

Atti Dirigenziali

Stato: **PUBBLICATO ATTIVO**

Pubblicazione Nr: **5641/2025**

In Pubblicazione: dal **22/9/2025** al **6/10/2025**

Repertorio Generale: **8149/2025** del **22/09/2025**

Protocollo: **171094/2025**

Titolario/Anno/Fascicolo: **10.6/2025/42**

Struttura Organizzativa: SETTORE QUALITÀ DELL'ARIA ED ENERGIA

Dirigente: FELISA MARCO

OGGETTO: **VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.), AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS. 152/2006 E DELL'ART. 6 DELLA L. R. N. 5/2010, RELATIVA AL PROGETTO DI "PROLUNGAMENTO LINEA METROPOLITANA 4" DA REALIZZARSI NEL COMUNE DI SEGRATE - PROPONENTE: METROPOLITANA MILANESE S.P.A. - RIF. SILVIA VER0600-MI.**



DECRETO DIRIGENZIALE

Pubblicazione Nr: 5641/2025
In Pubblicazione: dal 22/09/2025 al 06/10/2025
Repertorio Generale: 8149/2025 del 22/09/2025
Protocollo: 171094/2025
Titolario/Anno/Fascicolo: 10.6/2025/42
Struttura Organizzativa: SETTORE QUALITÀ DELL'ARIA ED ENERGIA
Dirigente: FELISA MARCO
Oggetto: VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (V.I.A.), AI SENSI DELL'ART. 19 DEL D.LGS. 152/2006 E DELL'ART. 6 DELLA L. R. N. 5/2010, RELATIVA AL PROGETTO DI "PROLUNGAMENTO LINEA METROPOLITANA 4" DA REALIZZARSI NEL COMUNE DI SEGRATE - PROPONENTE: METROPOLITANA MILANESE S.P.A. - RIF. SILVIA VER0600-MI.

DOCUMENTI CON IMPRONTE:

Testo dell'Atto *Doc_514426_Codice_87163_2025.pdf*
dd4627d03a150a1df40deee11473fc839c82d574823e8da7f02b2a1490be509f

Allegato 1 *Doc_514412_0170621_22Set2025_All1-ver0600-MI_RIS_ISTRUTTORIE.pdf.p7m*
1d1d70924c4842efce9166141df9bd4fa0b5d50764851a6b69eff96eef5e3a49



**Città
metropolitana
di Milano**

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

Decreto Dirigenziale

Fasc. n 10.6/2025/42

Oggetto: Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l. r. n. 5/2010, relativa al progetto di "Prolungamento linea metropolitana 4" da realizzarsi nel Comune di Segrate - Proponente: Metropolitana Milanese S.p.A. - Rif. SILVIA Ver0600-MI.

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

PREMESSO che in data 27/05/2025, con comunicazione Prot. gen. n. 0098770, ha avuto avvio il procedimento di Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l.r. 2 febbraio 2010, n. 5, relativa al progetto di "*Prolungamento della linea metropolitana 4*" da realizzarsi nel Comune di Segrate, riferito all'istanza Prot. gen. n. 0092866 del 19/05/2025 presentata dalla Società Proponente: Metropolitana Milanese S.p.A. - Rif. SILVIA: Ver0600-MI;

VISTA la normativa di settore (d.lgs. n. 152/2006, l.r. n. 5/2010, R.R. n. 2/2020) che attribuisce alla Città metropolitana la competenza in materia di Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) per la categoria di opere in progetto;

PRESO ATTO degli elementi di fatto e di diritto, nonché delle risultanze dell'istruttoria allegate, Prot. gen. n. 0170621 del 22/09/2025, da cui risulta che l'attività oggetto di istanza non sia da assoggettare a Valutazione di Impatto Ambientale, nel rispetto delle condizioni riportate all'Allegato 1, che forma parte integrante e sostanziale del presente atto;

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

- in base ai contributi tecnici e pareri agli atti, le risultanze dell'istruttoria evidenziano che lo Studio Preliminare Ambientale, come integrato nel corso del procedimento, consente di valutare compiutamente il progetto e i suoi impatti;
- si condividono le valutazioni evidenziate nei pareri degli Enti in merito agli impatti sulle varie componenti ambientali e alle condizioni e misure di mitigazione da realizzare;
- l'istruttoria svolta sullo Studio Preliminare Ambientale predisposto dal Proponente, comprensivo degli allegati depositati e delle integrazioni documentali, nonché le analisi condotte sui potenziali impatti con il supporto dei contributi acquisiti nel corso del procedimento, conduce alle considerazioni conclusive sotto riportate;
- per quanto riguarda gli effetti diretti ed indiretti a scala locale, legati alla realizzazione e all'esercizio del progetto, i pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria non hanno indicato la necessità di assoggettare l'intervento a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ad esclusione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Milano che ha richiesto, da un lato, di meglio evidenziare le motivazioni che, tra le alternative possibili, hanno portato a privilegiare lo scenario di progetto e dall'altro di svolgere un'attenta analisi di contesto, dando evidenza degli ambiti sottoposti a tutela e delle interferenze, dirette e indirette, anche in termini "*percettivi*" e visuali, generate dalle opere in progetto.
- con gli approfondimenti richiesti e le prescrizioni formulate che potranno trovare trattazione puntuale e di maggior dettaglio nei successivi iter procedurali abilitativi dell'intervento si ritiene che il "*Prolungamento della linea metropolitana 4*" da realizzarsi nel Comune di Segrate, possa essere escluso dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale

VERIFICATA la regolarità tecnica del presente atto, ai sensi dell'art. 147-bis del Testo Unico Enti Locali (Tuel) approvato con D.Lgs. 267/2000 e s.m.i.;

RICHIAMATI gli atti di programmazione finanziaria dell'Ente (DUP e Bilancio di previsione), di gestione (PEG e PIAO) ed il

codice di comportamento dell'Ente;

VISTO l'art. 107 del Testo Unico Enti Locali (Tuel) approvato con D. Lgs. 267/2000 e s.m.i.;

VISTO lo Statuto della Città metropolitana di Milano;

VISTO il regolamento sull'ordinamento degli uffici e servizi ed il regolamento di contabilità dell'Ente;

DECRETA

per le ragioni indicate in premessa, alle condizioni indicate nell'Allegato 1 - Risultanze dell'istruttoria Prot. gen. n. 0170621 del 22/09/2025, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, fatti salvi i diritti di terzi:

1) di escludere dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) il progetto di *"Prolungamento della linea metropolitana 4"* da realizzarsi nel Comune di Segrate - Proponente: Metropolitana Milanese S.p.A. - Rif. SILVIA: Ver0600-MI, nel rispetto di tutte le condizioni e prescrizioni indicate nell'Allegato 1 - Risultanze dell'istruttoria unito quale parte integrante al presente atto;

2) dà atto che per il presente provvedimento è stata compilata la check-list di cui al regolamento sul sistema dei controlli interni, inoltre il presente atto:

- è classificato a rischio alto dalla tabella contenuta nel paragrafo 2.3.5 *"Attività a rischio corruzione: mappatura dei processi, identificazione e valutazione del rischio"* del PIAO;
- rispetta gli obblighi e gli adempimenti in materia di protezione dei dati personali;
- rispetta il termine di conclusione del procedimento, la cui cronologia è riportata nell'Allegato 1 al presente atto;
- comprende i seguenti allegati che ne formano parte integrante e sostanziale: Allegato 1 - Risultanze istruttorie;
- è privo di riflessi finanziari e che la Società proponente ha provveduto a versare alla Tesoreria della Città metropolitana di Milano i previsti oneri istruttori come da ricevuta allegata all'istanza e ha provveduto all'assolvimento dell'imposta di bollo, ai sensi del D.P.R. 642/72 All. A, art. 4 - con l'acquisto delle marche da bollo indicate di seguito: € 16,00: id. n. 01231309674437 e € 1 id. n. 01231309673936; il destinatario del provvedimento, dopo averle annullate, si farà carico della relativa conservazione.

3) il presente provvedimento è pubblicato all'Albo pretorio della Città Metropolitana e nel sistema informativo "S.I.L.V.I.A." (Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione d'Impatto Ambientale), codice pratica: ver0600-MI, è notificato via PEC al richiedente e trasmesso in copia per quanto di competenza agli Enti e uffici coinvolti nel procedimento;

4) Come previsto dall'art. 3 c. 4 della L. n. 241/1990 e s.m.i. si informa che contro il presente atto, ai sensi del D. Lgs. n. 104/2010 del 02/07/2010, è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni dalla data di notifica, ovvero ai sensi del D.P.R. 1199/1971 ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla suddetta data di notifica.

il Direttore del Settore
Qualità dell'aria, rumore ed energia
Arch. Marco Felisa

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

Responsabile del procedimento e istruttoria: Francesca Valentina Gobbato

Fascicolo 10.6\2025\42

Pagina 1/20

22/09/2025

ALL. 1: RISULTANZE DELL'ISTRUTTORIA

Procedimento: Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 6 della l. r. n. 5/2010, relativa al progetto di "Prolungamento della linea metropolitana 4" da realizzarsi nel Comune di Segrate.

Proponente: Metropolitana Milanese S.p.A.

Rif. S.I.L.V.I.A.: Ver0600-MI

1. ANAGRAFICA

RAGIONE SOCIALE	MM S.p.A.
P. IVA	01742310152
SEDE LEGALE	Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano (MI)

2. LOCALIZZAZIONE dell'intervento

Via	Segrate Porta Est
Comune	Segrate
Provincia	Milano

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO DI PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA 4 IN COMUNE DI SEGRATE**3.1 INQUADRAMENTO PROGETTUALE E PROCEDURALE**

In data 19/05/2025 è pervenuta alla Città metropolitana di Milano, con Prot. gen. n. 0092866, l'istanza di cui all'oggetto riguardante il prolungamento della linea metropolitana M4 da realizzarsi in Comune di Segrate. Le informazioni di seguito riportate sono tratte dalla documentazione progettuale allegata all'istanza.

Il progetto di prolungamento della Linea M4 si sviluppa tra l'attuale terminale dell'aeroporto di Linate e la futura stazione ferroviaria Alta Velocità/Regionale denominata "Segrate Porta Est". L'ambito d'intervento è caratterizzato dalla presenza del bacino dell'Idroscalo, da ampi spazi verdi, intervallati dalla presenza di un edificio principalmente di tipo terziario (Mondadori, ex IBM, futuro centro commerciale Westfield) e da importanti infrastrutture di mobilità, ferroviaria e viabilistica.

3.2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

In data 12/11/2018, con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 38, è stato approvato in via definitiva il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano, che individua tra le previsioni del trasporto pubblico di area vasta il prolungamento della Linea metropolitana M4 dall'aeroporto di Linate al Comune di Segrate.

Nel dicembre 2019 e settembre 2020 sono stati sottoscritti due Accordi distinti con i quali Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, i Comuni di Milano, Segrate, Pioltello, SEA S.p.A. e Westfield Milan S.p.A. si sono impegnati a cofinanziare le fasi del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) "Hub metropolitano Segrate Porta Est Milano Prolungamento M4", individuando quale coordinatore, capofila e soggetto attuatore il Comune di Milano.

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 2305 del 20/12/2019 il Comune di Milano ha approvato la partecipazione in qualità di capofila, al Bando CEF europeo "CEF Transport 2019 - General Envelope" denominato "Reflow Call", con la proposta progettuale "Milan East Gate Hub".

Successivamente, in data 28/04/2021, con Deliberazione di Consiglio Metropolitano R.G. 15/2021, è stato approvato il PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana di Milano, che individua l'intervento in oggetto.

La linea M4 è la nuova linea metropolitana ad automazione integrale di Milano che attraversa l'intera città per circa 15 km, con 21 stazioni ed un deposito-officina. In parallelo ai lavori di realizzazione della M4, sono stati condotti i primi studi di fattibilità per le future estensioni della linea fuori dai confini comunali allo scopo di intercettare anche la domanda di pendolarismo, e non solo, dei territori circostanti. Tra questi il prolungamento ad Est, oltre Linate, discende dalla pianificazione degli Enti locali e sovraordinati che hanno individuato Segrate quale *hub* di riferimento per la nuova stazione ferroviaria "Porta Est" di Milano, da collegare alla rete metropolitana di Milano proprio attraverso un'estensione della vicina Linea metropolitana 4.

Il progetto rientra nelle tipologie elencate all'Allegato B della l.r. 5/2010, al punto 7) l denominato "Sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane) funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri". La linea M4 si inquadra tipologicamente come una "metropolitana automatica leggera", il prolungamento in oggetto riprende gli standard dimensionali e di sistema della tratta esistente, attualmente in esercizio tra Milano San Cristoforo e Linate.

Il progetto di prolungamento, da Linate a Segrate Porta Est, prevede un tracciato integralmente in galleria, per uno sviluppo complessivo di circa 3,2 Km, l'inserimento di due nuove stazioni e due manufatti intertratta, denominati "Buozzi" e "Mondadori" con funzione di uscita di sicurezza (U.S.) e come via di accesso per i Vigili del Fuoco (V.V.FF.).

Nell'ambito del Progetto è prevista la realizzazione di una stazione intermedia denominata "Idroscalo-San Felice", ubicata nell'area verde comunale posta tra le due proprietà IBM/4 Porte e Mondadori, oltre che una Stazione terminal, "Segrate Porta Est", posta immediatamente a nord del sedime ferroviario esistente e direttamente collegata alla nuova Stazione ferroviaria AV di Segrate.

Nello specifico, dalla stazione esistente di Linate, la linea prosegue in galleria a cielo aperto in direzione Est in corrispondenza del margine meridionale del centro sportivo dell'Aeronautica Militare, in cui, a seguito dell'intervento per la realizzazione della galleria, verrà risistemata l'area in affaccio sul bacino dell'Idroscalo, con un intervento di consolidamento e di riqualificazione della sponda. Tale intervento vedrà una ridefinizione morfologica della sponda mediante la realizzazione di gradonate in calcestruzzo con la creazione di una tribuna, percorsi pedonali in calcestruzzo drenante e aree di sosta, intervallate da aree verdi inclinate e da gradonate rinverdate e piantumate con vegetazione autoctona.

