il 07/10/2020 (prot. n.170893), Città metropolitana ha trasmesso al proponente richiesta di integrazioni documentali, a seguito di contributi/pareri pervenuti da parte degli enti coinvolti;
- il 20/11/2020 (prot. n.197748), il proponente ha depositato integrazioni documentali e Città metropolitana ha trasmesso (prot. n.197748) agli Enti territoriali e ai gestori dei servizi l'avviso del ricevimento delle integrazioni;
- il 17/12/2020 (prot. n.213013) Città metropolitana ha trasmesso al proponente richiesta di chiarimenti sulle integrazioni documentali, a seguito del parere pervenuto da parte del Comune di Milano, prot. n.212088 del 16/12/2020;
- il 30/12/2020 (prot. n.220517), il proponente ha depositato i chiarimenti richiesti;
- il 13/01/2021 (prot. n.5362), il Comune di Milano ha trasmesso un parere sui chiarimenti depositati.

RILEVATE le seguenti sospensioni dei termini:
Dal 7/10/2020 (prot. n.170893), al 20/11/2020 (prot. n.197748), per richiesta di integrazioni;
Dal 17/12/2020 (prot. n.213013), al 13/01/2021 (prot. n.5362), per richiesta di parere ad Enti.

ATTESO che la Città Metropolitana di Milano ha proceduto ad effettuare il controllo in ordine alla Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A. sulla base degli elaborati predisposti in conformità alla D.G.R. Lombardia n.11317/2010, anche con riferimento alle informazioni previste dall'Allegato V, alla Parte Seconda, del D.Lgs. n.152/2006;

PRESO ATTO che il Comune di Milano ha trasmesso proprio parere e gli Enti territoriali e i gestori dei servizi hanno reso le proprie determinazioni, ai sensi dell'art. 14-bis lettera c) del D.Lgs n.127/2016, che vengono riportate nell'Allegato "Risultanze dell'istruttoria" e che tutti i pareri sono favorevoli all'esclusione dalla V.I.A. dell'opera;

VISTI E RICHIAMATI:
- il D.Lgs. n.267/2000 "Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";
- la L. n.190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" e dato atto che sono stati assolti i relativi adempimenti, così come recepiti nel Piano anti-corruzione e trasparenza della Città metropolitana di Milano;
- lo Statuto della Città metropolitana di Milano, approvato dalla Conferenza metropolitana dei Sindaci in data 22/12/2014 con Deliberazione R.G. n.2/2014, adottato ai sensi del comma 10 dell'art. 1 della L. n.56/2014 e in particolare gli artt. 49 e 51;
- gli artt. 38 e 39 del vigente "Testo unificato del Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi della Città metropolitana di Milano";
- il Regolamento sul procedimento amministrativo e sul diritto di accesso ai documenti amministrativi, approvato con Deliberazione del Consiglio della Città metropolitana di Milano, R.G. n.6/2017 del 18/01/17;
- l'art. 11 comma 5 del vigente Regolamento sul sistema di controlli interni dell'Ente;
- il Codice di Comportamento della Città metropolitana di Milano approvato dal Sindaco metropolitano in data 26/10/2016, con Decreto n.261/2016, atti n.0245611/4.1/2016/7;
- il Decreto del Sindaco metropolitano R.G. n.10/2020 del 21/01/2020 di approvazione del "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza" per la Città metropolitana di Milano 2020-2021 (PTPCT 2020-2022)";

RICHIAMATI INOLTRE:
- la delibera del Consiglio metropolitano n.2/2020 del 07/04/2020 avente ad oggetto: "Adozione e contestuale approvazione del Bilancio di previsione 2020-2022 e relativi allegati" e successive variazioni;
- la delibera del Consiglio metropolitano n.1/2020 del 07/04/2020 avente ad oggetto: "Adozione e contestuale approvazione del Documento Unico di Programmazione (DUP) per il triennio 2020-2022 ai sensi dell'art. 170 D.lgs.267/2000" e successive variazioni;
- il decreto del sindaco metropolitano R.G. n.60/2020 del 04/05/2020 avente ad oggetto: "Approvazione del Piano esecutivo di gestione (Peg) 2020-2022", e successive variazioni, che prevede l'obiettivo 17831 riferito al Programma PG0801, alla Missione 8 e al CDR ST085;

DATO ATTO pertanto che il presente provvedimento conclude il procedimento di Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A. entro i termini definiti nell'art. 19 del D.Lgs. n.152/2006.

ACCERTATA la regolarità tecnico-amministrativa del presente provvedimento.

DATO ATTO che il presente provvedimento è privo di riflessi finanziari e che la Società proponente ha provveduto a versare i previsti oneri istruttori.

D E C R E T A

ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n.152/2006, per le ragioni indicate in premessa e nell'Allegato 1, Risultanze dell'istruttoria, parte integrante del presente provvedimento, che il progetto del "Prolungamento M1 Quartiere Baggio-Olmi-Valsesia", presentato dalla Società MM S.p.A., con sede legale in Via del Vecchio Politecnico, 8, 20121 Milano, **non debba essere assoggettato a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale** a condizione che vengano rispettate le condizioni ambientali riportate nell'Allegato 1, riguardanti, in particolare, le fasi di cantiere, le componenti "risorse idriche" e "qualità dell'aria ed energia".

FA PRESENTE CHE:
Sono fatti salvi eventuali ulteriori assensi, comunque denominati non ricompresi nell'istanza in oggetto, demandati ai Soggetti competenti.

INFORMA CHE:
Il presente provvedimento viene notificato alla Società MM S.p.A., con sede legale in Via del Vecchio Politecnico, 8 – 20121 Milano, e trasmesso a tutti i soggetti ed Enti coinvolti nella procedura, per quanto di rispettiva competenza.
Il presente provvedimento viene integralmente pubblicato sul sito web S.I.L.V.I.A. della Regione Lombardia e all'Albo Pretorio On Line della Città metropolitana. Si attesta che per il presente atto non è richiesta la pubblicazione in Amministrazione Trasparente in quanto non rientrante tra le tipologie degli atti soggetti a pubblicazione ai sensi del D.Lgs. n.33/2013.
Si attesta che il Direttore dell'Area Ambiente e Tutela del Territorio ha accertato, mediante acquisizione di dichiarazione agli atti, l'assenza di potenziale conflitto di interessi da parte di tutti i dipendenti dell'Area stessa, interessati a vario titolo, nel procedimento come previsto dalla L. n.190/2012, dal Piano Triennale per la prevenzione della Corruzione della Città metropolitana di Milano e dagli artt. 5 e 6 del Codice di Comportamento della Città metropolitana di Milano.
Il presente procedimento, con riferimento all'Area funzionale di appartenenza, è classificato all'art. 5, del PTPCT 2019-2021, a rischio alto e che sono stati effettuati i controlli previsti dal Regolamento Sistema controlli interni e rispettato quanto previsto dal Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione per la Città metropolitana di Milano e dalle Direttive interne.
Contro il presente provvedimento è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni dalla data di notifica della stessa, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla suddetta data di notifica.

