

Atti Dirigenziali

Stato: **PUBBLICATO ATTIVO**

Pubblicazione Nr: **6889/2023**

In Pubblicazione: dal **6/11/2023** al **20/11/2023**

Repertorio Generale: **8883/2023** del **06/11/2023**

Protocollo: **171704/2023**

Titolario/Anno/Fascicolo: **10.6/2022/34**

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

Dirigente: **FELISA MARCO**

OGGETTO: VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VIA, DI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO DEL PROGETTO DI NUOVA COSTRUZIONE DI UN EDIFICIO DESTINATO A LOGISTICA, ENTRO L'AMBITO PER LA GRANDE FUNZIONE URBANA RUBATTINO NEL SUB-LOTTO 3, SITO NEL COMUNE DI MILANO, FRA LA VIA CADUTI DI MARCINELLE E LA VIA R. RUBATTINO. PROPONENTE: BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO SPA RIF. SILVIA: VER519-MI



DECRETO DIRIGENZIALE

Publicazione Nr: 6889/2023
In Pubblicazione: dal 06/11/2023 al 20/11/2023
Repertorio Generale: 8883/2023 del 06/11/2023
Protocollo: 171704/2023
Titolario/Anno/Fascicolo: 10.6/2022/34
Struttura Organizzativa: SETTORE QUALITÀ DELL'ARIA, RUMORE ED ENERGIA
Dirigente: FELISA MARCO
Oggetto: VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VIA, DI COMPETENZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO DEL PROGETTO DI NUOVA COSTRUZIONE DI UN EDIFICIO DESTINATO A LOGISTICA, ENTRO L'AMBITO PER LA GRANDE FUNZIONE URBANA RUBATTINO NEL SUB-LOTTO 3, SITO NEL COMUNE DI MILANO, FRA LA VIA CADUTI DI MARCINELLE E LA VIA R. RUBATTINO. PROPONENTE: BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO SPA RIF. SILVIA: VER519-MI

DOCUMENTI CON IMPRONTE:

Testo dell'Atto *Doc_374439_Rg__2023.pdf.p7m*

e7a620817d3bc36245d132986bb2b71f091420a40177c770aad4e44c0d908b03

Allegato 1 *Doc_374005_AII1-ver519-MI_RIS_ISTRUTTORIE-169630-2nov23.pdf.p7m*

547de78636c7bb9396e7ef7288468d1f81488030f35e25b8d96a3d9da4089cab

Allegato 2 *Doc_374045_AII2-ContributiEnti.pdf*

13cf9716956267037d07f0dc7221a55ee90f93f81670ae542d0c6cbe5fa0f200

Allegato 3 *Doc_374046_AII3-RUBATTINO87_PAR_MOTIVATO_SCREEN_INC.pdf.p7m*

8c42579be5708dfd397f914a622e900d07563acae2620c64caa6c42915f57467

Allegato 4 *Doc_374047_AII4-RUBATTINO87_AIIG.pdf.p7m*

d693fcdd9f483dff459984e83401c00a3ddaf7263a8090ba974288f9960a0d01



**Città
metropolitana
di Milano**

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

Decreto Dirigenziale

Fasc. n 10.6/2022/34

Oggetto: Verifica di assoggettabilità alla VIA, di competenza della Città Metropolitana di Milano del progetto di nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, sito nel Comune di Milano, fra la Via Caduti di Marcinelle e la Via R. Rubattino. Proponente: BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO SpA Rif. SILVIA: Ver519-MI

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

PREMESSO che in data 14/07/2023 con comunicazione prot. n. 110473 ha avuto avvio il procedimento di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. n.152/2006 relativo al "*progetto di nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, sito nel Comune di Milano, fra la Via Caduti di Marcinelle e la Via R. Rubattino. Rif. SILVIA: Ver519-MI*", riferito all'istanza n. prot. 106556 del 10/07/2023 presentata dalla Società Proponente: Proponente: BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO SpA;

VISTA la normativa di settore (D. Lgs. n.152/2006, L.R. n.5/2010, R.R. n.2/2020) che attribuisce alla Città metropolitana la competenza in materia di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale per la categoria di opere in progetto;

PRESO ATTO degli elementi di fatto e di diritto, nonché delle risultanze dell'istruttoria allegate, prot. 168163 del 30/10/2023, da cui risulta che l'attività oggetto di istanza non sia da assoggettare a Valutazione di impatto ambientale alle condizioni riportate nei seguenti allegati, che formano parte integrante e sostanziale del presente atto: Allegato 1 - Risultanze istruttorie; Allegato 2 - Contributi degli Enti; Allegato 3 - Parere motivato Screening incidenza; Allegato 4 - All. G Screening incidenza;

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

La principale pressione ambientale del progetto è connessa agli effetti dell'incremento di traffico veicolare in una situazione complessa quale quella del nodo di via Rubattino, oggetto anche di specifico tavolo tra la struttura tecnica del Comune di Milano e quella del Comune di Segrate. In riferimento a tale componente, l'operatore ha proposto, congiuntamente al proponente della procedura Ver0517-MI, possibili soluzioni che dovranno essere oggetto di ulteriore progettazione e sviluppo in accordo con Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA e con i Comuni di Milano e Segrate. Alla luce dei contributi acquisiti e dell'istruttoria svolta, si ritiene che l'intervento in progetto possa essere escluso dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale alle condizioni da 1 a 7, analiticamente riportate nelle risultanze istruttorie allegate quale parte integrante al presente atto (Allegato 1), nonché nel rispetto delle condizioni e prescrizioni degli Enti indicate nei contributi allegati quale parte integrante al presente atto (Allegato 2).

Tra le condizioni indicate negli Allegati è prevista anche la sottoscrizione di una specifica Convenzione - tra Comuni di Milano e Segrate, Milano Serravalle-Milano Tangenziali SpA e i due Proponenti le procedure VER0517-MI e VER0519-MI - che definisca le caratteristiche degli interventi di potenziamento dello svincolo e i finanziamenti, questi ultimi a carico dei suddetti Proponenti, delle opere di potenziamento. La stipula di tale Convenzione dovrà essere effettuata entro la data di efficacia del primo titolo abilitativo in ordine al presente e complessivo progetto in valutazione, costituendone elemento necessario e prescrittivo ai fini della relativa efficacia.