Proseguendo verso Segrate, la linea si abbassa per sottopassare il bacino dell'Idroscalo, raggiungendo la sponda est di quest'ultimo, in cui è previsto l'unico bypass dell'intera linea. Oltre il bypass la linea continua ad abbassarsi fino a raggiungere il punto di minimo delle due gallerie nel manufatto "Bruno Buozzi", in cui sono previste le funzioni di aggettamento, U.S., ingresso VVF e by-pass. La linea prosegue, poi, piegando verso nord-est, fino a raggiungere la quota della stazione "Idroscalo-San Felice".

L'area di interscambio afferente alla fermata Idroscalo San Felice prevede le seguenti sistemazioni:

- la realizzazione di una stazione di interscambio autobus TPL con sette stalli dedicati e relative pensiline;
- la realizzazione di una passerella ciclopedonale a scavalco che connetta i flussi ciclopedonali con l'Idroscalo;
- la modifica all'assetto viabilistico introducendo una nuova strada che connette la via San Bovio e la via Mondadori, i parcheggi e modifica dell'accesso al parcheggio Mondadori. Sono previste, inoltre, una ciclostazione e un'area di interscambio kiss&ride.

Oltre il manufatto "Mondadori" le gallerie sottopassano lo scalo ferroviario di Milano Smistamento e le tre linee ferroviarie della direttrice Milano-Treviglio-Brescia su cui sorgerà la nuova stazione di RFI. Dalla stazione terminale del prolungamento ("Segrate-Porta Est") la linea si conclude con la realizzazione di un tratto di galleria a doppio binario realizzato a cielo aperto, con funzione di asta di manovra per l'inversione dei treni, al termine della quale è prevista la realizzazione del manufatto "Westfield" con le funzioni di Uscita di Sicurezza, ingresso dei Vigili del Fuoco e presa d'aria di galleria.

La stazione terminale della metropolitana sarà funzionalmente interconnessa alle banchine della nuova stazione ferroviaria: al primo livello interrato, dove saranno ubicati i tornelli M4, comunicherà direttamente con il piano -1 della stazione RFI mediante un sottopassaggio, a sua volta collegato a tutte le banchine di stazione tramite scale fisse/mobili e ascensori. Attraverso un percorso passante all'esterno dal piano mezzanino della M4 si potrà accedere al fabbricato viaggiatori RFI tramite scale fisse/mobili e ascensori che porteranno infine alla piastra sopraelevata di stazione che scavalcherà l'intero fascio binari.

Come specificato nella relazione tecnica ed illustrativa lo schema adottato per il nuovo capolinea e il dimensionamento delle strutture dell'asta di manovra permettono di conservare la possibilità di un ulteriore futuro prolungamento a nord della linea.

Ulteriori sistemazioni previste dal progetto sono:

- una viabilità diagonale adiacente al *Segrate Village* che collegherà la stazione M4 con via Raffaello Sanzio;
- un percorso ciclopeditonale che collegherà la stazione M4 con l'itinerario ciclopeditonale previsto sulla via Caravaggio nell'ambito del Programma Integrato di Intervento PII "*Quartiere Stazione*";
- una "*bicistazione*" di capienza analoga a quella di Idroscalo-San Felice;
- stalli per Passeggeri a Mobilità Ridotta (PRM), kiss&ride e golfo di sosta per il Trasporto Pubblico Locale.

4. CRONOLOGIA DEL PROCEDIMENTO

Prot. gen. n. 0092866	del 19/05/2025 Istanza di Verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale;
Prot. gen. n. 0098770	del 27/05/2025 Avvio del procedimento e richiesta contributi o pareri;
Prot. gen. n. 0107606	del 10/06/2025 " <i>Sentito</i> " Parco Agricolo Sud Milano;
Prot. gen. n. 0113319	del 17/06/2025 Contributo Comando VVF Milano;
Prot. gen. n. 0113444	del 17/06/2025 Contributo Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio;
Prot. gen. n. 0115110	del 19/06/2025 Contributo Regione Lombardia D.G. Trasporti e Mobilità Sostenibile;
Prot. gen. n. 0116756	del 23/06/2025 Contributo Regione Lombardia D.G. Infrastrutture e Opere Pubbliche;
Prot. gen. n. 0119558	del 26/06/2025 Westfield Milan S.p.A.;
Prot. gen. n. 0119949	del 27/06/2025 Contributo Comune di Milano;
Prot. gen. n. 0120337	del 27/06/2025 Richiesta di integrazioni;
Prot. gen. n. 0120947	del 30/06/2025 Contributo RFI;
Prot. gen. n. 0121462	del 30/06/2025 Contributo Cap Holding S.p.A.;
Prot. gen. n. 0123211	del 02/07/2025 Contributo ATS Città Metropolitana di Milano;
Prot. gen. n. 0123649	del 02/07/2025 Parere motivato Screening di Incidenza;
Prot. gen. n. 0130609	del 11/07/2025 Deposito integrazioni da parte del proponente;
Prot. gen. n. 0133652	del 16/07/2025 Richiesta pareri o contributi;
Prot. gen. n. 0143300	del 30/07/2025 Contributo Parco Agricolo Sud Milano;
Prot. gen. n. 0147315	del 06/08/2025 Contributo Regione D.G. Trasporti e Mobilità Sostenibile.

5. RELAZIONE ISTRUTTORIA

5.1 ANALISI DEL QUADRO PROGRAMMATICO E VINCOLI

Lo Studio Preliminare Ambientale ha esaminato il quadro vincolistico e il quadro programmatico di riferimento evidenziando le informazioni sotto sinteticamente riportate:

- Il progetto in esame è coerente con l'obiettivo tematico (TM) 2.3 del Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) di "*Garantire un servizio di trasporto pubblico locale di qualità (Ob. 2, 3, 4, 5, 7, 17, 18, 22)*";
- Il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) mostra che l'ambito d'intervento ricade in aree interessate da tutela della natura per la presenza del parco regionale *Parco Agricolo Sud Milano* ma esclude la presenza di "*Ambiti di elevata naturalità*";
- Rispetto al Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (P.R.I.A.) il Comune di Segrate rientra nell'agglomerato di Milano, con un territorio caratterizzato da: Popolazione superiore a 250.000 abitanti e/o densità di popolazione per Km² superiore a 3.000 abitanti; elevata densità di emissioni di PM₁₀ primario, NO_x e CO_v; situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione); alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico.
Il P.R.I.A. prevede misure d'intervento che si articolano in base ai macrosettori e ai settori individuati dal Piano tra i quali il TPL-1n: Programmi d'intervento per il potenziamento del sistema delle linee metropolitane di Milano, lo sviluppo delle metrotranvie extraurbane di Milano;
- Il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (P.R.M.T.) individua il prolungamento in oggetto tra quelli che si ritiene possano essere oggetto di opportuni approfondimenti, per lo sviluppo dei quali vengono indicati come riferimenti gli esiti della valutazione nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Milano;
- Rispetto al Piano Territoriale Metropolitano (P.T.M.), l'area d'intervento è collocata nell'unità di riferimento della pianura irrigua e dei fontanili.

Il P.T.M. indica alla Tavola 1, ed individua quale intervento n. 10cm nella tabella all'allegato 4 delle norme di attuazione (Nda), gli interventi previsti per potenziare la rete primaria delle infrastrutture di mobilità, di rilevanza

metropolitana, tra i quali è individuato il *“Corridoio principale di estensione del trasporto pubblico (con alternative da valutare)”* finalizzato al prolungamento della linea metropolitana M4. Gli interventi strategici riportati alla Tavola 1 sono classificati, all'Art. 34 *“Reti infrastrutturali”* delle NdA, secondo il grado di efficacia e lo stato di avanzamento, in particolare l'intervento in oggetto è individuato quale *“Ipotesi allo studio priva di efficacia localizzativa, riportata dalla programmazione sovraordinata regionale”*.

In merito alla Rete Ecologica Metropolitana, di cui alla Tav. 4 del P.T.M. il tracciato del prolungamento interferisce con i seguenti ambiti:

- Parchi regionali (Parco Agricolo Sud Milano);
- Filari e fasce boscate [art. 67];
- Aree boscate [art. 67];
- Corsi e specchi d'acqua (Idroscalo);
- Percorsi di interesse storico e paesaggistico (punto di vista panoramico sull'Idroscalo).

Per quanto riguarda i filari e le aree boscate, lo Studio precisa che il tracciato non prevede scavi a cielo aperto in corrispondenza di tali elementi.

➤ Piano di Gestione Rischio Alluvioni (P.G.R.A.): secondo lo Studio Preliminare Ambientale l'area di progetto non intercetta le perimetrazioni individuate dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni;

➤ Secondo il Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.), il prolungamento in oggetto intercetta, come detto, il corpo idrico lacustre dell'Idroscalo (codice IT03POLSIDLA1LO). Lo stato chimico ed ecologico, tratto dalla documentazione del PTA, è BUONO. Il punto della rete di monitoraggio qualitativa del corpo idrico è il POLSIDLA1lo1 (Idroscalo - Segrate).

➤ Piano di Governo del Territorio (P.G.T.) del Comune di Segrate.

La tavola del Piano delle Regole classifica il territorio comunale in base della sensibilità paesistica dei luoghi.

L'area oggetto di intervento si trova a cavallo su quattro diversi livelli: 3 Sensibilità paesistica media - tutela del contesto; 4 Sensibilità paesistica alta - promozione/riqualificazione; 3 Sensibilità paesistica media - promozione/riqualificazione; 4 Sensibilità paesistica alta - tutela del contesto.

L'affaccio su strada è indicato come margine urbano da definire.

In prossimità dell'area di progetto, l'elaborato individua anche tre elementi puntuali di rilievo paesistico: 16 - Complesso dell'Idroscalo: bacino, infrastrutture e parco delle sponde; 17- Emergenze del moderno: nuova sede IBM (arch. Gabetti Isola); 18 - Emergenze del moderno: sede Mondadori (arch. Niemeyer).

La tavola della Carta condivisa del paesaggio indica sequenze e azioni progettuali, temi collettivi ed elementi puntuali di rilievo paesistico, dotati di valore naturale, storico, culturale, simbolico sociale, fruitivo o visivo percettivo.

L'area della stazione Idroscalo-San Felice è identificata in:

- Ambiti di trasformazione, strategici o di rigenerazione in itinere o in progetto;
- Ambiti di tutela del contesto urbano;
- Ambiti di promozione/riqualificazione del contesto;

La tavola dei vincoli del Piano delle Regole individua i vincoli insistenti sull'area di progetto:

- Parco Agricolo Sud Milano, Art. 142, lett. f del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.;
- Parco Natura, normato dall'art. 28 delle norme tecniche di attuazione del P.d.R.;
- Fascia di rispetto dei laghi, Art. 142, lett. b del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.;
- Area di tutela dei pozzi civili (200 metri), Art. 94 del D.lgs. 152/2006;
- Fascia di inedificabilità per la presenza di tratti intubati del reticolo Cavo Lucini e Cavo Marocco di Robbiano.

La tavola *“Rete ecologica comunale”* del Piano dei Servizi del Comune di Segrate individua l'area di intervento tra le unità ambientali terrestri rilevanti e più precisamente: direttrice primaria di connessione tra matrici naturali e aree antropizzate; oltre ad essere una direzione di connessione della Rete Ecologica Regionale;

➤ Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) individua l'intervento in oggetto entro una direttrice di estensione/rafforzamento del Trasporto Rapido di Massa (TRM) previsti dal PUMS, cui è attribuita una priorità elevata;

➤ Beni paesaggistici e culturali: L'intervento risulta interessare le seguenti aree sottoposte a tutela ai sensi del D. Lgs. 42 del 2004 *“Codice del paesaggio”*:

- art.142, comma 1, lettera f: Parchi regionali o nazionali (Parco Agricolo Sud Milano);
- art.142, comma 1, lettera b: Laghi/ Territori contermini ai laghi (Bacino dell'Idroscalo).

Pertanto, nel prosieguo della progettazione sarà predisposta la documentazione finalizzata all'iter autorizzativo paesaggistico per realizzare le opere nelle suddette aree sottoposte a vincolo paesaggistico.

- Parte II - art. 10: Nucleo originario dell'Aeroporto di Linate.

Oltre ai suddetti ambiti, in un buffer di 200 m dal tracciato, si segnalano i seguenti principali beni di interesse storico-architettonico:

- Sede Mondadori e Sede IBM;
- Insediamenti rurali di Cascina Tregarezzo e Cascina Longhignana;
- Torre piezometrica FS;
- Chiesa della Madonna del Lago.

➤ 5.2 ANALISI DEGLI IMPATTI E MITIGAZIONI

Di seguito sono sintetizzati gli impatti ambientali analizzati nello Studio Preliminare Ambientale e nelle integrazioni depositate con Prot. gen. n. 0130609 del 11/07/2025.

Atmosfera

Secondo lo Studio, l'opera in progetto apporterà in fase di esercizio un miglioramento qualitativo sulla componente atmosfera determinato dall'incremento della rete metropolitana pubblica. Nella fase di esercizio, il prolungamento della linea metropolitana M4 a Segrate non rappresenta di per sé un'opera tale da rilasciare, durante il suo funzionamento, sostanze inquinanti. L'infrastruttura è infatti alimentata elettricamente con conseguente assenza di emissioni inquinanti dirette.

Gli impatti potenziali che l'infrastruttura in esercizio potrebbe determinare sull'atmosfera sono imputabili a due possibili fattori:

- le emissioni dei ricambi d'aria provenienti dagli impianti di ventilazione e dalle prese d'aria, presenti lungo la linea, in posizione intermedia tra le stazioni;
- le emissioni legate alla variazione del traffico sulla rete viaria sulla quale ha effetto la realizzazione della linea metropolitana e nell'intorno dei parcheggi esistenti o da realizzare in corrispondenza della linea.