SI RICHIAMANO:
- il Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27/04/16 relativo alla protezione dei dati che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati). Richiamato altresì il D.Lgs. n.196/2003 "Codice di protezione dei dati personali" per le parti non in contrasto con il Regolamento europeo sopra citato;
- il D.Lgs. n.101/2018 "Disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27/04/16, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati)".
- il Titolare del trattamento dei dati personali è la Città metropolitana di Milano nella persona del Direttore del Settore Qualità dell'aria, rumore ed energia che si avvale del Responsabile della protezione dati contattabile al seguente indirizzo di posta elettronica: protezionedati@cittametropolitana.mi.it. I dati comunicati saranno oggetto da parte della Città metropolitana di Milano di gestione cartacea e informatica e saranno utilizzati esclusivamente ai fini del presente procedimento.

Il Direttore del Settore
Qualità dell'aria, rumore ed energia
(Arch. Giovanni Roberto Parma)

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

Fascicolo 9.6\2020\43

Pagina 1

RISULTANZE DELL'ISTRUTTORIA

Procedimento: Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale,
ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n.152/2006

SETTORE QUALITÀ DELL'ARIA, RUMORE ED ENERGIA
SERVIZIO AZIONI PER LA SOSTENIBILITÀ TERRITORIALE

OGGETTO: progetto del "Prolungamento M1 Quartiere Baggio-Olmi-Valsesia" da realizzarsi in Comune di Milano.

Rif. Silvia: ver421MI

1. ANAGRAFICA

RAGIONE SOCIALE	Società MM S.p.A.
P. IVA	01742310152
SEDE LEGALE	Via del Vecchio Politecnico, 8, 20121 Milano

2. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Foglio catastale	
Particelle catastali	
Via/Piazza/Località	
Comune	Milano
Provincia	Milano

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

3.1. INQUADRAMENTO PROCEDURALE E TERRITORIALE

L'area oggetto di progetto è situata nella periferia occidentale del Comune di Milano, l'opera in studio consiste nel prolungamento della linea metropolitana milanese M1, dall'attuale stazione Bisceglie, attraverso i quartieri di Valsesia, Baggio e Olmi fino ad un'area adibita a deposito per il ricovero del materiale rotabile.

La lunghezza del prolungamento è di circa 3,30 km e comprende 3 stazioni.

Il progetto per il quale è stata formulata istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA rientra nella categoria dell'allegato B, punto 7, lettera l), della L.R. n.5/2010, *"Sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane) funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri"*.

3.2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'ambito territoriale in cui si inserisce il prolungamento della linea 1 della metropolitana è quello dell'estrema periferia ovest di Milano, in corrispondenza del quartiere di Baggio.

Il tracciato di progetto inizia dall'asta di manovra esistente nella stazione di Bisceglie e prosegue in adiacenza alla Via Parri; passato lo scolmatore Olona e il nuovo quartiere detto PII Parri, all'altezza del quartiere Valsesia in un'area a verde, è localizzata la prima stazione denominata Parri. Questa località è baricentrica tra i nuovi quartieri del PII Parri Nord e Parri Sud, il vecchio quartiere Valsesia e il centro abitato di Cesano Boscone. L'accessibilità, dei quartieri a sud di via Parri e di Cesano Boscone è garantita da due passerelle ciclopedonali.

Il tracciato di progetto prosegue verso ovest, sempre in affiancamento alla via Parri, fino alla fermata Baggio, anch'essa localizzata in un'area verde; l'area ha buona accessibilità da gran parte del territorio di Baggio, risultando a 500 metri dal vecchio centro di Baggio.

Dalla fermata di Baggio la tratta della metropolitana prosegue sino all'attuale centro sportivo Olmi, futura sede della fermata Olmi, prevedendo la delocalizzazione del centro sportivo in altre aree di proprietà comunale. È previsto nell'area della stazione Olmi un parcheggio di dimensioni contenute (circa 200/300 posti auto). Nella parte terminale della stazione Olmi è prevista l'area del deposito/ rimessa di circa 101.000 mq comprensiva di diversi corpi di fabbrica, la portineria, l'edificio degli uffici/spogliatoi e la rimessa vera e propria, con capacità di ricovero di dodici treni e diversi binari esterni, sia per l'impianto di lavaggio sia per la prova dei mezzi.

È previsto l'utilizzo di un'unica tipologia di manufatto di stazione, uguale per le tre fermate; è previsto un mezzanino presenziato e privo di locali commerciali. Poiché la linea attraversa zone con grado di urbanizzazione differente, le uscite dal piano mezzanino avranno configurazioni diverse per meglio integrarsi con il tessuto urbano circostante. Ciascuna banchina è dotata di ascensore, per le persone a mobilità ridotta; al mezzanino, lungo il percorso che interessa i flussi d'ingresso e d'uscita, si aprono i locali destinati ai servizi collaterali per l'utenza, ridotti ai soli servizi igienici pubblici ed eventualmente all'edicola.