Relativamente all'area a "bosco" ai sensi dell'art. 3, comma 3, del D. Lgs. 34/2018 di cui alla comunicazione integrativa acquisita con Prot. 152051 del 04/10/2023 si fanno salve eventuali valutazioni degli uffici ed Enti competenti.

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 negli allegati già citati, che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, fatti salvi i diritti di terzi:

1) di escludere dalla procedura di valutazione di impatto ambientale il *"Progetto di nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, sito nel Comune di Milano, fra la Via Caduti di Marcinelle e la Via R. Rubattino"* riferito all'istanza n. prot. 106556 del 10/07/2023 presentata dalla Società Proponente: BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO SpA, nel rispetto di tutte le condizioni indicate negli Allegati 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; Allegato 2 - Contributi degli Enti; Allegato 3 - Parere motivato Screening incidenza; Allegato 4 - All. G Screening incidenza;
- è privo di riflessi finanziari e che la Società proponente ha provveduto a versare alla Tesoreria della Città metropolitana di Milano i previsti oneri istruttori come da ricevuta allegata all'istanza e ha provveduto all'assolvimento dell'imposta di bollo ai sensi del DPR 642/72 All. A art. 4 - con l'acquisto delle marche da bollo elencate di seguito da parte dell'istante che, dopo averle annullate, si farà carico della loro conservazione: €16,00: n.01210906147974; € 1,00: 01220807126286, 01220807126275, 01220807126264, 01220807126253.

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: ver0519-MI, è notificato via pec al richiedente e trasmesso in copia per quanto di competenza agli Enti e uffici coinvolti nel procedimento;

4) Come previsto dall'art. 3 c. 4 della L. n. 241/1990 e s.m.i. si informa che contro il presente atto ai sensi del D.Lgs. n. 104/2010 del 2/7/2010 è ammesso ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni dalla data di notifica, ovvero ai sensi del DPR 1199/1971 ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla suddetta data di notifica.

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

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

Responsabile del procedimento: Susanna Colombo

Referente istruttoria: Alessandra Seregni



Fascicolo 10.6\2022\34

Pagina 1

02/11/2023

Procedimento: Verifica di assoggettabilità alla VIA, di competenza della Città Metropolitana di Milano del progetto di nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, sito nel Comune di Milano, fra la Via Caduti di Marcinelle e la Via R. Rubattino.

Proponente: BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO S.p.A.
Rif. SILVIA: Ver519-MI

ALL. 1: RISULTANZE DELL'ISTRUTTORIA

1. ANAGRAFICA

RAGIONE SOCIALE	BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO SPA
P. IVA	10219881009
SEDE LEGALE	Milano, vicolo S. Maria alla Porta n° 1

2. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Via/Piazza/Località	via R. Rubattino, 87
Comune	Milano
Provincia	Milano

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

3.1. INQUADRAMENTO PROGETTUALE E PROCEDURALE

L'area oggetto di intervento è sita nel comune di Milano (MI) in prossimità del confine con il comune di Segrate, in via Raffaele Rubattino 87, inserita all'interno di una vasta area dismessa denominata "ex Innocenti".

Principali vie di comunicazione:

- A51 Tangenziale Est Milano
- SP 103 "Cassanese"
- Linea ferroviaria Milano - Venezia
- Via Raffaele Rubattino
- Via Caduti di Marcinelle
- Via Piaggio

La società proponente ha indicato che il progetto:

◆ rientra nelle tipologie elencate nell'Allegato B della l.r. 5/2010 al punto e2 denominato "Piattaforme logistiche non intermodali, depositi di merci o veicoli, centri di magazzinaggio generale e simili, che interessano una superficie operativa superiore a 3 ettari";

Il progetto era stato sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA con procedura ver0492-MI, conclusa con provvedimento RG n. 1911/2023. Il proponente ha presentato nuova richiesta di verifica di assoggettabilità a VIA oggetto del presente procedimento.

3.2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento interessa la nuova costruzione di un edificio industriale a uso deposito / magazzino e uffici, costituito da un unico fabbricato, posto al centro del lotto di proprietà, diviso in due

principali destinazioni: una a uso deposito "last-mile" e una a uffici di amministrazione e gestione dell'attività svolta all'interno del magazzino. La nuova costruzione interesserà l'intero lotto di proprietà, comprendendo le aree esterne di servizio (viabilità interna, parcheggi, aree drenanti a verde). L'area è identificata al N.C.E.U. di Milano al Fg 323 Mapp 114 - 226 - 228 - 234 - 240 - 241 - 268 - 269 e presenta una superficie fondiaria pari a 111.274,00 mq. La Superficie coperta per l'intervento in oggetto: SCOP = 17753,68 mq, la SLP prevista è di 18173.28 mq e la superficie drenante risulta essere 35.947,20 mq. Nelle aree a verde verranno piantumate n. 558 nuove essenze arboree e mantenuti i 27 alberi esistenti sul confine est. Viene quindi garantita una superficie a verde pari a 34.387,07 mq. I parcheggi pertinenziali individuati saranno costruiti a raso, in quanto vi è impossibilità di costruzione in sottosuolo (art. 12 comma 1 delle Nda).