In fase di cantiere, i possibili impatti prodotti riguarderanno:

- Scotico e sbancamento del materiale superficiale;
- Formazione e stoccaggio di cumuli di terra e movimentazione del materiale (carico);
- Transito di mezzi su strade non asfaltate;
- Flusso dei camion per il trasporto del materiale da e verso le aree di cantiere.

Le ipotesi calcolate dallo Studio stimano un risultato pari a circa 337 g/h di PM10 prodotto. Ipotizzando una durata media della fase di scavo compresa tra i 200-250 giorni è stato confrontato il risultato ottenuto con quanto riportato al capitolo 2 *“Valori di soglia delle emissioni per il PM10”* delle linee guida dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA) Toscana.

In conclusione, lo Studio valuta le emissioni previste per l'attività di scavo delle stazioni e manufatti, compatibili con le soglie indicate e solo per l'area di manufatto Linate sarebbe necessario un monitoraggio. Nonostante ciò, verrà effettuato un monitoraggio anche per gli altri cantieri.

Per quanto riguarda le emissioni di gas serra causate, direttamente o indirettamente, dalla realizzazione dell'opera in termini di CO2, l'esito finale della stima è di circa 126.000 tonnellate di CO2, e il contributo principale è dato dalla produzione dei materiali, soprattutto cemento e calcestruzzo.

Per quanto riguarda le emissioni in atmosfera correlate all'aumento del traffico indotto sulla viabilità locale ad opera dei mezzi pesanti di cantiere che percorreranno le arterie di viabilità esistenti, considerando che il cantiere Buozzi e quello Idroscalo condividono lo stesso percorso per l'accesso alle arterie principali, e considerando il caso peggiore di contemporaneità nelle lavorazioni dei due cantieri di carico e scarico materiali, ciò si traduce in 22 passaggi all'ora di mezzi pesanti, nel periodo di punta. Secondo lo Studio, le emissioni derivanti dal traffico indotto dal cantiere sulla viabilità locale sono tali da non produrre incrementi apprezzabili alle concentrazioni di inquinanti presenti allo stato attuale.

Ambiente idrico

Per l'intervento in progetto i potenziali fattori di impatto sono legati principalmente all'alterazione qualitativa delle acque, superficiali e sotterranee, e al disturbo del deflusso sotterraneo della falda con particolare riferimento alla possibilità di alterazione del livello statico.

In **fase di cantiere**, gli impatti potenziali sull'ambiente idrico saranno riconducibili alle seguenti problematiche:

- Possibile incremento delle acque di ruscellamento;
- Ubicazione delle acque superficiali e sotterranee rispetto alle aree di cantiere;
- Alterazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee dovuta sia ad eventuali sversamenti accidentali direttamente in alveo sia al dilavamento dei piazzali e/o della viabilità di cantiere, da parte delle acque meteoriche (principalmente nelle lavorazioni in prossimità dell'Idroscalo);
- Alterazione quantitativa delle acque superficiali e sotterranee, dovuta alla presenza di aree impermeabilizzate individuate in aree di cantiere, nell'area di deposito materiali, sulla viabilità di cantiere e nelle opere accessorie che possono ridurre la possibile infiltrazione nel sottosuolo delle acque di precipitazione e di conseguenza incrementare localmente i deflussi superficiali;
- Presenza del pozzo identificato con il codice SIF 0152050138, con cui l'opera interferisce marginalmente, ricadendo nella fascia di rispetto definita con criterio geometrico, ma comunque al di fuori dell'area di influenza delle operazioni di scavo;
- Bacino di fitodepurazione previsto dal progetto del Terminale Intermodale di Milano Smistamento realizzato nell'ambito del progetto del Terminale Intermodale di Milano Smistamento viene sottopassato dalla Tunnel Boring Machine (tbm) nel tratto successivo al manufatto Mondadori. Tra la quota a cui si attesta il fondo del bacino (107,8 m s.l.m.) e quella del limite superiore della galleria intercorrono circa 5 m. Lo SPA ritiene che ciò non costituisca un rischio per le acque del bacino, dal momento che esso presenta sponde e fondo impermeabilizzati con un materassino bentonitico volto ad impedire gli scambi da e verso l'esterno;
- Alterazione del livello statico della falda dovuta alla realizzazione di un cavo all'interno di un ammasso sottofalda che può provocare l'abbattimento della piezometrica con conseguente innesco di moti di filtrazione verso la galleria in costruzione. Per evitare tale scenario l'intera opera sarà impermeabilizzata, sia le gallerie, che le stazioni, che i manufatti. Ciò non esclude che, prima delle impermeabilizzazioni definitive, possano esserci delle infiltrazioni di acqua di falda ritenute comunque momentanee;
- Consumo di acqua dovuto alle lavorazioni, alla bagnatura periodica delle strade di accesso dei cantieri e agli usi sanitari di cantiere.

In **fase di esercizio** permane la possibile alterazione qualitativa delle acque superficiali dovuto all'eventuale sversamento di sostanze inquinanti e la possibile alterazione quantitativa delle acque superficiali e sotterranee dovuta alla permanenza di aree impermeabilizzate che determineranno una riduzione dell'infiltrazione delle acque di precipitazione e un incremento delle circolazioni superficiali.

Per ciò che riguarda l'interazione con il *"Progetto Spugna"*, lo Studio Preliminare Ambientale segnala che, per ottemperare alle osservazioni di Città Metropolitana sulla passerella e alle istanze degli operatori privati pervenute in sede di CdS preliminare, nel progetto definitivo sono state apportate delle modifiche migliorative alle sistemazioni superficiali dell'intero ambito Idroscalo San Felice. La nuova viabilità non interferisce con le opere del *"Progetto Spugna"* ad oggi già realizzate.

Suolo e sottosuolo

In fase di cantiere gli impatti potenziali sulla matrice suolo e sottosuolo riguarderanno principalmente i seguenti aspetti:

- Consumo di suolo in riferimento alle opere che vengono realizzate a cielo aperto (camera di ventilazione di Linate e galleria a cielo aperto con tronchino di rimessaggio, stazioni di San Felice e Segrate Porta Est e relative aree di interscambio, manufatti Buozzi e Mondadori);
- Occupazione fisica del suolo, temporanea e reversibile, dovuta all'installazione delle aree di cantiere;
- Potenziale contaminazione di suolo e sottosuolo dovuta ad eventuali perdite accidentali di sostanze (oli, grassi, carburanti) da parte dei macchinari di cantiere o dall'uso di fluidi di perforazione. A tal proposito, lo SPA ritiene che una corretta gestione delle aree di deposito dei materiali di cantiere, delle acque meteoriche e degli scarichi, nonché, la scelta di materiali certificati sotto il profilo ambientale, possano escludere l'eventualità di contaminazione delle matrici in esame;
- Alterazione dell'assetto morfologico relativamente alla stazione Idroscalo San Felice e alla realizzazione di una passerella pedonale di scavalco della Circonvallazione dell'Idroscalo.

Vegetazione, Flora, fauna ed ecosistemi

Durante la **fase di cantiere** le potenziali interferenze per la componente naturalistica derivano dalle opere realizzate a piano campagna, le stazioni e i manufatti, che prevedono un'occupazione temporanea di superficie. Rispetto alle componenti biotiche (vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi), le potenziali interferenze sono riferibili a:

- occupazione di suolo agricolo durante la predisposizione delle aree di cantiere. Gli ambiti in cui sono previsti i manufatti comportano un'occupazione di suolo ridotta, in quanto si tratta di grigliati di dimensioni modeste, e pertanto lo SPA non ritiene necessario prevedere una mitigazione.
- l'ambito maggiormente interessato dall'occupazione di suolo agricolo è rappresentato dall'area su cui il progetto interviene per la realizzazione della stazione Idroscalo San Felice e del relativo interscambio che ha un'estensione di circa 9 ha.
- rimozione di individui arborei durante l'approntamento del cantiere e le lavorazioni. Per l'intero progetto sono previsti: 108 abbattimenti, 39 abbattimenti per la cantierizzazione, 15 trapianti e 880 messe a dimora.
- In riferimento ad elementi della Rete Ecologica e ad aree di interesse faunistico, lo Studio Preliminare Ambientale non registra interferenze.

Nelle aree interessate da sistemazioni a verde al termine dei lavori si procederà con la piantumazione di nuove alberature (specie arboree autoctone), arbusti e cespugli e/o con il trapianto delle alberature esistenti, opportunamente messe nel frattempo a dimora.

Per quanto riguarda la presenza di Siti appartenenti alla Rete Natura 2000, la ricognizione effettuata ha evidenziato la presenza di Siti posti ad una distanza minima di 5 km (SIC "*Sorgenti della Muzzetta*"). Lo SPA ritiene pertanto di poter escludere l'insorgere di interferenze di tipo diretto e indiretto rispetto alle dinamiche ecologiche in atto nei Siti stessi, e agli habitat e alle specie faunistiche, sia nella fase di cantiere che di esercizio dell'opera. In relazione agli esiti dello Screening per la Valutazione di Incidenza Ambientale si rimanda al successivo paragrafo 5.4.3.

Durante la **fase di esercizio** lo Studio preliminare ambientale presuppone che non vi sia alcun tipo di interferenza ai danni della vegetazione, che non sia già stata individuata nella fase di cantiere, ed esclude interferenze anche rispetto alla fauna locale. Al termine dei lavori, cessate le occupazioni materiali, le aree oggetto di occupazione temporanea saranno restituite alle proprietà e ripristinate alla situazione preesistente.

Biodiversità

Considerate le caratteristiche e l'ubicazione dell'opera in progetto, lo SPA non prevede particolari effetti negativi sulla biodiversità. Le alterazioni ambientali previste in fase di cantiere connesse alle altre componenti ambientali e potenzialmente impattanti sulla biodiversità, transitorie, saranno soggette ad un piano di monitoraggio e a misure di mitigazione inseriti all'interno di un sistema del verde progettato attraverso una lettura integrata del territorio, sia sotto il profilo paesistico sia sotto il profilo ecosistemico (scelta delle specie arboree, fasce caratterizzate da specie erbacee e arbustive, utilizzo di prati rustici, anche su verde pensile per favorire la riproduzione degli insetti impollinatori).

Paesaggio

In fase di cantiere, il progetto, seppur realizzato in galleria sotterranea, comporterà inevitabilmente per alcuni contesti specifici (Idroscalo San Felice e Porta Est) l'abbattimento di diverse alberature presenti, alterando il paesaggio circostante. A riguardo, lo Spa chiarisce che al termine dei lavori si procederà alla sistemazione generale dello stato dei luoghi e all'inserimento di nuove alberature.

L'elemento di maggior intrusione è rappresentato dalla passerella, proposta come elemento di continuità, non solo funzionale, tra il parco dell'Idroscalo e il parco Porcinai.

Rumore/Vibrazioni

- **Impatto Acustico**

In **fase di cantiere** lo SPA rileva che l'uso dei macchinari (martelli demolitori, escavatori, macchina perforatrice, macchina per diaframmi, ecc.) e il movimento dei mezzi potrebbe comportare sia rumore percepibile per via area, che vibrazioni trasmesse nell'ambiente circostante, ritenendo tuttavia che, data la distanza dai ricettori possibilmente impattati, il disagio arrecato alla popolazione sarà relativamente contenuto.

Il modello previsionale adottato nello Studio preliminare ambientale e nello "*Studio previsionale di impatto acustico e vibrazionale*" ad esso allegato è quello a sorgente semisferica "*corretto*", non sviluppato ex-novo per ogni cantiere, ma - grazie a un database adeguatamente ampio - applicando fattori correttivi al modello semisferico teorico.

Per ogni stazione/manufatto, nello Studio sono state considerate le seguenti quattro fasi di cantierizzazione, a cui corrispondono diverse composizioni di macchinari, valutate sia in assenza che in presenza di mitigazioni: realizzazione delle paratie laterali; fase di scavo; realizzazione del tampone di fondo; realizzazione dei rustici.

Nella tabella riassuntiva che illustra i valori Leq (su base oraria) in dB(A), calcolati per tutte le fasi di cantierizzazione e confrontati con i livelli di riferimento teorici Ante- Operam, basati su scenari simili, lo studio previsionale definisce il grado di impatto, in base ai diversi manufatti:

- Manufatto Idroscalo - Importante;
- Stazione Idroscalo - San Felice - Trascurabile;
- Manufatto Mondadori - Importante;
- Stazione Porta Est - Trascurabile.

Tali dati dovranno essere comunicati al Comune di Segrate per il rilascio dell'autorizzazione in deroga.

In fase di esercizio, trattandosi di una linea completamente interrata, il rumore potrebbe provenire da aperture localizzate o da impianti situati in corrispondenza delle stazioni o dei manufatti. Nello specifico, le fonti principali di rumore derivano dalle griglie/aperture in superficie previste per:

- Uscita di sicurezza (US);
- Accesso per i vigili del fuoco (VVF);
- Sfogo effetto pistone;
- Pozzo di ventilazione naturale (CV);
- Ventilazione cabina elettrica.

Inoltre, il rumore generato può essere:

- continuo di lunga durata, proveniente dagli impianti (classe acustica IV);
- di breve durata, caratterizzato dal passaggio dei treni.

Lo Studio Previsionale ritiene che i manufatti di Linate e Mondadori siano i più significativi in termini di impatto acustico, in considerazione della loro vicinanza all'edificio più prossimo. Gli altri manufatti e stazioni ricadono invece in zone non edificate e si trovano ad almeno 170 m dalle aree residenziali.

In conclusione, l'analisi dell'impatto acustico, sia delle aperture localizzate lungo il tracciato, che degli impianti situati in corrispondenza delle stazioni e dei manufatti, ha evidenziato che non sussistono casi critici.