4. CRONOLOGIA DEL PROCEDIMENTO

- 29/07/2020 (prot. n.134969) deposito istanza di Verifica di assoggettabilità alla VIA;

- 07/08/2020 (prot. n.141076) trasmissione agli Enti territoriali e ai gestori dei servizi dell'avviso di ricevimento dell'istanza e richiesta di contributi o pareri istruttori;

- 07/10/2020 (prot. n.170893) richiesta di integrazioni documentali al proponente a seguito contributi/pareri pervenuti da parte degli enti coinvolti;

- 20/11/2020 (prot. n.197748) deposito integrazioni da parte delle Società MM S.p.A. agli Enti territoriali coinvolti ;

- 20/11/2020 (prot. n.197748) trasmissione agli Enti territoriali e ai gestori dei servizi dell'avviso di ricevimento delle integrazioni e richiesta di contributi o pareri istruttori;

- 17/12/2020 (prot. n.213013) richiesta al proponente di chiarimenti sulle integrazioni documentali, a seguito del pareri pervenuti da parte del Comune di Milano, prot. n.212088 del 16/12/2020

- 30/12/2020 (prot. n.220517) deposito dei chiarimenti da parte delle Società MM S.p.A. agli Enti territoriali coinvolti;

- 30/12/2020 (prot. n.220647) trasmissione al Comune di Milano dei chiarimenti depositati;

- 13/01/2021 (prot. n.5362) parere del Comune di Milano sui chiarimenti depositati.

5. RELAZIONE ISTRUTTORIA

5.1. ANALISI DEL QUADRO PROGRAMMATICO E VINCOLI

L'elaborato Studio Preliminare Ambientale esamina il quadro vincolistico e il quadro programmatico di riferimento.

Lo S.P.A. e le integrazioni depositate il 20/11/2020 esaminano il quadro vincolistico e il quadro programmatico di riferimento. Sono esaminati il Piano Territoriale Regionale, il Piano Paesaggistico Regionale, il Piano di Tutela ed Uso Delle Acque, il Progetto di Rete Ecologica Regionale, il Piano Regionale di classificazione del territorio in base alla Qualità dell'Aria, il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e il Piano Territoriale Metropolitano della Città metropolitana di Milano, il PTC del Parco Agricolo Sud Milano, il Piano del Governo del Territorio (PGT) del Comune di Milano.

Lo S.P.A. evidenzia che l'area di progetto:

- nel Piano Territoriale Regionale (PTR), l'area di progetto è individuata all'interno del "Sistema Metropolitano milanese";
- nel Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), l'area di progetto è individuata nella Fascia della Bassa Pianura e, nella Tavola F, nella macro area definita "Ambiti del sistema metropolitano lombardo, con forte presenza di aree di frangia destrutturate";
- nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), il progetto è indicato come "infrastruttura prevista";
- nel Piano Territoriale Metropolitano (PTM), il progetto è indicato come "infrastruttura prevista";
- nel Piano Strategico Metropolitano (PSM) il progetto risulta coerente con gli indirizzi di Piano quello di attuare le previsioni, come stabilite dal Programma di Bacino dell'Agenzia del TPL e dal Comune di Milano;
- nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), l'intervento è indicato come:
  - nella Tav. 1 "Sistema Infrastrutturale", il tracciato è leggermente differente al progetto e la stazione Baggio risulterebbe essere l'ultima;
  - nella Tav. 2 "Ambiti sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica" il tracciato intercetta "Ambiti di rilevanza paesistica" (art. 26) e "Parchi regionali",con riferimento al Parco Agricolo Sud Milano;
  - - nella Tav. 4 "Rete ecologica" il tracciato di progetto non interferisce con i Siti Natura 2000 come il Fontanile Nuovo ed il Bosco di Cusago essendo posti ad una distanza di 5 km dal tracciato.
  - - nella Tav. 5 "Ricognizione delle aree soggette a tutela" si rileva che il prolungamento del tracciato in corrispondenza della 7+103 alla 7+330 interseca marginalmente il Parco regionale Agricolo Sud Milano, e, riguardo all'area di rispetto dei corpi idrici, il prolungamento del tracciato dista 3,7 km dal fiume Olona; parte dell'area deposito/autorimessa ricade nella fascia boscata soggetta a vincolo;
  - - nella Tav. 6 "Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico" l'area adibita a funzione deposito/rimessa presenta tre porzioni definite come ambiti destinati all'attività agricola d'interessa strategico (l'art. 60, comma 3 esplicita che "…La disciplina di cui al precedente comma non si applica alle aree per le quali gli strumenti urbanistici comunali prevedano reti ed impianti tecnologici ed infrastrutture per la mobilità di livello comunale nonché opere pubbliche comunali, previa, all'occorrenza, la positiva valutazione di compatibilità con il PTCP".

- nel PGT del Comune di Milano (approvato con DGC n.34 del 14/10/2019) è indicato il tracciato di progetto e l'area del deposito è azzonata sia nel Piano delle Regole, che nel Piano dei Servizi come "depositi dei trasporti metropolitani". Il progetto è pertanto conforme alle previsioni urbanistiche comunali.

5.2. ANALISI DEGLI IMPATTI, FASE DI CANTIERE

Suolo e sottosuolo

Lo S.P.A. evidenzia che per quanto riguarda l'alterazione della qualitativa dei suoli, in fase di cantiere è possibile che avvengano sversamenti accidentali di fluidi inquinanti da mezzi d'opera o da depositi di materiali. Tale rischio potenziale è maggiormente riscontrabile nell'ambito delle fasi di approntamento delle aree e delle piste di cantiere, alle diverse lavorazioni di cantiere e alla gestione delle acque di dilavamento dei piazzali.

Nell'ambito degli interventi di mitigazione, lo S.P.A. indica accorgimenti con funzione preventiva, al fine di limitare il più possibile i potenziali impatti.

Per quanto riguarda lo scotico preliminare dei suoli (indicativamente 30 cm) è previsto l'accantonamento dei materiali, la loro idrosemina con miscuglio in prevalenza di graminacee e leguminose, che consentirebbero la conservazione della sostanza organica senza perdita di fertilità del suolo.

Per le aree di cantiere ubicate su terreni agricoli per i quali viene chiesto un esproprio temporaneo, è stata prevista la restituzione, al termine dei lavori, del terreno sano e libero da residui.

Il progetto prevede infine l'impermeabilizzazione delle aree di deposito di materiali pericolosi (carburanti, lubrificanti, ecc.) e delle aree di rimessaggio dei mezzi.

Lo S.P.A. conclude quindi per questa componente che gli impatti sono mitigabili e trascurabili.

Ambiente idrico superficiale e sotterraneo

Lo S.P.A. evidenzia che, in fase di cantiere, sono stati indicati come impatti potenziali il possibile incremento delle acque di ruscellamento, l'alterazione qualitativa delle acque superficiali, l'alterazione quantitativa delle acque superficiali e sotterranee. Le mitigazioni previste riguardano l'impermeabilizzazione delle aree di cantiere, di stoccaggio e deposito e la raccolta e trattamento delle acque di piattaforma.