4. CRONOLOGIA DEL PROCEDIMENTO

Prot. 106556	10/07/2023	Deposito dell'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA;
Prot. 110473	14/07/2023	Avviso di avvenuto deposito e richiesta di contributi o pareri;
Prot. 120708	02/08/2023	Contributo DG Trasporti Regione Lombardia;
Prot. 120884	02/08/2023	Contributo Comune di Milano;
Prot. 122071	03/08/2023	Richiesta di integrazioni documentali;
Prot. 125859	11/08/2023	Richiesta sospensione termine integrazioni;
Prot. 126083	11/08/2023	Proroga dei termini per la presentazione delle integrazioni;
Prot. 129577	25/08/2023	Nota Comune di Segrate;
Prot. 130093	28/08/2023	Comunicazione analisi congiunte con procedura ver0517-MI;
Prot. 150594	03/10/2023	Deposito integrazioni;
Prot. 150787	03/10/2023	Avviso di avvenuto deposito integrazioni e richiesta pareri;
Prot. 152051	04/10/2023	Comunicazione area boscata
Prot. 163071	23/10/2023	Contributo Comune di Milano
Prot. 163901	24/10/2023	Contributo ATS Milano;
Prot. 167383	30/10/2023	Contributo DG Infrastrutture e Opere Pubbliche Regione Lombardia;
Prot. 167520	30/10/2023	Contributo Milano Serravalle Milano Tangenziali;
Prot. 167752	30/10/2023	Contributo Comune di Segrate.

5. RELAZIONE ISTRUTTORIA

5.1. ANALISI DEL QUADRO PROGRAMMATICO E VINCOLI

Lo Studio Preliminare Ambientale depositato con Prot. 106556 del 10/07/2023, ha esaminato il quadro vincolistico e il quadro programmatico di riferimento evidenziando quanto segue:

- con riferimento al PTR l'ambito di intervento risulta compreso entro la Polarità storica dell'area metropolitana milanese e nel corridoio XXIV Genova-Rotterdam, non distante dall'aeroporto di Milano Linate. La presenza del fiume Lambro fa sì che l'area oggetto di intervento ricada entro la fascia fluviale C, entro un'area di pericolosità RP - scenario poco frequente (M). Il parco agricolo sud Milano si trova a pochi chilometri in direzione sud rispetto all'area. La presenza del rilevato ferroviario causa tuttavia una netta cesura del territorio, separando fisicamente il parco dall'ambito di intervento
- Rispetto al Piano Paesistico Regionale non mette in evidenza Particolari tutele paesaggistiche all'interno del settore del territorio comunale oggetto di intervento
- rispetto al PTM, l'area di progetto risulta identificata come area libera dismessa con accordi di programma > 100.000 mq; L'area di progetto è classificata come zona di ricarica dell'Idrostruttura Sotterranea Superficiale (ISS) e rientra all'interno di un perimetro PAI (Piano Assetto Idrogeologico) - Limite di progetto tra fascia B e fascia C. In caso di trasformazione urbanistica o infrastrutturale, fatte salve le specifiche prescrizioni attribuite dalla classificazione di fattibilità geologica dello strumento urbanistico, occorrerà verificare il grado di rischio e introdurre opportuni accorgimenti per prevenirlo, in coerenza con le disposizioni dell'articolo 79. L'area di progetto risulta soggetta ad anomalie termiche

- abbastanza elevate, che vanno da +2,1 fino a +4 °C. L'area in oggetto è circondata su due lati da percorsi ciclopedonali di livello locale
- il PGRA prevede per l'area di intervento, la presenza nella porzione a Est del Fiume Lambro con pericolosità idraulica "RP-poco frequente - M", corrispondente a piene con tempo di ritorno di circa 200 anni
 - Piano Regionale delle Aree Protette: Nelle vicinanze dell'area di progetto sono presenti due aree protette:
 - Parco Agricolo Sud Milano, ad una distanza di circa 1 Km
 - Parco delle Cascine di Pioltello, ad una distanza di circa 4 Km
 L'area oggetto di intervento non risulta essere interessata da vincolo paesaggistico ai sensi del D.lgs.42/2004
 - Rete ecologica regionale: il territorio in oggetto confina con un corridoio regionale primario ad alta antropizzazione, rappresentato dal bacino del fiume
 - Parchi naturali: Il parco naturale più prossimo all'area di progetto è identificato con le "Sorgenti della Muzzetta" con codice IT2050009, che dista in linea d'aria circa 7,5 km.
 - PIF: rispetto al piano d'indirizzo forestale secondo lo SPA nell'area di progetto non sono presenti aree classificate a bosco.
 - Sono stati presi in considerazione il Il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) e il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana e del Comune di Milano e il Biciplan della Città Metropolitana
 - PGT vigente del Comune di Milano: ha individuato presso le aree di seconda fase attuativa del PRU Rubattino, le condizioni idonee all'attivazione dello strumento urbanistico della Grande Funzione Urbana ed è stata quindi sottoscritta Convenzione Quadro finalizzata alla regolazione ed alla attuazione degli obiettivi fissati dal PGT per le Grandi Funzioni Urbane. L'area oggetto di intervento è individuata all'interno della GFU come sub-lotto 3, destinata ad ospitare funzioni logistica/terziario-direzionali/commerciale (esclusa la Grande Struttura di Vendita). L'area di progetto ricade nella componente di suolo urbanizzato, parte di progetti di rigenerazione all'interno del PGT. L'area di progetto è classificata come zona con sensibilità paesaggistica bassa e non viene riscontrata la presenza di alcun vincolo di tutela. Sono esaminati i vincoli aeroportuali. Non vengono individuati corsi d'acqua entro l'ambito in esame. L'area oggetto di intervento è inserita nella classe di fattibilità IIIa+IIIc, Fattibilità con consistenti limitazioni.
 - Nel Piano di zonizzazione acustica l'area in oggetto di intervento è classificata come Classe acustica V: aree prevalentemente industriali.

5.2. SCENARI ALTERNATIVI E CUMULO CON ALTRI PROGETTI

Lo SPA contiene una breve analisi sulle possibili alternative localizzative, basata sulle altre aree GFU all'interno del comune di Milano. Gli scenari alternativi e l'alternativa zero, che consiste nella mancata realizzazione del progetto, sono valutati per le componenti ambientali maggiormente impattate dalla realizzazione del progetto.