- **Impatto vibrazionale**

L'opera in oggetto verrà realizzata con tecnologia a scavo sotterraneo, pertanto, lo "Studio di impatto vibrazionale" ritiene che, in fase di cantiere, non sarà provocato alcun disturbo per gli edifici sottopassati. I cantieri da realizzarsi a scavo aperto, invece, sono quelli per il tronchino di rimessaggio, i manufatti e le stazioni. In questo caso, i cantieri sono distanti più di 50 m dai ricettori d'interesse, con un paio di eccezioni. L'edificio SEA sarà demolito e al suo posto vi sarà un cantiere, mentre il centro sportivo militare non è un ricettore problematico per le vibrazioni.

La norma non precisa dei limiti di riferimento per l'impatto da vibrazioni dei cantieri, in quanto una qualunque definizione dei limiti di riferimento sarebbe complesso e discutibile e potrebbe compromettere il risultato finale del lavoro e prolungare la durata delle attività disturbanti, dato che pressoché tutte queste attività hanno necessità di generare vibrazioni per garantire una buona qualità del risultato finale del lavoro.

Sulla base dell'esperienza acquisita in altri cantieri per la realizzazione delle metropolitane, lo Studio ipotizza che le vibrazioni non costituiscano elemento di criticità in termini di disturbo e sicuramente in termini di molto inferiori rispetto a quanto prevedibile per il rumore.

In conclusione, lo Studio ritiene che le vibrazioni di cantiere per quest'opera non costituiscano particolare elemento critico di impatto.

Per la stima dei livelli vibrazionali in fase di esercizio, lo Studio ha svolto indagini vibrometriche in diverse aree di Milano, per la definizione di uno spettro sorgente e per comprendere i fenomeni attenuativi/amplificativi nel terreno e negli edifici. Si è quindi calcolata la legge di propagazione caratteristica, incrociando i dati di bibliografia con quelli misurati.

L'impatto stimato ai ricettori risulta essere inferiore ai limiti di legge. Tuttavia, i livelli per il futuro hotel nei pressi dell'aeroporto e delle residenze in via Rivoltana risultano vicini ai limiti di legge. Per tutelare questi ricettori, lo Studio prevede l'utilizzo di armamento antivibrante in due brevi tratti della linea e la proposta di un approccio per il monitoraggio post-operam, al fine di verificare il non superamento dei limiti.

Sistema urbano

- **Viabilità**

Per quanto riguarda l'impatto sulla viabilità durante la fase di cantiere, lo Studio Preliminare Ambientale prevede di ottemperare alle prescrizioni imposte dalla normativa vigente e adottare una serie di provvedimenti specifici tra i quali:

- individuare un unico sistema di percorsi e di accessi alle aree di cantiere, che dovrà essere rispettato;
- informare preventivamente i cittadini di tutte le variazioni stabilite sulla viabilità;

- rispettare gli orari prestabiliti per le lavorazioni;
- delimitare l'area e la viabilità di cantiere.

Per contenere l'impatto sull'ambiente circostante derivante dalle attività di costruzione, l'accesso dei mezzi e delle macchine all'interno del cantiere dovrà essere opportunamente disciplinato prevedendo:

- la schedatura di ogni macchina o automezzo stabilmente impiegato nei lavori in cantiere;
- l'identificazione e registrazione di ogni mezzo che accede occasionalmente al cantiere.

A tale riguardo lo SPA rileva che le viabilità interessate dai cantieri, ossia S.P.15b, Via Mondadori, S.P.160 e Via Morandi, mostrano livelli di servizio positivi anche nell'ora di punta mattutina e che l'aggiunta dei mezzi di cantiere, appena lo 0,5% del traffico già previsto, non rappresenti una criticità.

In **fase di esercizio**, lo SPA ritiene che la realizzazione del prolungamento della linea blu (combinata alla riorganizzazione del trasporto pubblico di superficie) determinerà impatti positivi relativamente alle condizioni di traffico dell'area. Dal punto di vista viabilistico, il progetto prevede i seguenti elementi cardine:

- Ambito Segrate Porta Est (viabilità di collegamento dalla stazione M4 Segrate Porta Est alla via Raffaello Sanzio, aree di sosta per il *kiss&ride* e per il TPL lungo il nuovo loop, nuova ciclabilità di connessione all'ambito del PII Segrate Village);
- Ambito Idroscalo San Felice (nuovo asse viario est-ovest, che costeggia la proprietà IBM a nord e che collega la S.P.160 con via Mondadori, lungo il quale si sviluppa il nuovo interscambio bus, la pista ciclabile e un percorso pedonale; con una nuova viabilità ad ovest che si distacca dalla via Mondadori, diramandosi in tre bracci che consentono accessi distinti al parcheggio M4-Mondadori, al comparto Mondadori, al parcheggio M4-Le 4 Porte e al comparto Le 4 Porte; nuova rotonda ad est, sulla SP160 che agevola l'accesso all'asse viario est-ovest e fornisce un nuovo ingresso al comparto IBM-Le 4 Porte).

Per quanto riguarda gli impatti, per entrambi gli ambiti consisteranno in modifiche del traffico viario e in generale in un aumento del fattore rumore, relativamente alla creazione di una nuova circolazione urbana locale attualmente non esistente e all'incremento del traffico sulle vie adiacenti causato dai nuovi utenti che andranno a raggiungere la stazione M4.

In riferimento al tema relativo ai parcheggi scambiatori e quindi al possibile incremento di traffico concentrato in direzione delle fermate, per l'ambito Idroscalo-San Felice, nella logica di evitare il più possibile consumo di suolo, lo Studio Preliminare Ambientale prevede l'utilizzo di parcheggi già esistenti con le medesime caratteristiche d'utilizzo, in combinazione con parte di quelli già presenti a Linate (per i quali si prevede la conversione con funzioni di interscambio). Rispetto al possibile incremento di traffico connesso all'intervento, lo SPA ritiene che non si verificheranno aumenti rispetto allo stato ante-operam.

Per l'ambito Segrate Porta Est (trattato nella sua totalità come capolinea del prolungamento della linea M4 e come nuova fermata ferroviaria del nodo di Milano), lo SPA prevede una diminuzione del traffico automobilistico privato: lo scenario di riferimento vede il centro polifunzionale Westfield già in esercizio e quindi il traffico da esso indotto verrà in parte deviato sul TPL. Inoltre, il nuovo nodo intermodale di Segrate Porta Est vedrà anche la realizzazione di un interscambio bus; anche in questo caso, come per Idroscalo-San Felice, lo SPA ritiene trascurabile l'aumento di traffico dovuto a tale componente.

Salute

Per la **fase di cantiere**, nel valutare l'impatto ambientale sulla salute pubblica, lo SPA fa riferimento principalmente, alle emissioni in atmosfera dovute alle lavorazioni dei macchinari che determinano produzione e sollevamento di polveri, produzione di rumore e vibrazioni.

Durante la **fase di esercizio** invece l'impatto sarà dovuto principalmente a rumore e vibrazioni dovuti al movimento dei convogli della metropolitana.

- Inquinamento atmosferico

Per quanto concerne la qualità dell'aria, lo SPA ritiene che in fase di cantiere il quadro immissivo sia da ritenere accettabile.

In fase di esercizio, lo Studio preliminare ambientale definisce l'impatto ambientale di una linea ferroviaria metropolitana positivo, in quanto favorisce la diminuzione dell'uso di mezzi privati e quindi delle emissioni in atmosfera. L'impatto è in conclusione considerato trascurabile.

Infine, per quanto riguarda l'inquinamento negli spazi di banchina, tale fenomeno non è ritenuto critico per l'opera in questione, dato che, le porte di banchina presenti in ogni stazione, seppur nate per questioni di sicurezza, hanno

l'effetto aggiunto di separare la banchina stessa dalle polveri sollevate in galleria. Inoltre, la ventilazione di banchina è convogliata attraverso una Unità di Trattamento Aria (UTA), dotata di filtri a tasche per ripulire l'aria.

- **Disturbo acustico e vibrazionale**

Per quanto concerne gli effetti sulla salute in relazione al disturbo acustico, lo SPA esclude ogni conseguenza sull'udito dei cittadini sia in fase di esercizio sia in fase di cantiere. Nello specifico, la fase di cantiere genererà livelli più alti di rumore, con un massimo di 77 dB(A) di livello equivalente orario (Manufatto Linate) nei confronti di uffici e non di residenze. Le residenze che, in relazione all'estensione di tutto il progetto risulteranno più impattate, saranno quelle in prossimità del cantiere TBM Segrate Porta Est. Lo SPA rileva inoltre che, la criticità maggiore di questo impatto non sarà in termini di valore ma di durata. Infatti, nel cantiere si lavorerà ininterrottamente 24/7 con previsione di attività potenzialmente rumorose quali carico e scarico conci, carico e trasporto smarino, impianti vari (lava ruote, carro-ponte, nastri trasportatori). Tuttavia, il layout del cantiere previsto ora a progetto prevede che le zone di lavorazione 24/7 siano molto lontane dalle residenze e per tale motivo l'impatto stimato dallo SPA è inferiore a 49 dB(A).

Durante la fase di esercizio lo Studio ritiene che il clima acustico non verrà peggiorato per effetto di elementi collegati con l'esercizio della metropolitana. Il prolungamento in questione è interamente in galleria e non prevede alcun deposito di superficie, di conseguenza il rumore generato dal transito dei treni resterà confinato in galleria. Gli impianti di ventilazione, dove previsti, sono adeguatamente insonorizzati.

Con riferimento al disturbo vibrazionale, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio, lo SPA ritiene che non si verificheranno situazioni tali da arrecare danno alla salute e in corrispondenza dei ricettori posti lungo il tracciato, i livelli generati dal passaggio dei veicoli metropolitani saranno inferiori al più basso limite stabilito dalla norma vigente (UNI 9614), sia per periodo diurno, sia per quello notturno.

Piano di gestione delle terre e rocce da scavo

I metodi costruttivi previsti per la realizzazione del prolungamento della linea M4 sono finalizzati a contenere i tempi di esecuzione ed i costi delle opere, tenendo conto delle preesistenze del sopra-suolo, del grado di urbanizzazione, degli impatti dell'occupazione stradale e del conseguente disagio per la circolazione, del traffico, della viabilità e anche dell'andamento della falda nel sottosuolo. I metodi previsti saranno:

- Metodo del foro cieco: distinto in metodo meccanizzato TBM (Tunnel Boring Machine), impiegando uno scudo fresante tipo EPB (a pressione di terra bilanciata), che verrà utilizzato per lo scavo della quasi totalità delle gallerie di linea, e in metodo tradizionale, che prevede un preliminare trattamento di consolidamento del terreno. Quest'ultimo, nel presente progetto, verrà applicato limitatamente ai cunicoli di collegamento tra i manufatti di linea e la galleria TBM e al by-pass di collegamento tra le due gallerie;
- Metodo del cielo aperto: che verrà applicato nelle restanti aree in spazi aperti ove, previa deviazione dei sottoservizi, le strutture definitive vengono realizzate all'interno di uno scavo contenuto da paratie in c.a. e protetto, in presenza di eventuale falda, da sottostante tampone di terreno consolidato.

Gli scavi produrranno materiali delle seguenti tipologie:

- pacchetto stradale (rifiuto);
- materiale vegetale di scotico (asportazione della parte di terreno superficiale con il terreno vegetale);
- terreno superficiale di riporto;
- terreno scavato allo stato naturale;
- terreno scavato con l'ausilio di bentonite;
- terreno frammisto a sostanze atte al consolidamento del terreno (jet grouting - miscele chimico- cementizie);
- terreno additivato con tensioattivi biodegradabili (utilizzati per lo scavo delle gallerie).

Per quanto riguarda la gestione del materiale oggetto di scavo, lo SPA ipotizza uno scenario che prevede, cautelativamente, di smaltire come rifiuto il materiale derivante del pacchetto stradale, una percentuale di materiale di riporto e una percentuale di materiale di scavo dei diaframmi (per tener conto di eventuale difformità della caratterizzazione in corso d'opera).

Per il riutilizzo interno del materiale invece, si prevede l'uso del 20% del materiale totale scavato; il riutilizzo interno è di fatto rappresentato dalla necessità di effettuare i ricoprimenti delle strutture realizzate da piano campagna, ovvero stazioni e manufatti. Per la restante quota, le ipotesi, di riutilizzo del materiale comprendono:

- riuso presso impianti di lavorazione inerti in sostituzione dei materiali di cava esterni alle aree di scavo;
- riuso per riempimenti, rinterri rilevati presso altre aree con destinazione d'uso conforme alla qualità del materiale scavato.

Lo SPA prevede che una quota del materiale scavato potrà essere riutilizzata per le sistemazioni superficiali, sia per quanto riguarda la sistemazione prevista per la stazione Idroscalo San Felice, ove il progetto contempla di realizzare un'area di interscambio bus, una nuova viabilità stradale, percorsi pedonali e ciclabili, sia per l'area d'interscambio in corrispondenza della stazione metropolitana Porta Est. In questo caso, il riferimento è alla quota parte degli interventi che si assume che vengano realizzati con il prolungamento in oggetto, ricadenti nel settore est, mentre la parte che interessa il settore ovest sarà realizzata con l'intervento della nuova stazione ferroviaria di Porta Est.

Parte del materiale scavato, inoltre, potrà essere utilizzata per realizzare il rilevato di salita e discesa della passerella ciclo-pedonale di collegamento tra il parco dell'Idroscalo e il parco Porcinai; per le rampe di accesso alla passerella saranno necessari ca 6.050 mc di materiale.

Lo Studio Preliminare Ambientale presenta, infine, la possibilità che parte del materiale scavato venga utilizzato per costituire una collina che colleghi la stazione di Segrate Porta Est dalla quota del piano campagna fino alla passerella che condurrà al Centro commerciale Westfield. Tuttavia, non essendo ancora stata approvata la costruzione del centro commerciale e, conseguentemente, della collina di collegamento, al momento questa opzione viene presentata solo come possibilità per il riutilizzo. Si evidenzia che il riutilizzo del materiale scavato in un sito così prossimo al cantiere implicherebbe un minor numero di viaggi necessari ai camion per portare via suddetto materiale, traducendosi in minori emissioni in atmosfera in termini di CO2 ed altri inquinanti, apportando vantaggi a livello sostenibilità per l'opera (a titolo indicativo, per smaltire un volume stimato di circa 120.000 m3 di terre, si avrebbe infatti, nell'arco di 6 mesi, una movimentazione di circa 6 mezzi/h, pari quindi a circa 100.000 vettkm risparmiati).