Per i possibili sversamenti di sostanze inquinanti nei corpi idrici superficiali oltre alle impermeabilizzazioni sopra citate, sono previste procedure di emergenza.

Lo S.P.A. conclude quindi per questa componente che gli impatti sono mitigabili e trascurabili.

Alterazione del livello statico della falda

Lo S.P.A. evidenzia che dal punto di vista idrogeologico, la realizzazione di un cavo all'interno di un ammasso sotto falda provocherebbe l'abbattimento della piezometrica con il conseguente innesco di moti di filtrazione verso la galleria in costruzione. La mancata o scarsa regimazione dei moti di filtrazione potrebbe dar luogo a fenomeni di trascinamento di materiale o sifonamento molto pericolosi per l'esistenza stessa della galleria.

È stata valutata, anche nelle integrazioni modellistiche depositate il 20/11/2020, l'ampiezza della zona interessata dal drenaggio, in quanto eventuali pozzi e sorgenti che si trovassero all'interno di questa fascia, potrebbero veder ridotta la loro produttività. Particolare attenzione è stata posta alla presenza di pozzi idropotabili limitrofi all'area d'intervento (centrale acquedottistica di Baggio). A tal proposito, infatti, risulta condotto uno studio preliminare nell'ambito della redazione dello Studio idrogeologico ove è scaturito che l'interferenza dell'opera di progetto sull'impianto di

captazione è da ritenersi trascurabile, sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo. Tale assunto è dovuto principalmente:

- alla captazione delle falde profonde (e non di quella superficiale);
- alla posizione dei pozzi a monte del progetto, rispetto alla direzione di deflusso della falda.

Un ulteriore impatto sul livello statico della falda è legato al così detto "effetto diga", provocato in parte dalla galleria e in parte dalle stazioni, in riferimento al deflusso sotterraneo della falda stessa.

In merito al suddetto fenomeno, sono state effettuati delle simulazioni nell'ambito della redazione dello Studio idrogeologico, dalle quali è scaturito che l'entità dell'effetto barriera dovuto all'intervento di progetto, in fase di realizzazione risulterebbe, trascurabile.

Lo S.P.A. conclude quindi per questa componente che gli impatti siano trascurabili.

Consumo di acqua

Lo S.P.A. evidenzia che il consumo di acqua in fase di cantiere potrebbe rappresentare un possibile impatto sull'ambiente. Le principali necessità idriche per le attività di realizzazione dell'opera consisterebbero nelle lavorazioni (es. confezionamento di malte e conglomerati cementizi, preparazione dei fanghi bentonitici, preparazione miscele di consolidamento, approvvigionamento acqua per il funzionamento degli impianti di consolidamento e della TBM), nella bagnatura periodica delle strade di accesso dei cantieri, per gli usi sanitari di cantiere.

Acque e scarichi

Lo S.P.A. evidenzia che le acque meteoriche, durante le fasi di costruzione, saranno gestite mediante opportune reti di drenaggio, progettate per evitare allagamenti ed impaludamenti delle aree di cantiere e raccogliere eventuali residui o reflui prodotti dalle lavorazioni. È previsto il reperimento di un'area dove posizionare un impianto di depurazione delle acque meteoriche che saranno prodotte all'interno delle aree di cantiere suscettibili di possibile inquinamento. Le acque meteoriche sottoposte a trattamento verranno scaricate in pubblica fognatura laddove possibile oppure in corpo idrico superficiale qualora siano presenti altre alternative tecnicamente fattibili.

Lo S.P.A. conclude quindi per questa componente che gli impatti sono mitigabili e trascurabili.

Sintesi degli interventi di mitigazione sulla componente acque

Lo S.P.A. evidenzia che le interferenze potenziali sulla componente riguarderebbero l'eventuale alterazione delle qualità fisico-chimiche delle acque superficiali e sotterranee.

Tali problematiche sono associate, in genere, ad una non corretta gestione del cantiere e delle acque utilizzate o all'accidentale sversamento sul suolo di sostanze inquinanti. Pertanto, applicando adeguate procedure operative nelle attività di cantiere, relative alla gestione e lo stoccaggio delle sostanze inquinanti ed alla prevenzione dallo sversamento di oli ed idrocarburi, si ridurrà il rischio di impatti significativi. In particolare, i serbatoi del carburante saranno posti all'interno di una vasca di contenimento impermeabile con capacità pari almeno al 110% di quella dello stesso serbatoio; questa sarà posta su un'area pavimentata, per impedire la contaminazione del suolo durante le operazioni di rifornimento, e sotto una tettoia (al fine di prevenire il riempimento della vasca di contenimento in caso di precipitazioni piovose. L'impianto sarà provvisto di una pompa per rimuovere l'acqua dalla vasca). I serbatoi saranno posti lontano dalla viabilità di cantiere e saranno adeguatamente protetti tramite barriere tipo new-jersey dal rischio di collisione di automezzi.

Per tutelare i corsi d'acqua interessati dai lavori, ne è stata garantita la funzionalità per non interferire con il libero deflusso delle acque. Sono state inoltre previste le seguenti azioni di prevenzione:

- adozione di tutte le precauzioni necessarie affinché l'interferenza con la dinamica dei canali e dei corsi d'acqua, non determini aggravi di rischio idraulico e pericoli per l'incolumità delle persone e danni ai beni pubblici e privati; l'alveo non sarà occupato da materiali né eterogenei né di cantiere;
- nella realizzazione e nell'esercizio delle opere viarie, si terrà conto dell'osservanza di tutte le normative e regolamenti vigenti in materia di acque pubbliche, e dell'eventuale parere e/o autorizzazioni da parte degli enti competenti.

Lo S.P.A. conclude quindi per questa componente che gli impatti sono mitigabili.

Emissioni in atmosfera

Lo S.P.A. evidenzia che per le emissioni in atmosfera durante la fase di cantiere, è stata dedicata particolare attenzione alle polveri sottili (PM10), in quanto tale inquinante rappresenta il principale elemento di alterazione della qualità dell'aria prodotto durante lavorazioni cantieristiche.