Cumulo degli impatti

Lo SPA tiene conto dei seguenti interventi:

- VER0517-MI: realizzazione nuovo complesso immobiliare ad uso logistico composto da n. 2 edifici" da realizzarsi in Comune di Milano, Viale Rubattino, 84
- VER1034-RL: Progetto di cui all'accordo di Programma della realizzazione di una grande struttura di vendita polifunzionale, di parcheggi multipiano e della viabilità distributiva interna nel Comune di Segrate (Mi).

5.3. ANALISI DEGLI IMPATTI E MITIGAZIONI

➤ Atmosfera e qualità dell'aria

Le valutazioni hanno stimato i possibili effetti in relazione all'incremento di spostamenti generati dalla nuova struttura, simulando le possibili propagazioni degli inquinanti. Le potenziali alterazioni

sono state confrontate con lo stato ambientale attuale, al fine di verificare non solo gli incrementi di concertazioni, ma l'eventuale sussistenza di situazioni critiche in riferimento alle soglie di legge. La formazione delle polveri legata al progetto in esame è dovuta sostanzialmente al traffico indotto dall'attività logistica. In base ai risultati delle simulazioni modellistiche i limiti normativi relativi agli inquinanti considerati non vengono mai superati all'interno del dominio di calcolo, ad esclusione del PM10 dove si stimano, come nella situazione attuale, alcuni giorni di superamento del limite di legge.

Le piantumazioni di alberi nel compendio industriale possono garantire un buon assorbimento di alcuni inquinanti (in particolare di PM10 e NO2) tale da mitigare in maniera sensibile le emissioni prodotte da traffico veicolare indotto dall'attuazione del progetto. Si stima infatti che il verde realizzato nell'area di intervento avrà la capacità potenziale di abbattere l'incremento di PM10 indotto dall'infrastrutturazione in progetto per più del 100% e circa per il 3% per quanto riguarda il NO2.

Lo SPA ritiene pertanto che per quanto concerne le possibili ricadute sulla qualità dell'aria, l'impatto generato risulta sostenibile dal territorio in esame.

➤ Clima

Per quanto riguarda il clima inteso nel senso proprio del termine non si evidenziano problematiche derivanti dalla trasformazione dell'area. È prospettabile un lieve miglioramento delle condizioni attuali a seguito dell'attuazione delle mitigazioni (tipologia di pavimentazioni adottate, aree verdi, copertura dell'edificio con prodotti ad alta riflettanza e pannelli fotovoltaici)

➤ Geologia

L'indagine effettuata e i rilievi eseguiti consentono di valutare quanto segue:

- Le caratteristiche geotecniche dei terreni rilevati sono compatibili con la realizzazione di fondazioni di tipo diretto fino alla massima pressione di circa $1,3 \div 1,9 \text{ kg/cm}^2$
- La campagna di indagine ha permesso di individuare due settori con caratteristiche stratigrafiche diverse. Nello specifico si distingue un settore SW contraddistinto dalla presenza nei primi metri di profondità di un orizzonte limo sabbioso poco consistente e un settore NE in cui invece affiorano già dai primi metri i materiali granulari sabbioso-ghiaiosi con valori medi di resistenza penetrometrica.
- La verifica a liquefazione non risulta necessaria - con riferimento al punto 4 dell'art. 7.11.3.4.2 "Esclusione dalla verifica a liquefazione" del D.M. 17 Gennaio 2018 "Aggiornamento alle Norme Tecniche per le Costruzioni"
- Classificazione sismica: Area ascritta alla Zona Sismica 3 (PCM n. 3519/2006 - D.G.R. n. IX/2616) a moderata pericolosità con sottosuolo tipo B
- Il lotto oggetto di intervento è stato recentemente stralciato da Piano Operativo di Bonifica in quanto già rispettata la conformità della matrice terreni alla specifica destinazione d'uso.

Per l'intera fase di cantiere verrà creato e implementato un piano di controllo dell'erosione-sedimentazione. Tale piano includerà tutte le spiegazioni, i disegni e le specifiche per le misure da attuare con istruzioni chiare in materia di responsabilità, pianificazione e ispezioni.

Il piano comprenderà anche una descrizione delle misure di controllo temporanee e permanenti, manutenzione, ispezione e formazione dei lavoratori.

Le attività da costruzione prevederanno: la costruzione di un sistema manuale di lavaggio delle ruote degli autocarri e un sistema di raccolta, filtraggio e smaltimento delle acque, l'utilizzo di container ermetico con funzione di vasca temporanea di lavaggio della canale betoniere, l'installazione di recinzioni esterne perimetrali con telo antipolvere, l'installazione di protezioni filtranti come tessuto non tessuto su tutte le caditoie attive, la contabilizzazione dei consumi di cantiere e la garanzia della qualità dell'ambiente di lavoro delle maestranze. Per quanto riguarda il materiale per effetto delle operazioni di scavo necessaria per la realizzazione delle opere questo sarà completamente gestito in cantiere e riutilizzato in situ.

➤ Suolo

L'area è attualmente inserita all'interno di un progetto di esecuzione di una campagna di recupero di rifiuti non pericolosi mediante impianto mobile di trattamento, dell'intera GFU di Via Raffaele Rubattino 87, sita nella Ex area industriale Innocenti/Maserati, via Rubattino n. 87, intervento non

soggetto alla procedura di V.I.A. di cui alla Parte Seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 come da Decreto Dirigenziale Raccolta Generale n° 4884 del 05/07/2022 - Fasc. n. 10.11/2022/270. In particolare, l'area fa parte dell'area 1 - SUD, identificata all'interno del piano di gestione dei cumuli e in prossimità della vagliatura e deposito dei cumuli vagliati. Per tale campagna è già stato ottenuto il nulla osta di avvio campagna di frantumazione (fascicolo 10.11\2022\270) da parte del Settore rifiuti e bonifiche di Città metropolitana di Milano, e pertanto sono già avviati i lavori.

Contemporaneamente a tale attività la stessa impresa esecutrice sta conducendo un piano di lavoro per la gestione di manufatti in amianto (Piano di lavoro art. 256 n. 7162/2022 presentato in data 21/06/2022) presenti all'interno dei cunicoli sotterranei e relativi dell'attività precedentemente insediata sull'area, al seguito del quale verranno effettuati parziali lavori di demolizione di manufatti interrati e conseguente modellazione del terreno proveniente dai cumuli vagliati precedentemente citati, al fine di fornire un lotto di intervento libero da qualsiasi attività e pronto per la nuova costruzione.