5.3 SCENARI ALTERNATIVI E CUMULO CON ALTRI PROGETTI

Nella documentazione integrativa depositata il proponente ha svolto un approfondimento in merito al cumulo degli impatti con altri progetti previsti, rilevando che il P.G.T. vigente del Comune di Segrate (2017), riporta le schede che descrivono gli Ambiti di Trasformazione, in corso di attuazione e quelli di nuova previsione, distinti in:

Interventi urbanistici

ADP1 Area residenziale "CDP Immobiliare"; attualmente *Non avviato*

ADP2 Area a terziario e parcheggi; attualmente *In esecuzione*

ADP3 Area Centro Commerciale multifunzionale "Westfield" e Cassanese bis ("Viabilità speciale"); attualmente *In esecuzione*

P.I.I. Redecesio Est; *Concluso*

P.I.I. Redecesio Nord; attualmente *Non avviato*

P.I.I. Quartiere della Stazione, lotti 2-6; attualmente *Non avviato*

P.I.I. Vecchia Olghia; *Concluso*

P.I.I. Centro Parco Lotto 1; attualmente *In conclusione*

P.I.I. Centro Parco Lotto 2; *Concluso*

P.I.I. Centro Parco Lotto 5; attualmente *In esecuzione*

P.A. TEND; *Concluso*

Centro intermodale Teralp; attualmente *In esecuzione*

Ambiti di trasformazione

TR Cascina Boffalora

TR Redecesio Nord

TR Redecesio Ovest

TR Segrate Est

TR Redecesio Lago

TRP1 Centro Parco - CP1 (Cp1a, Cp1b, Cp1c, Cp1d).

In particolare, quelli maggiormente prossimi al prolungamento in esame sono o già parzialmente realizzati (es. P.I.I. Quartiere della Stazione), o lo saranno al momento dei lavori della metropolitana (es. ADP1-2-3).

Ai progetti sopra elencati, si aggiungono anche il Terminale intermodale "Teralp" nelle aree dello scalo di Milano Smistamento a Segrate, che sarà anch'esso già realizzato all'avvio dei lavori, e il nuovo Masterplan dell'aeroporto di Linate a cura di SEA: questo, in particolare, prevede una scansione temporale per fasi che in parte potrebbe sovrapporsi ai cantieri M4. In prossimità del manufatto Linate, verrà realizzato un nuovo hotel i cui lavori di realizzazione coincideranno con quelli della metropolitana.

L'esecuzione dei lavori della futura stazione ferroviaria di Segrate Porta Est potrebbe essere concomitante alla realizzazione della metropolitana. Il proponente auspica che l'attivazione delle due nuove infrastrutture sia temporalmente ravvicinata o coincidente in quanto la creazione del nuovo Hub di Porta Est potrà dirsi compiuta solo in presenza di entrambi gli interventi. Tuttavia, ad oggi è in fase più avanzata l'iter progettuale M4 rispetto a quello della stazione RFI, avviato più recentemente.

Secondo lo Studio, in questa fase di progetto non è possibile conoscere con esattezza il contributo del cumulo con altri progetti in termini di traffico concomitante e totale degli inquinanti prodotti.

Per quanto riguarda le alternative di progetto, nell'ambito della prima fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica (studio consegnato nel 2018), sono stati individuati 5 possibili scenari di intervento per il sistema di collegamento Linate - Segrate:

Scenario 1 - Bus da 18 m su sede riservata

Scenario 2 - Sistema funiviario (cabinovia monofune)

Scenario 3 - Monorail a via di corsa singola

Scenario 4A - Prolungamento M4, via Idroscalo ovest

Scenario 4B - Prolungamento M4, via Idroscalo est con fermata intermedia.

5.4 OSSERVAZIONI, CONTRIBUTI E PARERI ACQUISITI

5.4.1 VALUTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

A seguito del deposito della documentazione, durante il periodo di pubblicazione, non sono pervenute osservazioni, ai sensi dell'art. 24, comma 4, del D.Lgs. n. 152/2006.

5.4.2 CONTRIBUTI E PARERI ACQUISITI

Nell'ambito del procedimento sono pervenuti i seguenti contributi, agli atti dell'istruttoria:

➤ Il Comando Vigili del Fuoco - Milano con propria nota, Prot. gen. CMMi n. 0113319 del 17/06/2025, ha confermato quanto già espresso nell'ambito della Conferenza di Servizi relativa al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica "HUB METROPOLITANO SEGRATE PORTA-EST MILANO - PROLUNGAMENTO M4", precisando che "visto lo stato attuale della progettazione e la tipologia di procedimento in oggetto, non si ravvisano motivazioni ostative alla realizzazione del progetto di cui trattasi, tuttavia in considerazione dello stato preliminare della progettazione, le tematiche inerenti la progettazione antincendio dovranno essere approfondite nell'ambito della presentazione delle istanze previste dell'art. 3 e dall'art. 4 del D.P.R. 151/2011 relativamente alle attività ricadenti nell'Allegato I dello stesso decreto";

➤ La Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Milano, con propria nota, Prot. gen. CMMi n. 0113444 del 17/06/2025, esaminati il contesto e le previsioni di intervento, data l'estensione e la complessità dell'opera infrastrutturale proposta ha richiesto che il progetto sia assoggettato a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) precisando quanto segue:

"Nel merito delle previsioni progettuali, al momento sostanzialmente limitate all'individuazione dei possibili tracciati, si evidenziano fin da ora alcuni dei principali aspetti di fattibilità tecnico-progettuale che andranno attentamente approfonditi ed analizzati in fase di sviluppo della proposta. In primo luogo, si chiede di meglio evidenziare le motivazioni che, tra le alternative possibili, porterebbero il Proponente a privilegiare lo Scenario 4/B, mediante prolungamento della linea metropolitana M4 ed attraversamento del Lago dell'Idroscalo in direzione est. Tale scenario, per quanto attiene ai profili di competenza di questo Ufficio, appare il più complesso, a fronte di possibili alternative di minor impatto: fra tutte, quella relativa al potenziamento della rete di superficie con bus e navette su sedi riservate. La proposta definitiva del tracciato dovrà in ogni caso essere accompagnata da un'attenta analisi di contesto, dando evidenza degli ambiti sottoposti a tutela e delle interferenze, dirette e indirette (dunque anche in termini "percettivi" e di visuali) generate dalle opere in progetto. A riguardo si segnala, in via preliminare, che il sito risulterebbe interessato dai seguenti profili di tutela:

- monumentale ex Parte II del D.Lgs. 42/2004, per alcuni edifici corrispondenti al nucleo originario dell'aeroporto di Linate, a seguito di provvedimento di Verifica di Interesse Culturale positiva del 22/12/2023;

- tutela paesaggistica ex Parte III del D.Lgs. 42/2004, art. 142, per la presenza del Lago dell'Idroscalo e per essere ricompresa, gran parte del territorio in esame, all'interno del Parco Agricolo Sud Milano;

In aggiunta si attenziona:

- la presenza di una chiesa all'interno del sedime del Parco dell'Idroscalo, situata all'estremità settentrionale/ingresso "Riviera Est" e conosciuta come "Chiesa della Madonna del Lago", per la quale occorrerà approfondire i presupposti di tutela monumentale in ragione dell'epoca di costruzione e del regime di proprietà, ai sensi di quanto previsto dagli artt. 10 e 12 del D.Lgs. 42/2004;

- la necessità di verificare la presenza di eventuali altri beni rientranti nelle casistiche di cui agli articoli del Codice sopra richiamati, come ad esempio in corrispondenza degli edifici sede dell'Aeronautica, in quanto proprietà pubblica;

- la presenza dell'emergenza architettonica dell'edificio sede degli uffici Mondadori, lungo via Circonvallazione, nota opera dell'architetto Oscar Niemeyer e già all'attenzione di questo Ufficio, con i relativi spazi di pertinenza.

In considerazione del fatto che gli elaborati illustrativi prodotti hanno natura del tutto preliminare e che le sezioni del collegamento metropolitano, redatte alla scala propria dell'ingegneria infrastrutturale, non consentono di valutare la proposta, si ricorda che la documentazione dovrà consentire una compiuta valutazione dell'intervento in

tutti suoi aspetti, per quanto attiene alle possibili interferenze con i beni monumentali ivi presenti e con riferimento agli impatti sul paesaggio, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, a partire dagli elaborati di cui al DPCM 12 dicembre 2005 "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42".

A riguardo, si attenziona fin da ora alcuni dei principali nodi progettuali:

- la sistemazione del fronte settentrionale della zona a darsena, derivante dall'ipotizzato collegamento in superficie tra l'aeroporto ed il lago mediante l'estensione della metropolitana M4;
- l'attraversamento del lago, in quanto non risultano chiare le caratteristiche, le dimensioni e le quote del tunnel rispetto all'estensione ed alla profondità del lago stesso, che in ogni caso si ricorda essere luogo interessato da recenti opere di riqualificazione paesaggistica finalizzate alla sua valorizzazione quale luogo di pubblica fruizione, con particolare riguardo alle attività ed agli sport legati strettamente alla presenza dell'acqua;
- tutti i manufatti emergenti dal terreno, per l'impatto paesaggistico che ne deriva e per la valutazione delle possibili interferenze con i beni sottoposti a tutela monumentale.
Sotto il profilo archeologico, dato che gli interventi riguarderebbero un'opera soggetta al D.Lgs. 36/2023 (Codice dei contratti pubblici) e quindi agli obblighi di Verifica preventiva dell'interesse archeologico, si rammenta - in linea più generale fin da ora - che la documentazione di progetto dovrà contenere la relazione relativa alla prima fase della VPIA, al fine di consentire a questo Ufficio l'espressione del parere di competenza sotto il profilo archeologico".

Regione Lombardia - D.G. Trasporti e mobilità sostenibile, con nota Prot. gen. CMMi n. 0115110 del 19/06/2025 E con successiva comunicazione Prot. gen. n. 0147315 del 06/08/2025, esaminata la documentazione, ha richiamato le prescrizioni riportate nel parere, rilasciato nell'ambito della conferenza preliminare sul Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, nel quale aveva espresso parere favorevole al progetto con le seguenti osservazioni e prescrizioni a cui ottemperare nella successiva fase progettuale in relazione ai seguenti aspetti:

1) TPL e accessibilità trasportistica

A. Si chiede, in linea generale, di prevedere l'attrezzaggio completo delle fermate tpl, con pensiline, sedute e palina (quest'ultima come da indicazioni della DGR n. 581 del 26/06/2023 "Manuale del Sistema coordinato di informazione ai viaggiatori del trasporto pubblico regionale – Versione 2 –" e del Decreto di Regione Lombardia n. 7241 del 28/05/2021).

Per quanto riguarda l'hub trasportistico di Segrate - Porta Est si chiede:

B. rivalutare il layout delle sistemazioni superficiali "provvisorie" previste dal progetto M4 in particolare relativamente alla possibilità di ampliare l'area destinata alla fermata dei mezzi del TPL, valutando l'inserimento di un apposito golfo per permettere la possibilità di ospitare capolinea. Si rimanda all'espressione da parte dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale delle necessità relative al numero di stalli necessari nella configurazione "provvisoria". Si sottolinea inoltre l'utilità di tali stalli anche nella configurazione definitiva come ulteriore disponibilità di spazio per i mezzi tpl o per la riconversione ad altre funzioni;

C. nell'ambito della riconfigurazione delle sistemazioni superficiali "provvisorie" di cui al punto B:

- valutare lo spostamento dell'area dedicata al kiss&ride in una zona più prossima agli ingressi della M4 anche al fine di evitare, nei pressi degli ingressi stessi, fermate irregolari da parte dei veicoli privati;

- razionalizzare la necessità di attraversamenti pedonali per gli utenti provenienti dagli stalli di TPL e diretti agli ingressi della M4;

- garantire stalli dedicati a PRM anche nella configurazione provvisoria dell'hub;

D. le risalite delle stazioni della metropolitana, devono garantire la maggior permeabilità pedonale del contesto in cui sono inserite. A riguardo si chiede di rivalutare, nel corso dello sviluppo della progettazione definitiva, in relazione alle previsioni progettuali più aggiornate del Masterplan complessivo nelle aree prospicienti, la giacitura delle scale di sbarco dal mezzanino della stazione M4 verso il piano campagna. In particolare, si chiede di ottimizzare la giacitura dello sbarco posto ad ovest, in relazione alle possibili ubicazioni degli accessi previsti al fabbricato viaggiatori della stazione RFI e al collegamento con l'area commerciale;

Per quanto riguarda l'hub trasportistico di Idroscalo San Felice, al fine di migliorare l'interscambio tra il trasporto pubblico locale e la metropolitana, e di migliorare la fruizione degli spazi e l'accessibilità al servizio da parte degli utenti, si chiede di valutare la fattibilità tecnica delle seguenti modifiche progettuali:

E. ridefinire l'impianto dell'area di interscambio Bus (...);

F. Ridefinire il posizionamento dell'interscambio kiss&ride all'interno del Masterplan, affinché le manovre ivi operate non interferiscano con quelle degli autobus all'interno dell'autostazione;

G. Valutare l'aumento della piantumazione di alberi in prossimità di Piazza Mondadori e nelle altre superfici pavimentate, al fine di mitigare l'effetto isola di calore.