In base alle attività previste dal progetto in esame, sono state individuate le seguenti lavorazioni:

- Scotico delle aree di cantiere;
- Transito mezzi di cantiere;
- Attività di escavazione;
- Carico e scarico di materiali.

Un parametro considerato nella stima delle emissioni effettive di PM10, riguarda il livello di umidità delle terre movimentate, trasporto, risollevamento, carico o stoccaggio di materiali polverulenti, l'efficienza di abbattimento delle polveri col sistema di bagnatura dipende dalla frequenza delle applicazioni e dalla quantità d'acqua per unità di superficie impiegata in ogni trattamento. È stato ipotizzato, per l'attività in oggetto, l'esecuzione di un trattamento ogni 8 ore (ossia una volta al giorno) impiegando un quantitativo di acqua pari a circa 1 litro/mq per ogni trattamento, si otterrebbe un'efficienza di abbattimento delle polveri del 75%.

Per minimizzare l'impatto delle lavorazioni sul territorio, è necessaria la buona condotta delle attività cantieristiche per limitare al minimo le emissioni degli inquinanti prodotti, per quanto si è stimano che le emissioni saranno di limitata entità.

È stato evidenziato come prevedendo degli interventi di bagnatura periodica delle aree di lavoro, si possono ridurre maggiormente le emissioni polverulente prodotte. In particolare, applicando idonei interventi di copertura dei cumuli di materiale e di bagnatura di tutte le aree di cantiere non risulterebbe necessario predisporre delle barriere frangivento, al fine di abbattere le polveri al suolo e contenerne la dispersione in atmosfera. Anche i mezzi adibiti al trasporto dovranno avere di opportuna copertura e per evitare il sollevamento delle polveri dovranno viaggiare a velocità ridotta ed essere lavati giornalmente nell'apposita platea di lavaggio.

Lo S.P.A. conclude quindi per questa componente che gli impatti sono mitigabili.

Rumore

Lo S.P.A. evidenzia che per la natura stessa del fenomeno non è possibile annullare il disturbo generato dalle attività e dai macchinari ivi previsti, pertanto sono state contemplate sia soluzioni mitigative che gestionali. Il cantieri sono raggruppatili in quattro categorie:

- cantiere a servizio TBM (zona sud-est del futuro deposito) ove, non dovrebbero superare i 70 dB Leq diurni e i 60 dB Leq notturni;

- cantiere per la realizzazione deposito (costruzione edifici, binari di superficie e sistemazione a verde), nel quale non saranno superati i 70 dB Leq diurni, presso i ricettori residenziali più prossimi;
- cantieri per realizzazione stazioni (opere di sostegno, scavi, opere civili di stazione e installazione impianti), nei quali non dovrebbe superare gli 80 dB Leq diurni;
- cantieri per realizzazione manufatti di dimensioni più contenute, nei quali non dovrebbero superare i 75 dB Leq.

Riguardo all'inquinamento acustico dei cantieri, fra gli scenari di impatto sono stati considerati anche quelli conseguenti al transito dei mezzi di cantiere, in particolare camion e dumper, lungo le strade cittadine. Dalle elaborazioni di AMAT contenute nelle integrazioni modellistiche depositate il 20/11/2020 e realizzate anche in risposta alle richieste di ATS, è risultato che prendendo a riferimento la tratta con il più alto incremento di veicoli pesanti nell'ora di punta mattutina, ovvero l'arco di via Parri subito all'uscita dalla Tangenziale Est in direzione centro città, il flusso passerebbe da 2.525 a 2.542 veic/h, con una percentuale della variazione di emissioni acustiche di 0,2 dB, ritenuta del tutto trascurabile.

Lo S.P.A. fa presente, infine, che tutti i manufatti si inseriscono in aree in prossimità di vie ad alto scorrimento e quindi molto rumorose.

Lo S.P.A. conclude quindi per questa componente che gli impatti sono mitigabili o trascurabili.

Rifiuti

Lo S.P.A. evidenzia che nell'ambito del cantiere saranno prodotti:

- terreno non gestibile come sottoprodotto o materiale di scavo in particolare, materiali di riporto che non soddisfa i requisiti indicati dall'art. 41 comma 3 del D.L. n.69/2013;
- materiale da demolizione, derivante dalla rimozione del pacchetto stradale;
- fanghi e altri materiali provenienti dalle vasche di decantazione/disoleazione e dagli impianti di depurazione;
- fanghi provenienti dalle lavorazioni quali iniezioni e consolidamenti;
- scarti di metalli, leghe, ferro e acciaio/ Scarti di legno, vetro e plastica;
- rifiuti prodotti dall'attività di ufficio;
- rifiuti prodotti dalle attività di officina e di manutenzione;
- prodotti di scarto della mensa.

Viene precisato che per la gestione dei rifiuti verrà favorito il recupero e il riutilizzo dei materiali di risulta piuttosto che il loro smaltimento. Saranno rispettati tutti gli obblighi previsti dall'art. 183, comma 1, lett. a), del D.Lgs. n.152/2006, riguardanti la corretta progettazione e definizione delle procedure di gestione degli stessi. Il deposito degli stessi è stato previsto in strutture dedicate al deposito temporaneo ex comma 1, dell'art. 183, del D.Lgs. n.152/2006.

Lo S.P.A. conclude quindi per questa componente che gli impatti sono mitigabili o trascurabili.

Viabilità e mobilità

Attraverso la stima dei movimenti dei mezzi al giorno e per singola ora, sono state ipotizzate le ripercussioni sul traffico, verificando anche l'ingombro dei mezzi in corrispondenza delle intersezioni in cui si reputa potenzialmente più problematico il loro transito.

Dalla stima del numero di mezzi che accederanno ai cantieri, per i diversi manufatti previsti nell'ambito del prolungamento della M1 in direzione Baggio, i mezzi pesanti previsti al giorno per per singola opera prevista consisterebbero in 26 unità.

Lo S.P.A. evidenzia che dalla sovrapposizione del flussogramma di traffico dell'ora di punta del mattino, con i mezzi di cantiere, si otterrebbe un grafo molto simile a quello in assenza delle opere previste, data la limitatezza del traffico aggiuntivo determinato dal cantiere stesso. Peraltro, lo studio evidenzia ampie riserve di capacità delle strade su cui è previsto che i mezzi transitino, non ravvisando quindi alcuna ripercussione negativa sulla rete viaria interessata dai cantieri del prolungamento della M1.