➤ Acque

Nel territorio oggetto di indagine le isopiezometriche presentano un andamento generale NE-SW e nella Carta idrogeologica allegata al PGT si osserva che la falda freatica ha una soggiacenza compresa tra 0 e 5 m. La presenza di piezometri in sito ha permesso di misurare con più precisione la profondità della falda freatica a -7,05 m da piano campagna (PZ1) e -6,70 m da piano campagna (PZ4), ubicati nel settore nord del lotto (luglio 2022).

Sull'area di intervento non insiste alcun reticolo idrico, tuttavia si segnala la presenza del fiume Lambro ad una distanza di soli 600 m circa a ovest dell'area e la Roggia Acquabella a est; entrambi scorrono in direzione nord-sud rispetto all'area di intervento.

Il progetto è corredato da specifico studio di invarianza idraulica. In sintesi, la rete principale acque bianche sarà realizzata con tubazioni di diametro idoneo per la raccolta, lo smaltimento delle acque meteoriche dai pluviali e dalle aree impermeabili, la laminazione è garantita dalla realizzazione di una vasca di laminazione a cielo aperto, da tubazioni sovradimensionate, e da due scolarari aventi funzione di vasche di laminazione; lo svuotamento del sistema di laminazione avviene completamente per filtrazione, non è previsto nessuno scarico nella pubblica fognatura. La laminazione necessaria stabilita dal regolamento regionale è inferiore a quella garantita dalla rete in progetto, inoltre i tempi di svuotamento degli invasi di laminazione risultano compresi fra le 2 e le 6 ore, quindi compatibili con quanto richiesto dal regolamento regionale, che specifica come tempo massimo di svuotamento 48 ore (articolo 11, comma 2, lettera f). Dai risultati esposti si dimostra che la durata di pioggia critica che determina in massimo volume di invaso, è quella di 2 ore per le aree nord-est e sud-est e di 6 ore per l'area ovest.

Rete acque nere: si prevede la realizzazione di un nuovo ramo fognario a servizio dei fabbricati in progetto.

In tema di sistema idrico superficiale e sotterraneo sono state previste le seguenti misure di mitigazione:

- riutilizzo delle acque meteoriche per tutti gli utilizzi diversi dal consumo umano con particolare riferimento a irrigazione e uso antincendio;
- Le opere di invarianza idraulica e idrologica progettate garantiranno il rispetto della portata massima ammissibile nel ricettore prevista per l'area.
- Durante le fasi di cantierizzazione dell'area dovrà essere posta particolare attenzione ai rischi di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti (oli, benzine, scarichi, etc.) sui piazzali di lavoro e lungo i percorsi dei mezzi meccanici, immissione di acque torbide, scarichi di acque bianche e nere e di rifiuti prodotti dagli addetti di cantiere;
- Per minimizzare tali rischi sono da adottare i seguenti accorgimenti in corrispondenza delle aree di cantiere:
 - impermeabilizzazione delle aree coinvolte dalla eventuale movimentazione di sostanze inquinanti, al fine di scongiurare possibili infiltrazioni in falda di fluidi inquinanti;

- realizzazione di adeguate opere fognarie, in particolare in corrispondenza dei presidi di cantiere (batterie wc, refettori, spogliatoi).

Con l'obiettivo della mitigazione del rischio idraulico e di danneggiamento dei beni e delle strutture nelle fasi successive di progettazione andranno adottati alcuni accorgimenti tecnico-costruttivi, in particolare:

- La quota minima del primo piano utile è stata prevista ad una altezza sufficiente a ridurre la vulnerabilità del bene esposto e adeguata al livello di pericolosità ed esposizione. Per tale motivo, il piano di accesso degli edifici, dovrà essere posto a quota tale da consentire un franco di almeno 0,50 m rispetto al livello idrico massimo per l'evento con tempo di ritorno di 200 anni", quindi a quota $115,73 + 0,50 = 116,23$ m s.l.m., se i rilievi risultano appoggiati sul medesimo caposaldo altimetrico e, comunque, dal momento che nell'area di interesse il tirante massimo è pari a circa 1,00 m, si dovrà prevedere una quota pari a circa +1,50 m (1,00+0,50 m) rispetto al piano campagna medio attuale dell'area di intervento. Nelle successive fasi di progettazione si dovranno meglio verificare i riferimenti dei caposaldi altimetrici.

- Il progetto deve ricercare prioritariamente una riduzione della vulnerabilità e contribuire, ove possibile, ad abbassare la pericolosità complessiva dell'area; le soluzioni progettuali devono ricercare caratteristiche compatibili con le condizioni di sommersione periodica e con le modalità di deflusso delle acque di esondazione.

- La realizzazione e la modifica dei piani interrati e seminterrati è condizionata dal fatto che vengano dotati di sistemi di autoprotezione e che negli stessi si escludano funzioni e usi che prevedano la permanenza continuativa di persone.

➤ Flora, fauna, biodiversità

Entro l'ambito o nelle immediate vicinanze non si rilevano aree protette, riserve naturali e/o parchi naturali, né aree prioritarie per la biodiversità, l'area protetta più vicina si trova a circa 7.5 km in direzione sud-est (ZSC Sorgenti della Muzzetta IT2050009), oltre il rilevato ferroviario; entro l'ambito non si rilevano habitat di interesse comunitario, specie animali e vegetali di cui alla direttiva 92/43/CEE;

- Non si rilevano elementi della rete ecologica regionale e provinciale, tuttavia il PGT segnala fra gli interventi da realizzare 1) Infrastrutture per l'incremento delle prestazioni ecologiche dell'ambiente urbano e 2) Infrastrutture per la riqualificazione ambientale e la resilienza degli ambiti costruiti di cui agli articoli 10.5 e 10.6 del PdS;

- Secondo quanto dichiarato, entro l'ambito non sarebbero presenti boschi, né zone a tutela della fauna selvatica, né corpi idrici; la superficie del comparto oggetto di edificazione è per la maggior parte occupata suoli di risulta, in stato di abbandono, con vegetazione arbustiva e infestante.