2) Mobilità ciclistica

Per gli aspetti riguardanti la mobilità ciclistica, al fine di garantire l'accessibilità e l'interconnessione funzionale di sistema tra la rete di mobilità ciclistica e le fermate del trasporto pubblico ferroviario e locale, si chiede:

H. che venga prevista l'interconnessione funzionale in sicurezza dei percorsi ciclabili di progetto con le reti locali.

In particolare:

□ nell'ambito della fermata "Segrate Porta Est" si chiede che il percorso ciclopedonale in progetto lato sud est sia raccordato: con individuazione di itinerario dedicato ed in sicurezza (attraverso il parcheggio esistente) fino alla passerella di collegamento all'asse ciclabile esistente su via Morandi; attraverso un percorso dedicato ed in sicurezza su via Raffaello Sanzio, con gli itinerari esistenti sulle vie Cellini e Botticelli;

□ nell'ambito della fermata "Idroscalo - San Felice" si chiede che il percorso ciclopedonale di progetto in corrispondenza nella nuova rotatoria sulla SP 160 - v. San Bovio venga raccordato: □ in lato sud con la rete esistente, se presente, valutando in caso contrario un diverso itinerario di connessione; □ in lato nord con la ciclabile già realizzata sulla rotatoria esistente (con collegamento alla fermata TPL);

I. prevedere la segnaletica di indirizzamento da e verso le fermate della metropolitana e la stazione ferroviaria, estesa ad un adeguato intorno delle aree di contesto e la dotazione di pannelli con mappe informative per consentire l'individuazione delle connessioni ai percorsi ciclabili comunali e sovracomunali esistenti;

J. dotare di segnaletica di indirizzamento ai punti di accesso alle fermate della metropolitana ed alla stazione ferroviaria (sottopassi e scale) preferenziali per l'utenza ciclabile;

K. al fine di garantire l'accessibilità per le biciclette sulle passerelle ciclopedonali urbane e all'interno delle fermate della metropolitana e della stazione ferroviaria, prevedere un opportuno dimensionamento degli ascensori ed il posizionamento di canaline a fianco delle scale.

3) Mobilità sostenibile

L. Per gli aspetti riguardanti la mobilità sostenibile più in generale, data la previsione di realizzazione di nuovi parcheggi e di riqualificazione di parcheggi esistenti, si raccomanda di pianificare l'installazione di punti per la ricarica di veicoli elettrici (secondo quanto previsto dal Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli Elettrici - PNIRE) e di mezzi di micromobilità”.

➤ La stessa Regione Lombardia - D.G. Infrastrutture e Opere Pubbliche, con nota Prot. gen. CMMi n. 0116756 del 23/06/2025, ha precisato quanto segue:

“In relazione allo studio presentato, esaminata la documentazione, accogliamo positivamente la possibilità di recupero del materiale scavato per l'infrastruttura nella realizzazione del nuovo parco di collegamento metropolitana-Westfield, qualora tale materiale abbia le caratteristiche qualitative compatibili.

Le tavole allegate non riportano il progetto di dettaglio delle stazioni e delle aree esterne; pertanto si richiamano le prescrizioni riportate nel parere, afferente alle competenze della scrivente Direzione Generale, rilasciato nell'ambito della conferenza preliminare sul Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica” nel quale sono stati segnalati alcuni elementi di criticità, che dovranno trovare una soluzione in fase di redazione del progetto definitivo, in relazione alla sistemazione delle aree esterne alla fermata M4 - Segrate Porta Est d in particolare il sottodimensionamento dei posti auto destinati alle persone con ridotta mobilità e degli stalli dedicati ai taxi e l'assenza, nella fase transitoria, di un collegamento pedonale diretto e protetto tra l'accesso alla nuova fermata della metropolitana M4-Segrate Porta Est e l'attuale stazione ferroviaria RFI.

• Con comunicazione Prot. gen. n. 0119558 del 26/06/2025 la Società Westfield Milan S.p.A. esaminata la documentazione, ha richiamato le prescrizioni riportate nel parere, rilasciato nell'ambito della conferenza preliminare sul Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, nel quale aveva espresso parere favorevole al progetto con le seguenti osservazioni:

“L'Accordo di Programma (ADP), approvato in data 22 maggio 2009 con DPGR n. 5095 e successivamente modificato e integrato a mezzo del primo atto integrativo approvato con DPGR n. 3184 del 29 marzo 2010 e del secondo atto integrativo approvato con DPGR n. 80 del 31 luglio 2018, è interessato dal Piano Attuativo approvato con delibera di Giunta Comunale n. 54/2015 e dalle previsioni della relativa Convenzione urbanistica stipulata in data 27 maggio 2015 e successivamente modificata ed integrata in data 24 marzo 2016, 14 dicembre 2016, 9 giugno 2017 e 10 ottobre 2023.

La nuova fermata del capolinea 'Segrate Porta Est' e il relativo Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) riguardano dunque un ambito territoriale già oggetto di pianificazione urbanistica di dettaglio e introducono previsioni ulteriori e diverse rispetto a quelle che attualmente disciplinano lo sviluppo dell'area. Pertanto, si evidenzia la necessità di una modifica dell'ADP, con contestuale adeguamento dei relativi strumenti urbanistici volta al coordinamento, sotto il profilo progettuale, temporale e finanziario degli interventi in essi previsti con il PFTE dell'HUB.

A tal riguardo si segnala inoltre che è in corso di sottoscrizione un Protocollo di Intesa tra Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Comune di Milano, Comune di Segrate, RFI S.p.A. con l'adesione di Westfield Milan S.p.A. finalizzato al coordinamento programmatico tra gli interventi previsti in corrispondenza della fermata capolinea 'Segrate Porta Est', allo sviluppo di un masterplan integrato per l'area interessata dall'HUB metropolitano, nonché alla definizione del relativo regime dei suoli.

Infine, con riferimento ad aspetti di dettaglio tecnico, si osserva quanto segue:

◦ *alcune opere accessorie alla fermata capolinea previste nel PFTE, quali i pozzi disperdenti e gli interventi lungo via Tiziano, insistono su aree private che non sono state incluse nel piano particellare;*

◦ *quanto ai pozzi disperdenti e al sistema di gestione delle acque meteoriche, si conferma la disponibilità di Westfield Milan S.p.A. a partecipare a specifici tavoli di lavoro con l'obiettivo di individuare congiuntamente soluzioni coordinate volte a minimizzare l'impatto sulle superfici fondiarie”.*

Tutto ciò premesso, la Società conferma la piena disponibilità ad avviare un dialogo con gli enti competenti per l'individuazione e la regolamentazione di sinergie tra l'opera in oggetto e lo sviluppo immobiliare in attuazione dell'Ambito 3 dell'ADP.

In particolare, la società prende atto che nei documenti progettuali siano già indicate alcune ipotesi di sinergie relativamente a:

1. Utilizzo dei parcheggi previsti nell'Ambito 3 dell'ADP anche da parte degli utenti dell'Hub Porta Est, come ipotizzato nello SPA, che:

□) segnala “un limitato consumo di suolo grazie alla conversione di parcheggi esistenti tramite accordi e negoziazioni con le proprietà”;

□) riporta che “I veicoli privati che vorranno interscambiare con la metropolitana o la ferrovia, potranno raggiungere la quota parte dei parcheggi presenti nel centro Westfield (previo convenzionamento con l'operatore);

2. Riutilizzo di parte del terreno scavato per il prolungamento di M4, per cui:

□) nel capitolo relativo alla stima dei volumi di scavo del Piano di gestione dei materiali e delle terre e rocce da scavo, si presenta la “possibilità che parte del materiale scavato venga utilizzato per costruire una collina che colleghi la stazione di Segrate Porta Est dalla quota del piano campagna fino alla passerella che condurrà al centro commerciale Westfield;

□) nel capitolo relativo al destino dei materiali di scavo del Piano di gestione dei materiali e delle rocce da scavo, si segnala l'opportunità di "Impiego delle terre e rocce da scavo in siti esterni al cantiere della M4 e possibilmente prossimi (come, ad esempio, l'area di sviluppo Westfield)";

□) nel capitolo relativo alla stima della valutazione del ciclo di vita dell'opera in ottica di economia circolare della Relazione di sostenibilità dell'opera, si riporta che "la concomitanza di più cantieri nell'area Hub Segrate offre un'opportunità unica per ottimizzare la gestione dei materiali di scavo".

La Società informa che tali sinergie sono state rappresentate sia nell'ambito della Segreteria Tecnica dell'ADP sia nel corso del Tavolo Tecnico istituito con l'Accordo per il coordinamento degli interventi previsti nell'ambito dell'Hub Porta Est. La Società segnala che ha da tempo avviato un'attività di confronto con i progettisti di MM S.p.A. volta a definire le ipotesi progettuali inerenti la realizzazione del parco di collegamento (cd 'collina') tra l'Hub e il centro commerciale Westfield ed i relativi parcheggi, anche al fine di definire le modalità di riutilizzo dei materiali di scavo.

➤ Con comunicazione Prot. gen. n. 0119949 del 27/06/2025 il Comune di Milano, Direzione Verde e Ambiente - Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale - Unità Valutazioni Ambientali ed Economia Circolare ha comunicato quanto segue:

"Dal momento che l'intervento interessa solo il territorio comunale di Segrate, Amat, Direzione Rigenerazione Urbana e Sue non hanno pareri di competenza da rilasciare, di seguito si comunica quanto pervenuto dalla Direzione Mobilità."

MOBILITÀ

Nel quadro di disallineamento con il modello dell'operatore segnalato nelle fasi precedenti della procedura di approvazione del progetto, negli ultimi mesi abbiamo provveduto ad effettuare delle analisi macro e micromodellistiche finalizzate a verificare l'impatto sul traffico privato connesso alla realizzazione del prolungamento della linea metropolitana M4 a Segrate. Facendo presente che tali verifiche sono state effettuate prendendo in considerazione, conservativamente, l'utenza sovrastimata d'interscambio definita dall'operatore, le simulazioni condotte hanno fatto emergere l'assenza di criticità connesse al traffico nei pressi delle nuove fermate e, conseguentemente, ricadute trascurabili sul territorio del Comune di Milano.

In esito a quanto emerso dalla suddetta analisi non si ravvedono criticità legate all'intervento che determinino impatti negativi sul territorio di importanza tale da rendere necessaria la procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi del D.lgs. 152/06".

➤ Con comunicazione Prot. gen. n. 0120947 del 30/06/2025 Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ha richiamato quanto già esposto nella nota inviata in risposta alla Conferenza di Servizi relativa al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica **"HUB METROPOLITANO SEGRATE PORTA-EST MILANO - PROLUNGAMENTO M4"**, in assenza del documento non è possibile ripotarne i relativi contenuti;

➤ Con comunicazione Prot. gen. n. 0121462 del 30/06/2025 Cap Holding S.p.a. ha precisato che nell'area oggetto d'intervento sono presenti reti fognarie e acquedottistiche rispetto alle quali sono confermate le prescrizioni già rese con parere prot. CAP. n. 14781 del 18/04/2024 nell'ambito della Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica.

"In aggiunta a quanto sopra, da una verifica del progetto depositato per codesta Verifica di Assoggettabilità alla VIA, risulta essere stata individuata dallo Scrivente Gestore una nuova interferenza fognaria denominata FOG06 per la quale si comunicano nel seguito le seguenti prescrizioni:

□ Nel caso di reti fognarie nere/miste - Planimetricamente mantenere una distanza minima di posa mai inferiore a 150 cm dal fianco tubazione della fognatura al fianco della trincea tipologica prevista; - Altimetricamente, nell'ipotesi che le reti fognarie siano sempre inferiori rispetto agli altri sottoservizi, è necessario invece garantire una distanza minima di posa (valutata tra generatrice superiore della tubazione fognaria e generatrice inferiore della condotta del nuovo sottoservizio) di almeno 150 cm per le reti fognarie miste/nere e di almeno 300 cm per i collettori fognari;

□ Tutte le eventuali intersezioni con gli allacci fognari, nell'ipotesi che gli stessi siano sempre inferiori rispetto agli altri sottoservizi, dovranno garantire una distanza minima di posa (valutata tra generatrice superiore dell'allaccio fognario e generatrice inferiore della condotta del nuovo sottoservizio) di almeno 80 cm;

□ Divieto di realizzare/posare alcun tipo di struttura/pianta lungo tutta la dorsale di attraversamento della rete fognaria;

□ Necessità di lasciare tutti i chiusini di ispezione presenti liberi da vincoli al fine di non ostacolare le attività di manutenzione ordinaria/straordinaria in carico al Gestore del SII qualora ce ne fosse bisogno;

□ Necessità di lasciare viabilità di accesso e manovra per l'esecuzione di attività di spurgo/pulizia rete in carico al Gestore del SII qualora ce ne fosse bisogno;

□ Le pendenze del manto stradale dovranno tenere conto della posizione attuale/futura dei sistemi di raccolta (caditoie/bocche di lupo) onde evitate ristagni di acqua in seguito ad eventi meteorici;

□ Rispetto dei principi dell'Invarianza Idraulica (Es. Divieto di realizzare nuove caditoie che contribuiscano ad incrementare il carico idraulico attuale oltre che variare la qualità delle acque e i loro tempi di corrivazione verso le reti fognarie);

□ Per i punti di intersezione critici, per i quali non è possibile rispettare le prescrizioni sopra riportate, si necessita di ricevere elaborati di dettaglio (relazione sulla gestione delle interferenze presenti) per le opportune valutazioni tecniche. In particolare modo, tale elaborato dovrà essere accompagnato da tavole di dettaglio in cui siano riportate sovrapposizioni planimetriche ed altimetriche delle opere in progetto rispetto allo stato di fatto esistente delle infrastrutture fognarie in Gestione a GRUPPO CAP ed eventuali opere di protezione previa presa visione sul portale Webgis delle nostre reti".

In relazione alle interferenze del progetto con i pozzi idropotabili Cap Holding precisa inoltre che:

"- I n. 2 tunnel paralleli in progetto interferiscono in parte con lo sviluppo della Zona di Rispetto di raggio 200 m del pozzo cod. SIF 01520500138 - Idroscalo; in particolare, nel punto più prossimo, il tracciato ferroviario dista circa 120 m dal pozzo idropotabile in oggetto. Tuttavia, come correttamente indicato nel documento Studio Preliminare Ambientale, il tunnel si imposta nel gruppo acquifero A, ovvero in terreni sovrastanti il gruppo acquifero B intercettato dal pozzo in concessione; gruppo acquifero B localmente

compartimentato da un setto acquitardo di potenza variabile nell'ordine della decina di metri. Al fine di valutare eventuali interferenze dell'opera in progetto, gli interventi prevedono la realizzazione di n. 1 piezometro di monte, indicato con cod. id Asot-PV_04, da monitorare sia Ante Operam che in Corso d'Opera.