Di conseguenza anche le emissioni derivanti dal traffico aggiuntivo indotto dal cantiere non sarà tale da produrre incrementi apprezzabili alle concentrazioni di inquinanti rispetto allo stato attuale.

Lo S.P.A. conclude quindi per questa componente che gli impatti sono trascurabili.

Salute pubblica

La valutazione della componente salute pubblica per la fase di cantiere fa riferimento ai principali impatti attesi, relativi alle emissioni in atmosfera, al rumore e alle vibrazioni.

Per quanto concerne la qualità dell'aria, è stato evidenziato che in fase di cantiere le stime dei contributi in aria ambiente restituiscono valori di concentrazione di PM10 inferiori ai valori limite imposti dal D.Lgs. n.155/2010.

Queste stime, già evidenziate nei paragrafi precedenti, sono ottenute secondo criteri cautelativi ed evidenziano che non si produrranno incrementi apprezzabili alle concentrazioni di inquinanti presenti allo stato attuale. Quindi, relativamente alla qualità dell'aria, la realizzazione dell'opera avrà un impatto trascurabile sulla salute pubblica.

Riguardo al clima acustico e vibrazionale, in fase di cantiere si potrebbe determinare un impatto sulla salute umana, legato ad un aumento delle emissioni rumorose e delle vibrazioni durante le lavorazioni dei macchinari. Dallo studio effettuato, è risultato che il rumore prodotto dalla realizzazione dell'opera in esame sarà molto probabilmente in alcune aree un po' più alto rispetto a quello attualmente presente come l'area intorno al deposito, ma i livelli prodotti non saranno mai così alti da comportare danni all'udito delle persone che risiedono o operano in prossimità dei cantieri.

Pertanto, in conclusione lo S.P.A. stabilisce che l'impatto sulla salute pubblica della realizzazione dell'opera, dovuto alla componente rumore, è trascurabile.

Campi elettromagnetici

La valutazione dei campi elettromagnetici fa riferimento alla realizzazione della cabina di distribuzione che alimenta il sistema metropolitano in ogni sottostazione di trazione.

Il progetto prevede di installare due trasformatori da 4000 kVA con tensione secondaria pari a 590 V; i due trasformatori non funzioneranno contemporaneamente ma uno sarà di riserva all'altro. Durante la fase di cantiere non sono previste attività in grado di determinare emissioni di onde elettromagnetiche, pertanto l'impatto dovuto alla realizzazione dell'Opera risulta nullo in relazione a questa componente ambientale.

5.3. ANALISI DEGLI IMPATTI, FASE DI ESERCIZIO

Suolo e sottosuolo

Lo S.P.A. evidenzia che l'impatto sulla componente suolo del progetto riguarda prevalentemente l'area adibita a deposito, che sarà sottratta all'attuale uso agricolo. Il progetto prevede la compensazione di tale sottrazione calcolate applicando il Metodo STRAIN.

Per quel che riguarda i possibili impatti sul suolo derivati da accidentali sversamenti e dilavamento di piazzali e viabilità da parte delle acque meteoriche, è stato specificato che le opere idrauliche in progetto, descritte per la componente acque, saranno utilizzati anche in esercizio.

Di particolare rilevanza, saranno i presidi per la gestione delle acque meteoriche, per le quali il progetto prevede la realizzazione di:

- sistemi di drenaggio delle aree impermeabilizzate come le stazioni;
- allontanamento delle acque piovane dalle aree impermeabilizzate mediante sistemi e soluzioni tipiche dei drenaggi urbani;
- sistemi di drenaggio delle aree a pavimentazione permeabile.

Le acque meteoriche captate saranno invasate all'interno di un sistema di vasche di laminazione interrate costituite da elementi in calcestruzzo prefabbricati. Le acque verranno laminate all'interno di bacini a cielo aperto realizzati come depressioni inerbite ed in generale piantumati con essenze che garantiscano un parziale mascheramento delle opere stesse senza intaccare la funzione di difesa idraulica. Gli invasi così realizzati verranno svuotati mediante manufatti di regolazione, nel rispetto della portata limite consentita dall'Art. 8 del R.R n.7/2017.

Pertanto lo S.P.A. stabilisce che l'impatto sulla componente suolo è mitigata.

Ambiente idrico superficiale e sotterraneo

Come per la fase di cantiere, lo S.P.A. evidenzia che la presenza del manufatto all'interno di un ammasso geologico sotto falda potrebbe provocare effetti sulla piezometrica locale. Come già evidenziato in precedenza, anche nelle integrazioni modellistiche depositate il 20/11/2020, è stata valutata l'ampiezza della zona interessata da tale fenomeno, con particolare attenzione alla presenza di pozzi idropotabili limitrofi all'area d'intervento (centrale acquedottistica di Baggio).

Lo S.P.A. evidenzia che l'interferenza dell'opera di progetto sugli impianti di captazione è da ritenersi trascurabile, sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo. Anche per il cosiddetto "effetto diga", provocato dalla presenza della galleria e delle stazioni, le simulazioni hanno concluso che l'entità dell'effetto sarà trascurabile.

Lo S.P.A. conclude quindi per questa componente che gli impatti siano trascurabili.

Emissioni in atmosfera

Lo S.P.A. evidenzia che durante l'esercizio non saranno previste emissioni di inquinanti, quindi il progetto non altererà gli attuali livelli di concentrazione esistenti.

L'esercizio della metropolitana non produce sostanze inquinanti, gli impatti potenziali sono imputabili esclusivamente alle immissioni dei ricambi provenienti dagli impianti di ventilazione e dalle prese d'aria, per quanto in condizioni di normale esercizio il ricambio d'aria nella galleria avviene in maniera naturale attraverso le aperture verso l'esterno, coadiuvato dall'effetto del movimento dei treni in galleria. Nelle stazioni, invece, per il ricambio dell'aria si utilizza un sistema di condizionamento, mentre l'impianto di ventilazione viene utilizzato solo in emergenza. Nelle condizioni normali di esercizio, l'aria proveniente dalle banchine di stazione risulterebbe caratterizzata dalla presenza di anidride carbonica ed altri inquinanti prodotti dalla fruizione antropica. Tali punti, quindi, non rappresentano sorgenti emissive di sostanze inquinanti, bensì una via di uscita dell'aria interna agli ambienti di stazione.