L'area è caratterizzata dalla vicinanza di un corridoio ecologico del fiume Lambro e dalla presenza di un'area verde di recente realizzazione, a seguito di un progetto di riqualificazione urbano-ambientale, il Parco della Lambretta. In base allo studio della vegetazione del nuovo parco e delle aree limitrofe, mediante l'uso del Geoportale SIT del Comune di Milano, è stato possibile stilare un elenco di specie autoctone e locali dell'area, così come richiesto dai Regolamenti comunali, al fine di tutelare, valorizzare e potenziare la vegetazione esistente, nonché il valore ambientale ed ecologico, quest'ultimo obiettivo del GFU Rubattino.

Il piano del verde allegato al progetto pone particolare attenzione alla rinaturalizzazione lungo il lato est dell'area di intervento. Al fine di una migliore armonizzazione paesaggistica del fabbricato in progetto si richiamano le misure di mitigazioni ambientali contenute nel "progetto del verde" che prevede la messa a dimora di specie arboree e arbustive di tipo autoctono a coronamento dell'area insediata.

Gli alberi di I e II grandezza andranno collocati ad una distanza minima di m 3 dal confine, in accordo con le vigenti disposizioni di cui al Codice Civile (art. 892); nel presente progetto si utilizzeranno distanza ancora maggiori, in modo da garantire spazi sufficienti allo sviluppo della chioma. Le essenze di III e IV grandezza, oltre alle Querce colonnari, che mantengono anche a maturità una larghezza molto diritta della chioma (massimo m 4) potranno essere collocate ad una

distanza dal confine ridotta a 1,5 m. Tale distanza minima è rispettata nel progetto anche per gli arbusti.

Il criterio guida per la realizzazione delle aree verdi è l'utilizzo di essenze arboree e arbustive autoctone, ben adattate al microclima locale, tipiche del luogo e caratterizzanti il paesaggio di questo settore della Pianura Padana lombarda. Per la messa a dimora di nuovi alberi verranno adottati sesti di impianto piuttosto ampi in modo da consentire la piena espansione della chioma; tale scelta è più consona alla fisiologia degli stessi, riduce le cure manutentive e massimizza la resa estetica e paesaggistica.

Secondo lo SPA l'intervento in esame porterebbe un miglioramento dal punto di vista ecologico ambientale, non solamente all'ambito in sé ma anche, in senso più ampio, all'intero quartiere: la superficie a verde prevista e, in particolar modo, la fascia alberata lungo il perimetro ovest dell'ambito potrà consentire la circolazione della piccola fauna selvatica ancora presente in loco e un arricchimento del patrimonio vegetale tramite la piantumazione di più di 500 nuove essenze autoctone, conferendo così all'area un elevato valore naturalistico e paesaggistico.

Considerata la presenza cospicua di vegetazione evidenziata dalle foto aeree del sito, tra le integrazioni è stata chiesta la verifica circa l'eventuale sussistenza di area boscata sotto il profilo paesaggistico, facendo riferimento alla qualifica di "bosco" ai sensi dell'art. 3, comma 3, del D. Lgs. 34/2018. Dalla comunicazione acquisita con Prot. 152051 del 04/10/2023 risulta che l'area è interessata dalle attività di cui al progetto denominato "Campagna mobile per recupero rifiuti inerti mediante impianto autorizzato". La società proponente ha acquistato il sub lotto 3 in data 25 marzo 2022 dalla società Rubattino 87 srl, precedente proprietaria dell'area. Rubattino 87 srl aveva dato avvio ai lavori di bonifica e di rimozione dei cumuli di rifiuti presenti sull'area nonché alla demolizione dei manufatti presenti e allo sfalcio della vegetazione spontanea cresciuta a seguito della dismissione delle attività produttive. La vegetazione che interessava il sito risulta quindi essere stata rimossa. La comunicazione è stata trasmessa al Settore Pianificazione territoriale per eventuali valutazioni di competenza.

➤ Salute pubblica

Lo SPA riporta le ricadute generate dal progetto quando attuato, sulle matrici ambientali. Sono stati sintetizzati gli effetti indotti dall'opera in progetto, rispetto allo stato di fatto. In relazione alla quantificazione degli impatti sulle componenti ambientali in rapporto alla popolazione potenzialmente esposta si ritiene di non attendere effetti significativi sulla salute della popolazione.

➤ Emissioni acustiche

L'intervento proposto si ritiene acusticamente compatibile. Anche per quanto riguarda la componente acustica relativa al traffico veicolare, non si rilevano particolari problematiche. In linea generale verranno rispettati tutti i limiti stabiliti dalla legge. E' stata considerata la presenza sia sul lato nord sia sul lato sud di rilevati in terra di altezza pari 250 cm così come indicati nella planimetria di progetto.

➤ Paesaggio

Il giudizio complessivo del grado di incidenza del progetto sotto il profilo paesistico viene considerato di medio-bassa entità in quanto si verifica la realizzazione di un fabbricato industriale e parcheggi di fatto subambito di una più diffusa trasformazione rilevante attesa, corrispondente alla totalità dell'area ex Maserati-Innocenti denominata GFU Rubattino. La trasformazione del sito si colloca in continuità con aree già urbanizzate, in fase o in previsione di urbanizzazione, la cui destinazione, organizzazione, tipologia costruttiva risulta simile a quella proposta dal progetto. Inoltre, il manufatto non determina l'occlusione di viste e visuali rilevanti e si colloca su di un'area dismessa che la comunità locale associa già alla destinazione produttiva. Le opere di mitigazione a verde proposte contribuiscono al miglior inserimento del progetto nel paesaggio locale e la riqualificazione di tutta l'area (quella in esame e la restante porzione di GFU porterà senza dubbio un miglioramento della qualità dello spazio urbano.