- Nel suddetto documento di S.P.A. si annota, inoltre, che non si dettagliano le specifiche della simulazione numerica citata in par. 7.2.2.1, sulla base della quale è stato simulato il fronte di richiamo del pozzo ovvero individuato il posizionamento del piezometro di monitoraggio.

- Con riferimento al par. 3.3 della D.G.R. 7-12693, i tunnel in progetto saranno impermeabilizzati onde evitare l'infiltrazione delle acque di falda e comunque saranno messe in opera tutte quelle azioni, sia in fase di realizzazione che di esercizio, volte alla tenuta idraulica dell'opera.

- Infine, le opere in progetto identificate in Tavola GW4-G-WB99-0032-1 come 52 (rotatoria via San Bovio) e 53 (viabilità comparto Idroscalo San Felice), interferenti parzialmente con lo sviluppo della Zona di Rispetto raggio 200 m del pozzo cod. SIF 0152050006 I.B.M.-Mirazzano - non rientrano tra i centri di pericolo individuati dall'art. 94 del D.Lgs. 152/06 ma necessitano il rispetto dei criteri di par. 3.3 della D.G.R. 7-12693 per la tutela della risorsa idrica.

Per quanto premesso e annotato, si esprime **PARERE POSITIVO CON RISERVA DEL RISPETTO DELLA PRESCRIZIONE di:**

rispettare i vincoli di cui al comma 4 dell'art. 94 del D.Lgs. 152/06 e i criteri di cui al par. 3.3 (per le opere di viabilità) e 3.4 (per le opere in sotterraneo) di Allegato 1 del DGR 7/12693. Si chiede inoltre di riportare in allegato alla progettazione esecutiva la simulazione numerica citata nel par. 7.2.2.1 dell'elaborato S.P.A. e di valutare l'estensione del monitoraggio del piezometro cod. id Asot-PV_04 anche ad opera ultimata (Post Operam) per un tempo congruo.

Da ultimo, ai sensi del Regolamento del Servizio Idrico Integrato, si ricorda che è fatto divieto di scaricare le eventuali acque meteoriche previste in progetto nelle pubbliche fognature esistenti, fanno eccezioni eventuali casi previsti dalle normative vigenti e comunque, nei limiti previsti e previa verifica di compatibilità idraulica da richiedere esplicitamente allo Scrivente Gestore a mezzo PEC capholding@legalmil.it.

➤ Con comunicazione Prot. gen. n. 0123211 del 02/07/2025 l'Agenzia di Tutela della Salute (ATS) verificati gli aspetti di competenza precisa quanto segue:

1. Nel paragrafo 3.9 dello Studio Preliminare Ambientale, il Proponente analizza la presenza di ulteriori progetti previsti nell'intorno dell'area in esame, al fine di valutare eventuali affetti cumulati. Dalla disamina emerge un numero elevato di interventi in previsione (n. 17), alcuni già conclusi, altri in corso, altri ancora mai iniziati. Considerando anche che (...), *"in questa fase di progetto non è possibile conoscere con esattezza il contributo del cumulo con altri progetti in termini di traffico concomitante e totale degli inquinanti prodotti"*, vista la potenziale presenza contemporanea di diversi cantieri nelle aree in esame, si chiede che nelle successive fasi progettuali e attuative, vengano opportunamente valutati gli effetti cumulati relativi agli impatti delle opere di cantiere, al fine di poter coordinare/pianificare/adequare le diverse attività in previsione, nell'ottica di minimizzare gli impatti sulle matrici ambientali e sulla salute della popolazione esposta, che vede già nello stato ante-operam una situazione potenzialmente compromessa dalle diverse opere di trasformazione urbanistica in corso e preventivate.

2. Per quanto concerne i vincoli insistenti sull'area di progetto, a pag. 87 dello Studio Preliminare Ambientale, si evidenzia che l'opera risulta ricadere all'interno. Per quanto concerne i vincoli insistenti sull'area di progetto, a pag. 87 dello Studio Preliminare Ambientale, si evidenzia che l'opera risulta ricadere all'interno dell'area di tutela (200 m) del pozzo idropotabile SIF 0152050138, *"per il quale è stato eseguito il calcolo della fascia di richiamo con criterio idrogeologico"*, da cui emerge che *"non risultano interferenze reciproche tra la falda captata dal pozzo e la galleria metropolitana"*. Si fa presente che agli atti della Scrivente Agenzia non risultano depositate istanze di ridelimitazione; si rimanda, comunque, a Città Metropolitana di Milano e agli Enti competenti (ATO/CAP) eventuali valutazioni in merito.

(...)

In relazione agli impatti sulle aree verdi e sulla vegetazione in essere, visto il ruolo che essi rivestono nella tutela della salute della popolazione, si chiede alla Parte di minimizzare il numero di alberature da abbattere interferenti con le attività preventivate, privilegiandone la conservazione e/o il trapianto in altre aree limitrofe. Si chiede inoltre di potenziare le opere di rinverdimento e rimboschimento previste per le zone impattate dalle opere a cielo aperto, al termine delle lavorazioni.

(...)

6. Per quanto concerne le emissioni atmosferiche generate dal traffico indotto dall'opera a regime, si evidenzia che nello SPA non sembra essere stata svolta una analisi puntuale degli impatti ai recettori, in termini di incremento delle concentrazioni dei contaminanti tipici del traffico veicolare (Nox, Benzene, PM10, PM2.5, CO). Tuttavia, al netto della ridistribuzione dei flussi veicolari a seguito dell'entrata in servizio del prolungamento metropolitano e delle modifiche viabilistiche preventivate. Si condivide quanto riportato dalla Parte a pag. 229 dello SPA, dove si afferma che *"per quanto riguarda la qualità dell'aria, l'impatto ambientale di una linea ferroviaria metropolitana può essere considerato positivo, in quanto favorisce una diminuzione dell'uso dei mezzi privati da parte della popolazione, con conseguente diminuzione delle emissioni in atmosfera"* (...).

➤ Con comunicazione Prot. gen. n. 0143300 del 30/07/2025 il Parco Agricolo Sud Milano ha precisato quanto segue: *"Così come già formulato in sede di Conferenza di Servizi preliminare, il progetto per il prolungamento della linea metropolitana M4 è riconosciuto di interesse pubblico e generale per le motivazioni che sottendono la proposta finalizzata principalmente alla connessione tra la linea dell'alta velocità ferroviaria e il nodo aeroportuale di Linate - Milano, al miglioramento del collegamento diretto di Segrate e dei Comuni dell'hinterland milanese posti ad est con il centro città, favorendo gli spostamenti, l'interscambio gomma-ferro e promuovendo una mobilità sostenibile.*

Lo stesso progetto è di interesse perché permetterà di intercettare l'area turistica dell'Idroscalo, parte del Parco Agricolo Sud Milano e riconosciuta quale polo sportivo-ricreativo di livello metropolitano, contribuendo ad aumentarne la fruizione dei cittadini

in coerenza con la previsione di sviluppo e rafforzamento della funzione oggi già svolta, secondo gli orientamenti e indirizzi per la formazione del Piano di Cintura Urbana - Comparto 4, di cui all'Allegato A del P.T.C. del Parco.

La proposta d'intervento è ritenuta ammissibile anche in considerazione del fatto che nei territori del Parco Agricolo Sud Milano l'intero tracciato, comprensivo della Stazione intermedia "Idroscalo-San Felice", si snoda in sotterraneo evitando di segnare e frammentare il territorio e di impattare sul paesaggio del Parco regionale.

A fronte dei benefici apportati in fase di esercizio, la realizzazione del prolungamento della linea e dei manufatti connessi comporterà, tuttavia, un peggioramento dell'equilibrio ambientale del contesto soprattutto nelle fasi di esecuzione e cantierizzazione dell'opera (per le emissioni di inquinanti e di polveri in atmosfera, lo sbancamento di materiali, lo stoccaggio e la movimentazione di cumuli di terra, il transito dei mezzi, la potenziale alterazione qualitativa e quantitativa delle acque, il consumo di suolo) determinando impatti sulle diverse componenti ambientali presenti e, rispetto ai territori tutelati del Parco Agricolo Sud Milano, sul sistema paesistico e fruitivo che subirà alterazioni e limitazioni anche per la presenza delle diverse aree adibite a cantiere.

Ai fini della compatibilità ambientale dell'intervento, si conferma quanto già espresso in sede di Conferenza di Servizi preliminare richiedendo di integrare le misure di compensazione ambientale proposte, al fine di garantire la riduzione al minimo degli effetti negativi sull'ambiente determinati dalla realizzazione degli interventi contribuendo al riequilibrio e alla valorizzazione del sistema paesistico-ambientale del comparto. La proposta formulata di incremento della vegetazione di un'area qualificata, già oggetto in passato di interventi forestali nell'ambito della realizzazione del "Parco Porcinai" e di ulteriori interventi di messa a dimora di vegetazione, non è infatti ritenuta sufficiente.

Si richiede, ad esempio, di valutare con il Settore Idroscalo della Città metropolitana di Milano, l'estensione del progetto di riqualificazione e consolidamento delle sponde del bacino dell'Idroscalo su ulteriori tratti fruibili dai cittadini, evitando di valorizzare esclusivamente un'area interdotta all'accesso pubblico ed escludendo la realizzazione di gradinate in cemento armato, seppur rinverdite, che determinano comunque un aumento dell'artificializzazione del paesaggio.

Si raccomanda, inoltre, di porre in essere tutti i dispositivi necessari a ridurre al minimo l'impatto degli interventi nella fase realizzativa, garantendo il completo ripristino dello stato dei luoghi una volta terminata la realizzazione dell'opera.

Si ricorda che gli interventi di inserimento ambientale finalizzati a compensare gli impatti ambientali principalmente connessi alla fase di cantierizzazione dell'opera e a mitigare gli impatti paesaggistici determinati dalla realizzazione delle nuove strutture, dovranno essere realizzati utilizzando le specie autoctone del Parco Agricolo Sud Milano, elencate all'allegato 1 della Disposizione Dirigenziale R.G. n. 1455/2010 del 09/02/2010 e di seguito riportate tenendo conto della normativa regionale vigente orientata al contenimento della diffusione dei principali patogeni di origine alloctona invasiva.

Si richiamano, inoltre, i contenuti dell'art. 42 delle n.t.a. del P.T.C. del Parco che sottopone a tutela il sistema delle acque irrigue, in quanto parte integrante della struttura morfologica, del tessuto storico e paesistico e della infrastrutturazione agraria del territorio del Parco, nonché la "Norma generale di tutela delle acque e dell'assetto idrogeologico" di cui all'art. 18 delle n.t.a. del P.T.C. che individua, tra gli obiettivi prioritari del piano il miglioramento delle caratteristiche qualitative delle acque superficiali e sotterranee, nonché il riequilibrio del bilancio idrico al fine di garantire la ricarica e il mantenimento degli acquiferi. La stessa norma, al comma 2, richiede che gli scarichi idrici debbano necessariamente possedere requisiti di qualità compatibili con lo stato del recettore, vietando l'immissione di acque che comportino il peggioramento della qualità delle acque del recettore stesso.

Si ricorda, infine, che in relazione agli eventuali abbattimenti di piante previsti nei territori del Parco Agricolo Sud Milano, sarà necessario attivare il relativo procedimento di "Autorizzazione allo sradicamento di piante ed estrazione delle ceppaie", ai sensi dell'art. 22 delle n.t.a. del P.T.C. del Parco".

➤ Preme, inoltre, menzionare il Decreto del Sindaco Metropolitano RG. n. 99 del 22/04/2025 avente ad oggetto "Richiesta al Comune di Milano, ad integrazione del PFTE progetto fattibilità tecnica economica dell'Hub metropolitano Segrate Porta Est", di rivalutazione dell'interesse pubblico perseguito, ai sensi artt. 14quater 21-quinquies della l. 241/90, al fine di realizzare un sottopasso pedonale di collegamento diretto tra ingresso est del parco idroscalo e nuova stazione "M4 Idroscalo-San felice", in aggiunta e non in alternativa alla prevista passerella ciclo-pedonale di scavalco su via Mondadori". A seguito del non accoglimento della richiesta da parte della Direzione Specialistica Infrastrutture del Territorio del Comune di Milano durante la chiusura della Conferenza Preliminare, con tale decreto Città Metropolitana di Milano ha richiesto al Comune di Milano di rivalutare la richiesta di realizzare un sottopasso pedonale per collegare direttamente l'ingresso Est del Parco Idroscalo con la nuova stazione "M4 Idroscalo-San Felice".

5.4.3 VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Nelle date 19/05/25 e 10/06/2025, Prot.lli gen. n. 0092866 e 0107606, è pervenuta l'istanza per avviare lo Screening della Valutazione di Incidenza con l'allegato F debitamente compilato ai sensi della d.g.r. n.4488/2021 e s.m.i. In data 10/06/25, prot. n. 0107606 è stato acquisito il "Sentito" dell'Ente Gestore del Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050009 "Sorgenti della Muzzetta", Parco Agricolo Sud Milano, propedeutico al parere di V.Inc.A. Il procedimento si è concluso con Parere motivato Prot. 0123649 del 02/07/2025 con allegato G "Modulo per lo Screening di incidenza per il valutatore" della medesima delibera, completando così l'istruttoria per lo Screening di V.Inc.A..

In particolare, nella Sezione 11 - Conclusione dello Screening specifico, si evidenzia che "Risulta rilevante il fatto che la proposta di intervento non determina nuove interferenze con elementi di connessione ecologica o particolari preesistenze ecosistemiche. In generale, comunque, trattandosi di un'opera quasi completamente in sotterranea, presenterà degli impatti da cantiere di limitata entità e di natura transitoria, oltre a prevedere anche delle opere a verde.