Per ridurre il carico di particelle inquinanti presenti nell'aria delle gallerie metropolitane, sono previste misure di mitigazione, quali:

- l'utilizzo di dispositivi "ungibordo" delle ruote, che riducono l'usura delle stesse e quindi la produzioni di polveri;

- una corretta gestione dei sistemi di ventilazione;
- l'implementazione di protocolli di pulizia periodica del materiale rotabile e dei tratti di galleria.

La realizzazione del deposito non determinerà particolari impatti sulla componente atmosferica, se non quelli generati dalla centrale termica prevista per il riscaldamento dei nuovi fabbricati, dallo sporadico utilizzo di locomotori diesel di servizio per manovre e spostamenti dei treni. Lo S.P.A. stima come trascurabile queste emissioni, in quanto di limitata entità ed estensione nel tempo.

Lo S.P.A. evidenzia infine che l'esercizio della nuova tratta della metropolitana avrà impatti positivi proprio sulla componente atmosfera, offrendo un'efficace alternativa al traffico su gomma con conseguente riduzione dei flussi veicolari sugli assi stradali. Inoltre sarà riorganizzato il trasporto pubblico di superficie lungo l'asse interessato dal prolungamento diminuendo i Km percorsi dagli autobus, con riduzione delle emissioni inquinanti.

Lo S.P.A. conclude quindi per questa componente che gli impatti siano in generale positivi.

Paesaggio

Lo S.P.A. evidenzia che, data la natura del progetto che si sviluppa quasi interamente in sotterraneo ed i cui elementi emergenti sono costituiti dai soli accessi alle stazioni, anch'esse interrate, solo l'area di deposito rappresenta elemento di potenziale criticità paesaggistica.

Tale elemento è stato, pertanto, oggetto di mitigazioni ed attuazione di interventi atti a migliorare l'inserimento dell'opera nel territorio. In conclusione, lo Studio ha evidenziato l'assenza di impatti ambientali significativi per le nuove opere di Progetto.

Monitoraggio

Lo S.P.A. ha indicato una proposta di monitoraggio, finalizzato alla verifica delle previsioni degli impatti ambientali, nonché all'efficacia delle misure di mitigazione adottate.

5.4. CONTRIBUTI E PARERI PER LA VALUTAZIONE

A seguito deposito delle integrazioni del 20/11/2020, sono pervenuti i seguenti contributi, agli atti dell'istruttoria:

- nota del Settore Risorse Idriche ed attività estrattive di Città Metropolitana di Milano, del del 26/11/2020, prot. n.200909, nella quale *"...si prende atto di quanto evidenziato nella documentazione integrativa* [...] *relativamente alle interferenze sulla falda acquifera e sul setto sabbioso-limoso di minore permeabilità all'interno del primo acquifero che viene parzialmente rimosso, è stato valutato anzitutto l'"effetto diga"* [...] *Le elaborazioni prodotte hanno evidenziato che la rimozione di parte del setto sabbioso-limoso non è tale da comportare un significativo incremento dell'infiltrazione verso le falde sottostanti, che altrimenti avrebbe potuto favorire un eventuale apporto di contaminanti. Altresì l'effetto diga" è stato valutato in un massimo innalzamento del livello piezometrico a monte della Stazione Parri di circa 50 cm e nel tratto di galleria Baggio-Olmi intorno ai 30 cm (analogamente l'abbassamento a valle di tali opere). Pertanto non sono previsti effetti significativi né sull'edificato circostante né sulle infrastrutture esistenti. Per quanto attiene l'interferenza con i pozzi circostanti è stato ribadito che i pozzi della Centrale Baggio sono sufficientemente distanti dalle opere previste, la cui interferenza sulla falda è limitata a poche decine di metri all'intorno. Inoltre è stato previsto un monitoraggio dei livelli di falda nelle fasi di ante operam,costruzione e post operam al fine di valutare la rispondenza delle previsioni modellistiche* [...] *Il riscontro fornito ai quesiti posti con la richiesta di integrazioni ns. prot. 0147297 del 6/08/2020 permette di esprimere un giudizio*

positivo sulla compatibilità dell'opera pertanto per gli aspetti di competenza si ritiene che il progetto possa non essere assoggettato a VIA."