➤ Viabilità e traffico

Lo Studio trasportistico sviluppato dal Proponente, comprensivo delle integrazioni depositate [Elaborato 'Studio di Traffico Rev.05 - settembre 2023'; 'Realizzazione di edifici ad uso deposito-logistica in Via Rubattino 84 e Via Rubattino 87 in Comune di Milano - Tavolo Tecnico (settembre 2023)], ha analizzato lo stato della rete viabilistica con riferimento all'arco orario 8:00 - 9:00 del giorno feriale tipo, risultato di punta rispetto agli esiti delle campagne di rilievo del traffico circolante al contorno del comparto. Per la ricostruzione dello stato di fatto sulla viabilità di accesso al comparto in valutazione, l'Operatore ha condotto una campagna di indagini nel mese di dicembre 2022, con rilievi automatici continuativi nelle 24 ore, in aggiunta ai rilievi del maggio 2022 e a quelli forniti da AMAT relativi all'ora di punta del mattino rilevati nel 2022 e nel 2019.

Le assegnazioni modellistiche sono state sviluppate e articolate secondo i seguenti scenari trasportistici:

- Scenario Attuale, ricostruito secondo i risultati delle campagne di indagine e rilievo di traffico.
- Scenario di Progetto, stimato al 2024 - anno di entrata in esercizio del comparto in valutazione - laddove i flussi circolanti sulla rete nello stato attuale sono incrementati con quelli attratti e generati dal comparto logistico in esame; in questo scenario non sono previsti interventi di potenziamento infrastrutturale in aggiunta alle tre nuove intersezioni a raso di accesso al comparto da via Rubattino e via Caduti di Marcinelle;
- Scenario di riferimento programmatico di lungo termine, con ricostruzione della domanda di traffico all'orizzonte di attivazione dell'insediamento che comprende una quota parte dell'indotto aggiuntivo riconducibile a previsioni urbanistiche/insediative già inserite negli strumenti di pianificazione provinciale e locale dell'intorno che potrebbero generare un impatto significativo sulla rete indagata. In questo scenario è ipotizzata in esercizio la variante alla SP 103 'Cassanese bis'.

- Scenario di progetto di lungo termine, definito aggiungendo alla domanda attesa sulla rete nello scenario programmatico il carico veicolare aggiuntivo teorico afferente al progetto di logistica in valutazione. La rete è la medesima dello scenario di riferimento programmatico.

Il Proponente ha svolto modellizzazioni di area vasta e approfondimenti sui principali nodi inclusi all'interno dell'area oggetto di studio utilizzando il software Aimsun e il metodo statico Cetur-Setra; tale procedimento è stato utilizzato - in particolare - per la verifica delle rotatorie alle intersezioni tra le vie *Rubattino-Milano-Piaggio*, *Piaggio-Caduti di Marcinelle*, *Piaggio-Nuova Cassanese*, *Piaggio-Lambretta*, *Piaggio-SP 103*.

In virtù dei risultati ottenuti dalle verifiche di funzionalità, l'Operatore giudica sostenibili - in tutti gli scenari valutati - gli impatti della trasformazione sulla rete di accesso alla struttura logistica, dichiarando che *'... è possibile attendersi che la realizzazione del nuovo deposito/logistica oggetto di studio non determinerà variazioni sostanziali ai livelli di traffico ed alle condizioni di circolazione rilevati durante la campagna d'indagine. La rete dell'area di studio, nella configurazione futura e quindi completa di tutti gli interventi previsti anche a livello macro, riuscirà quindi a supportare il carico veicolare in transito garantendo performance più che accettabili e comunque in linea con quelle ad oggi osservate'* (STUDIO DI TRAFFICO REV.05 - SETTEMBRE 2023 - pag. 93).

5.4. OSSERVAZIONI, CONTRIBUTI E PARERI PER LA VALUTAZIONE

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

Sono stati coinvolti nel procedimento i Comuni di Milano e Segrate, Regione Lombardia DG infrastrutture trasporti e mobilità sostenibile, ATS Città Metropolitana di Milano, Milano Serravalle oltre ai Settori interessati di questa Amministrazione. Sono pervenuti i seguenti contributi, agli atti dell'istruttoria:

Il **Comune di Milano** con contributo acquisito al Prot. CMMi n. 163071 in data 23/10/2023 fornisce una serie di osservazioni e prescrizioni per le successive fasi progettuali e autorizzative e in conclusione *“ritiene sostenibile la soluzione progettuale da realizzarsi a cura dell’operatore e cioè il solo polo logistico e l’inquadramento generale che localizza l’opera e la configurazione della viabilità esistente adeguata all’assetto della mobilità urbana. In conclusione, non si rilevano elementi significativi per cui il progetto debba essere assoggettato a VIA. Si rimanda alle valutazioni delle singole componenti, precedentemente esaminate, l’applicazione delle prescrizioni che dovranno essere ottemperate nelle successive fasi progettuali e che dovranno essere recepite nell’ambito del rilascio dei titoli abilitativi e della progettazione delle opere di urbanizzazione primaria: tali indicazioni dovranno essere coerenti con gli esiti della verifica VIA.”*

ATS Città metropolitana con nota acquisita con prot. CMMi n. 163901 del 24/10/2023, ritiene che *“Esaminata la documentazione pubblicata sul portale regionale SILVIA, valutata per gli aspetti di competenza della scrivente amministrazione, si ritiene il progetto in esame non assoggettabile a VIA, ma si osserva quanto segue:*

Il Disciplinare di attuazione del Piano di zonizzazione acustica del Comune di Milano indica che “nelle aree in classe V, interessate da insediamenti industriali con attività non più in essere, qualsiasi intervento trasformativo dovrà garantire una classe di progetto non superiore alla classe IV”. Per il lotto di progetto attualmente in classe V “aree prevalentemente industriali”, andrà pertanto garantito il rispetto dei limiti di immissione/emissione della classe IV “aree di intensa attività umana”. Sarà quindi necessario verificare la compatibilità acustica dell’area rispetto alla sua riclassificazione, con attività avviata e a regime. Una volta definito il progetto esecutivo, andrà rivalutata anche l’emissione sonora, oltre che l’immissione come indicato dalla Parte, al fine di verificare l’eventuale necessità di installazione di ulteriori sistemi di mitigazione acustica. In riferimento alle opere di mitigazione delle emissioni in atmosfera da traffico indotto, si invita a prendere in considerazione il progressivo passaggio a un parco veicolare a basso impatto emissivo (es. veicoli elettrici).”