A questo si aggiunge che le aree oggetto della proposta si trovano ad una distanza di veramente molti km dal Sito Rete Natura 2000 più vicino, con interposti alcuni centri abitati ed infrastrutture viarie. Si ritiene pertanto che non vi sia il rischio di incidenze negative, sia dirette che indirette, sul Sito Rete Natura 2000 in oggetto, ZSC IT2050009 "Sorgenti della Muzzetta".

La procedura di V.Inc.A. si è conclusa con esito positivo per lo Screening di Incidenza del progetto di "Hub Metropolitano Segrate Porta EST - Prolungamento M4 a Est di Linate". da realizzarsi nel Comune di Segrate a condizione che vengano rispettate le seguenti condizioni d'obbligo (allegato D della DGR n.XI-448), già proposte nell'Allegato F: n. 3, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14 e 33.

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

6. RISULTANZE CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA

6.1 ISTRUTTORIA

L'istruttoria svolta sullo Studio Preliminare Ambientale predisposto dal Proponente, comprensivo degli allegati depositati e delle integrazioni documentali, nonché le analisi condotte sui potenziali impatti con il supporto dei contributi acquisiti nel corso del procedimento, con particolare riferimento a quanto evidenziato nei pareri agli atti, conduce alle considerazioni conclusive sotto riportate. A fronte di tali approfondimenti e revisioni del progetto, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Milano non ha più espresso alcun parere.

Per quanto riguarda gli effetti diretti ed indiretti a scala locale, legati alla realizzazione e all'esercizio del progetto, i pareri acquisiti nel corso dell'istruttoria non hanno indicato la necessità di assoggettare l'intervento a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ad esclusione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Milano che ha richiesto, da un lato, di meglio evidenziare le motivazioni che, tra le alternative possibili, hanno portato a privilegiare lo scenario di progetto e dall'altro di svolgere un'attenta analisi di contesto, dando evidenza degli ambiti sottoposti a tutela e delle interferenze, dirette e indirette, anche in termini "percettivi" e visuali, generate dalle opere in progetto.

In relazione alla componente **Atmosfera**, lo Studio Preliminare Ambientale stima i relativi impatti principalmente nella fase realizzativa del progetto a carico delle emissioni prodotte dai mezzi di cantiere, valutando, al contempo, un miglioramento qualitativo sulla componente atmosfera nella fase di esercizio. A scala locale è prevista, infatti, una riduzione dei livelli di emissione di inquinanti in atmosfera a seguito di un incremento della rete metropolitana pubblica a discapito dei mezzi privati e su scala più vasta, una riduzione delle emissioni di CO2 che costituisce uno dei principali gas serra, il cui maggior contributo nelle grandi città è proprio da individuare nel trasporto veicolare.

Vista la potenziale presenza contemporanea di diversi cantieri nelle aree in esame, si richiede che nelle successive fasi progettuali e attuative, vengano opportunamente valutati gli effetti cumulati relativi agli impatti delle opere di cantiere, al fine di poter coordinare/pianificare/adeguare le diverse attività in previsione, nell'ottica di minimizzare gli impatti sulle matrici ambientali e sulla salute della popolazione esposta.

Relativamente agli impatti generati dal cantiere sulla qualità dell'aria si conferma la necessità, così come indicato dal Proponente, di attuare una campagna di monitoraggio ai recettori delle polveri di cantiere. A maggior tutela della salute della popolazione esposta, si richiede l'impiego di barriere antipolvere in prossimità di tutti i recettori, specialmente quelli sensibili/residenziali, impattati dalle attività polverulente.

Sempre in relazione alle attività di cantiere, si raccomanda, in ogni caso, l'attuazione di tutte quelle buone pratiche volte alla riduzione delle emissioni generate, con particolare riferimento alla diffusione in atmosfera di polveri, per esempio mediante la bagnatura dei suoli, massimizzando l'utilizzo di automezzi elettrici e/o veicoli a motore termico efficienti e moderni, in buono stato di manutenzione, che assicurino bassi livelli emissivi.

Nell'ottica di mitigare i potenziali impatti sulla qualità dell'aria, indotti ai recettori dalla rimodulazione del traffico sulle arterie viarie prossime alle aree di intervento, si suggerisce la valutazione di soluzioni progettuali volte a piantumazione/potenziamento, ove possibile, di filari alberati ai margini delle strade (di nuova progettazione e/o già esistenti) che vedono la presenza di recettori residenziali/sensibili.

Per quanto riguarda l'**Ambiente idrico** gli impatti sono generati principalmente nella fase di cantiere e connessi alla possibile alterazione qualitativa delle acque, superficiali e sotterranee, e al disturbo del deflusso sotterraneo della falda con particolare riferimento alla possibilità di alterazione del livello statico. E' segnalata, inoltre, la presenza di un pozzo idropotabile, identificato con il codice SIF 0152050138, con cui l'opera interferisce marginalmente,

ricadendo nella fascia di rispetto definita con criterio geometrico, ma comunque al di fuori dell'area di influenza delle operazioni di scavo.

A mitigazione dei potenziali impatti individuati saranno messi in atto una serie di interventi di seguito richiamati:

- circoscrizione e canalizzazione delle acque in sistemi di raccolta e depurazione, prima di un'eventuale reimmissione in un corpo idrico superficiale o in fogna;
- realizzazione di sistemi di gestione delle acque meteoriche in situ per mezzo di scoli in terra e dispersione in bacini a cielo aperto per semplificare la gestione delle acque meteoriche;
- realizzazione di impianti di trattamento (dissabbiatura e disoleazione) per tutte le acque suscettibili di inquinamento, in particolare nell'ambito delle viabilità e dei parcheggi o delle aree di sosta;
- utilizzo di soluzioni nature-based per mettere a sistema le aree permeabili e di infiltrazione, supportando il drenaggio e convogliando le acque meteoriche provenienti dalle aree impermeabili all'interno di aree naturali di laminazione;
- previsione di un sistema di elementi di captazione per l'allontanamento delle acque piovane dalle aree impermeabilizzate;
- previsione di sistemi di captazione e regimazione delle acque basati su un riassetto geomorfologico delle aree in oggetto al fine di evitare ristagni d'acqua, allagamenti o impaludamenti delle zone a pavimentazione semi-permeabile sovrapposte alle strutture interrato;
- installazione di un piezometro di monitoraggio da 4" fenestrato da 10 a 30 metri dal p.c. per la verifica di eventuali interferenze relative al pozzo idropotabile limitrofo all'area d'intervento (SIF 0152050138);
- utilizzo di tecniche di scavo (TBM) che alterino il meno possibile lo stato tensionale dei terreni interessati dall'opera;
- realizzazione di un impianto di irrigazione a goccia automatico con programmatori, elettrovalvole e decoder, al fine di minimizzare i consumi idrici (e quelli energetici) legati all'irrigazione delle specie vegetali previste dal progetto delle opere a verde.

Per quanto concerne la qualità delle acque emunte, si richiede l'attuazione di un monitoraggio puntuale e periodico dei parametri chimico-fisici/microbiologici, al fine di scongiurare eventuali potenziali criticità indotte dalle lavorazioni previste dal cantiere. Si evidenzia che l'Agenzia di Tutela della Salute (ATS), attraverso le sue strutture competenti, si riserva di effettuare e/o richiedere ulteriori valutazioni/analisi in fase attuativa, al fine di tutelare la qualità delle acque ad uso idropotabile, e quindi la salute della popolazione, e garantire il rispetto delle normative vigenti in materia.

Rispetto alle componenti **rumore/vibrazione**, lo Studio Preliminare Ambientale rileva che in fase di cantiere l'uso dei macchinari (martelli demolitori, escavatori, macchina perforatrice, macchina per diaframmi, ecc.) e il movimento dei mezzi potrebbe comportare sia rumore percepibile per via area, che vibrazioni trasmesse all'ambiente circostante, ritenendo tuttavia che, data la distanza dai ricettori possibilmente impattati, il disagio arrecato alla popolazione sarà relativamente contenuto. In fase di esercizio, trattandosi di una linea completamente interrata, il rumore potrebbe provenire da aperture localizzate o da impianti situati in corrispondenza delle stazioni o dei manufatti.

In merito agli effetti indotti sul clima acustico delle aree impattate, dalle analisi svolte nello Studio Preliminare Ambientale risultano presenti situazioni di criticità per le fasi di cantierizzazione "*Manufatto Idroscalo*" e "*Manufatto Mondadori*", per le quali si prevede un superamento dei valori limite definiti dal Piano di Zonizzazione Acustica comunale, con valori anche elevati. Si richiede, pertanto, che in prossimità di tutti i ricettori più impattati dal cantiere, in maniera particolare per quelli residenziali e/o sensibili, vengano utilizzate appropriate barriere fonoassorbenti. Si richiede, inoltre, di efficientare le lavorazioni previste nelle prossimità dei ricettori residenziali/sensibili, al fine di evitare/ridurre le operazioni più impattanti durante le ore notturne e nelle prime ed ultime ore del periodo diurno.

Per quanto concerne gli impatti acustici generati dal traffico veicolare indotto dalle modifiche viabilistiche e dalle opere in previsione, si evidenziano potenziali criticità per il recettore "*Istituto Galbusera*", presso il complesso residenziale San Felice, e per alcuni edifici del complesso "*Segrate Village*". Per entrambi gli scenari, si richiede di considerare l'inserimento di barriere fonoassorbenti e/o installare/incrementare schermi verdi con arbusti e alberature, in prossimità delle arterie stradali poste nelle vicinanze dei rispettivi recettori.

Si conferma la necessità, come indicato dal Proponente, di attuare campagne di monitoraggio acustiche e delle vibrazioni, in corso d'opera presso i ricettori più impattati (in particolare le residenze), al fine di valutare tempestivamente, eventuali criticità e modulare/adottare opportune azioni mitigative. Si evidenzia, inoltre, la necessità di estendere le suddette campagne di monitoraggio anche ad opere ultimate e a regime, al fine di verificare il rispetto dei limiti normativi previsti e l'attuazione di opportune azioni mitigative. Relativamente ai ricettori

individuati per l'attuazione dei monitoraggi, si richiede di aggiungere tra quelli selezionati, il complesso residenziale sito in via Rivoltana n. 48/50.

Sotto il profilo paesaggistico, pur nel prendere atto delle caratteristiche generali dell'opera, qualificata quale infrastruttura con tracciato in sotterranea e tenuto conto delle maggiori specificazioni contenute nelle integrazioni da ultimo pervenute, richiamato quanto espresso dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Milano, dovrà essere compiuta una ricognizione precisa ed esaustiva dei beni assoggettati a tutela, sia monumentale, ai sensi degli artt. 10 e 12 del D.Lgs. 42/2004, che paesaggistica, rispetto ai quali dovranno essere verificate le interferenze e le relazioni con i nuovi manufatti emergenti, sia direttamente riferiti al nuovo tratto M4 in progetto, sia ad esso connessi (ad es. la passerella ciclopedonale, la velostazione, i parcheggi, la pensilina di interscambio);

Inoltre, ai fini anche di meglio definire gli interventi mitigativi/compensativi, nelle successive fasi di sviluppo progettuale, si richiede in particolare:

in considerazione delle analisi di scala vasta e delle valenze ambientali presenti (sistema di parchi e aree verdi a scala urbana, ambiti di fruizione, visuali paesaggistiche, sistema delle tutele presenti, ...), di incrementare le compensazioni ambientali, potenziando le strutture vegetazionali e le connessioni ecologiche presenti/proposte;

l'attenta progettazione paesaggistica delle aree a verde prossime ai beni di rilevanza architettonica;

la definizione degli interventi di riqualificazione dei cavi dismessi e di compensazione a seguito di abbattimento di esemplari arborei;

lo studio di alternative progettuali relativamente alla riqualificazione del waterfront nelle aree di sedime dell'Aeronautica militare, che minimizzino l'artificializzazione dei luoghi;

la progettazione e realizzare di un sottopasso pedonale di collegamento diretto tra l'ingresso est del Parco Idroscalo e la nuova stazione "M4 Idroscalo-San felice", in aggiunta e non in alternativa alla prevista passerella ciclo-pedonale di scavalco su Via Mondadori, come indicato nel Decreto del Sindaco Metropolitano RG. n. 99 del 22/04/2025 citato.

Per tutto quanto sopra richiamato, con le prescrizioni formulate, volte a mitigare gli impatti in relazione sia alla fase di cantiere che alla fase di esercizio del progetto nonché con particolare riferimento agli impatti paesaggistici rilevati, si ritiene che il progetto delle opere trasformatrici dei luoghi dovrà essere posto, rappresentato e illustrato, in relazione al contesto, definendo coerentemente e alla scala adeguata le caratteristiche delle opere, gli effetti paesaggistici conseguenti alla loro realizzazione, nonché le misure di miglioramento, mitigazione e compensazione previste.

Con gli approfondimenti richiesti e le prescrizioni formulate che potranno trovare trattazione puntuale e di maggior dettaglio nei successivi iter procedurali abilitativi dell'intervento si ritiene che il *"Prolungamento della linea metropolitana 4"* da realizzarsi nel Comune di Segrate, proposto dalla Società Metropolitana Milanese S.p.A. possa essere escluso dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

7. RIFERIMENTI TECNICI E NORMATIVI

D.lgs. 152/2006 e s.m.i. *"Norme in materia ambientale"*;

L.R. 5/2010 e s.m.i. *"Norme in materia di valutazione di impatto ambientale"*;

R.R. 2/2020 *"Disciplina delle modalità di attuazione e applicazione delle disposizioni in materia di VIA e di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi della l.r. 5/2010 e delle relative modifiche e integrazioni. Abrogazione del R.R. 5/2011"*.

La Responsabile del Servizio
azioni per la sostenibilità territoriale
(Arch. Francesca Valentina Gobbato)

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi della
normativa in materia di amministrazione digitale*