- Nota del Servizio cave di Città Metropolitana di Milano del 30/11/2020, prot. n.202833, nella quale si evidenzia che *"è stato rilevato che le richieste iniziali,* […] *sono state essenzialmente recepite e pertanto nulla si ritiene di aggiungere a quanto precedentemente indicato."*
- Nota del Settore Pianificazione territoriale generale di Città Metropolitana di Milano del 9/12/2020 prot. n. 208096, nella quale si evidenzia che *"il progetto risulta coerente con quanto indicato dal PTM, tuttavia dal momento che il tracciato ricade, in parte, all'interno delle aree indicate dal PTM come "Ambiti di rilevanza Paesaggistica* […] *si richiede di potenziare gli interventi di mitigazione ambientale previsti per tutti i manufatti in progetto, con l'obiettivo di valorizzare e rafforzare gli elementi di qualità paesistica esistenti."*
- Nota del Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi del 10/12/2020, prot. n.208454, nella quale il Consorzio evidenzia carenze delle integrazioni riguardo a quanto richiesto con nota del 9/11/2020 prot. n.190752. Tuttavia in conclusione *"ritiene che gli elementi emersi dalle integrazioni documentali non costituiscono presupposto di modifica della valutazione già espressa in merito all'assoggettabilità alla VIA"*, nella quale lo stesso Consorzio valutava *"non necessario assoggettare il progetto a procedura di VIA"*.
- Nota di Regione Lombardia-Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Viabilità, del 1/12/2020, prot. n.203092, con la quale viene trasmesso a Città metropolitana *"al fine di consentire l'eventuale aggiornamento del parere"*, comunicazione del *"Gruppo di Lavoro Interdirezionale per l'esame dei progetti infrastrutturali soggetti a valutazione regionale"*, costituito con Decreto n. 15839 del 05/11/2019 che nel medesimo anno valutò il Progetto di fattibilità tecnica ed economica del prolungamento della linea metropolitana M1 Quartiere Baggio – Olmi – Valsesia, dal quale è successivamente derivato il progetto in istanza.
- Nota del Comune di Milano del 23/11/2020, prot. n.199794, nella quale l'Amministrazione rileva una serie di questioni riferendosi allo Studio Preliminare Ambientale depositato in allego all'istanza e non alla documentazione integrata il 20/11/2020. Tali valutazioni riguardano i pozzi idropotabili e le relative fasce di rispetto, le interferenze con i corsi d'acqua del reticolo idrografico e infine la localizzazione lungo via degli Ulivi di un parcheggio per 116 posti auto e un'area a verde (previsioni non conformi al Piano dei Servizi).
- Nota del Comune di Milano del 13/01/2021, prot. n.5362, nella quale l'Amministrazione, per gli aspetti urbanistici, *"prende atto dell'approvazione del progetto di fattibilità avvenuta con Delibera di G.C. n. 1334 del 27/11/2020 nella quale è stata verificata la compatibilità urbanistica del tracciato"* e *"ritiene pertanto di non avere ulteriori osservazioni da formulare in relazione al procedimento in oggetto"*. Per quanto riguarda le possibili interferenze e gli adempimenti relativi alla componente Risorse idriche, *"concorda con l'inclusione di tali adempimenti nel progetto definitivo"*. Per quanto riguarda la componente aria ed energia, *"viene recepita l'indicazione di considerare come obbligatorio tra gli interventi di mitigazione per la componente Atmosfera la pulizia della viabilità ordinaria nell'intorno dell'uscita dal cantiere* [...] *Inoltre, nella redazione delle linee guida per la gestione ambientale del cantiere, si farà esplicito riferimento al "Regolamento della qualità dell'aria", approvato dal Comune di Milano"*. Per quanto riguarda i dettagli sulle informazioni/indicatori necessari alla valutazione e al monitoraggio delle prestazioni ambientali, *"si richiede di inserire tali informazioni nel documento di gestione ambientale del cantiere che verrà sviluppato nell'ambito del progetto definitivo"*. Inoltre l'Amministrazione *"propone di considerare, nell'ambito della progettazione*

definitiva, il sistema di ventilazione in stazione [...] *anche lo scopo di allontanare le polveri atmosferiche generate dai treni ed aumentare la salubrità delle stazioni. Si propone di prescrivere l'adozione di opportuni sistemi di ventilazione forzata (eventualmente dotati di sistemi di filtrazione per il particolato atmosferico), o di soluzioni tecnologiche alternative, che siano in grado di garantire la riduzione di almeno il 50% dei livelli di particolato in banchina. Si raccomanda di considerare in sede di progettazione definitiva le osservazioni evidenziate sotto la componente "qualità dell'aria ed energia" nonché le integrazioni richieste in precedenza".*

6. RISULTANZE CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA

Valutata la documentazione, visti i contributi tecnici e i pareri agli atti, si ritiene che l'opera non sia in conflitto con alcun vincolo né con la pianificazione urbanistica e ambientale.

Si ritiene altresì di condividere le valutazioni contenute nello Studio Preliminare Ambientale e nei pareri agli atti, circa l'assenza nel post-operam di impatti sulle componenti naturali, fisiche e relative ad atmosfera, rumore e vibrazioni.

Si ritiene viceversa che la principale pressione ambientale del progetto si determini nella fase di cantiere rispetto alle componenti suolo, sottosuolo, ambiente idrico, emissioni. Si condivide tuttavia quanto assunto dallo S.P.A. riguardo alla temporaneità degli impatti e alla loro possibilità di riduzione mediante l'adozione di mitigazioni.

Per quanto riguarda i potenziali impatti su suolo, sottosuolo e ambiente idrico sotterraneo, si ritiene che gli approfondimenti analitici e modellistici sviluppati nelle integrazioni depositate il 20/11/2020 abbiano valutato sufficientemente le criticità inizialmente evidenziate e le mitigazioni proposte escludono potenziali impatti significatici. Sarà infatti irrilevante l'interferenza dell'opera sull'impianto acquedottistico e sui pozzi geotermici presenti nella zona. Rispetto alle possibili interferenze con la falda ed al cosiddetto "effetto diga" le simulazioni hanno evidenziato che l'entità del fenomeno è trascurabile.

Rimangono da verificare nel dettaglio, in fase di progettazione esecutiva, con l'ente gestore dei corsi d'acqua superficiali, le possibili interferenze con gli elementi di competenza, come anche indicato nel parere del Comune di Milano del 13/01/2021.

In relazione alle componenti emissive, si ritiene di condividere le conclusioni dello S.P.A. per quanto riguarda la limitatezza degli impatti aggiuntivi determinati dall'intervento, in termini di rumore ed emissioni di inquinanti in atmosfera, qualora le previste mitigazioni vengano correttamente realizzate e monitorate.

Si condivide che in fase di esercizio l'impatto in termini di qualità dell'aria e inquinamento acustico, può essere considerato positivo con particolare riferimento alla salute pubblica, in quanto favorisce una diminuzione dell'uso di mezzi privati da parte della popolazione, con conseguente diminuzione delle emissioni in atmosfera ed acustiche.

Si ritiene infine di condividere le proposte di compensazione del consumo di suolo, valutate modellisticamente con il cosiddetto metodo STRAIN.

Pertanto, nella configurazione di progetto, non risulta la permanenza di impatti residui significativi che non siano stati risolvibili con le mitigazioni ambientali proposte e gli accorgimenti progettuali adottati. Si ritiene quindi che il "Prolungamento M1 Quartiere Baggio-Olmi-Valsesia", **non debba essere assoggettato a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale**, a condizione che:

- in fase di cantiere, siano realizzati tutti i presidi previsti per gestire gli eventuali accidentali impatti sulle componenti suolo e acque sotterranee, così come dovranno essere applicate

scrupolosamente le relative procedure di sicurezza. Dovranno essere inoltre adottate scrupolosamente tutte le misure di mitigazione previste nello S.P.A. per il contenimento delle emissioni di polvere, rumore e vibrazioni;

- dovranno essere sviluppati nella successiva fase progettuale tutte le indicazioni contenute nei pareri agli atti e in particolare quello del Comune di Milano del 13/01/2021, riguardanti in particolare le componenti “risorse idriche” e “qualità dell’aria ed energia”.

Il Responsabile del procedimento
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.