Regione Lombardia Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche con nota acquisita con prot. CMMi n. 167383 del 30/10/2023 rileva quanto segue:

“In esito alle valutazioni istruttorie, si dà atto preliminarmente che il progetto in esame non presenta elementi di incompatibilità o interferenza fisica o funzionale con infrastrutture strategiche previste o in corso di attuazione nell’intorno e che le modellizzazioni sviluppate dal Proponente, sebbene non puntualmente ripercorribili negli esiti numerici, appaiono condotte secondo criteri metodologici coerenti con i criteri della disciplina di settore in materia di analisi di traffico.

Le analisi modellistiche di scala ampia, in tutti gli scenari analizzati, attestano il permanere di regimi di circolazione sostanzialmente stabili e privi di perturbazioni, sia nello stato di fatto attuale che in tutti gli scenari futuri (di progetto, di lungo periodo programmatico e di progetto), come peraltro evidenziato dagli indicatori utilizzati dal Proponente; si osserva in particolare che gli esiti delle modellizzazioni relative al parametro flusso/capacità - riferiti all’area di studio vasta che include anche parte del territorio del comune di Segrate -, non evidenziano criticità sulle aste e nodi oggetto di valutazione. Di contro, le modellizzazioni statiche dei nodi maggiormente sollecitati dal traffico indotto in ingresso e uscita dal nuovo insediamento logistico, sviluppate con metodologia Cetur-Setra, che a tutt’oggi costituisce il riferimento ai sensi della normativa vigente, sono dimostrative dell’esistenza e del permanere di criticità ai principali nodi studiati. (...) Al riguardo, si prende atto che l’Operatore ritiene che ‘Le criticità di deflusso nella rotatoria potrebbero essere parzialmente o completamente risolte aumentandone la capacità, ad esempio mediante il raddoppio di uno o di tutti gli attestamenti risultati più critici, ossia Piaggio nord e Lambretta est’, e che - a tal fine - ha sviluppato ulteriori approfondimenti modellistici per verificare il funzionamento della rotatoria nella configurazione che prevede il doppio attestamento nei due rami critici.



Visti gli esiti modellistici riportati in fig. 72 di pag. 76 e le valutazioni espresse dal Proponente che richiamano a possibili profili di criticità relativi alla presenza, in prossimità del ramo Piaggio nord, 'di una rampa di decelerazione ad una distanza tale da rendere difficoltoso l'inserimento in sicurezza di una seconda corsia su via Piaggio', oltre alla necessità di acquisire aree necessarie al potenziamento, si rimanda alle valutazioni del Comune di Segrate - nella sua qualità di proprietario del nodo all'intersezione tra via Piaggio e via Lambretta - circa gli eventuali interventi di potenziamento infrastrutturale da realizzare per il miglioramento della funzionalità del nodo sui rami 'Lambretta est' e 'Piaggio nord' della rotatoria.

Analogamente, in merito alla fig. 71 di pag. 73 dello Studio, che descrive i valori di sintesi delle modellazioni statiche della rotatoria 'Piaggio-SP103', si osserva che (...) il Proponente rileva che 'il periodo di tempo, in cui potranno permanere le criticità sopra evidenziate, è decisamente contenuto e compreso fra il completamento degli interventi in progetto, previsto entro il 2024, e la messa in servizio della Nuova Strada Cassanese, che ad oggi è prevista per il 2025'. Tutto ciò premesso, viste le previsioni di entrata in esercizio della costruenda 'Cassanese bis' nel breve periodo, si rimanda integralmente alle valutazioni di Città Metropolitana di Milano e del Comune di Segrate in ordine ai possibili interventi gestionali e/o di potenziamento infrastrutturale da realizzare sul nodo al fine di preservare le condizioni di sicurezza dell'intersezione e per la fluidificazione dell'anello giratorio.

Anche le modellazioni statiche relative alla rotatoria allo svincolo 'Rubattino' della A51 (fig. 66 di pag. 68 del citato Studio) riferiscono dell'esistenza, già nello stato di fatto, di valori critici nel braccio 'Rubattino Est' (...) Per la risoluzione delle criticità, il Proponente - d'intesa con il Proponente la procedura di verifica assoggettabilità a VIA di Città Metropolitana di Milano relativa al progetto di nuova logistica da sviluppare in via Rubattino 84 (rif. SILVIA VER 0517-MI) - ha sviluppato una nuova configurazione geometrica del nodo che prevede la realizzazione di un nuovo shunt per i veicoli in uscita dalle rampe della tangenziale e diretti verso via Rubattino est. L'introduzione della nuova rampa determina un incremento della capacità del nodo con un netto miglioramento del ramo di approccio 'Rampe A51' (con valori di capacità residua che passano dal 39,7% dello scenario di progetto di lungo periodo al 49,8% dello scenario di progetto di lungo termine con lo shunt in esercizio). Anche in questa nuova configurazione permangono, tuttavia, valori critici del 10,9% nel ramo 'Rubattino Est' e del 14,8% nel ramo 'Rubattino ovest'.

Al riguardo si richiamano gli esiti dell'incontro tecnico tenutosi telematicamente il 22.09.2023 durante il quale il Comune di Milano ha evidenziato che lungo il lato nord di via Rubattino sono previsti interventi di ricucitura delle ciclabili che rendono del tutto impossibile il ridisegno del braccio est di via Rubattino che afferisce alla rotatoria, escludendo ogni tipo di intervento al riguardo.

Tutto ciò premesso, valutati i limiti di competenza dei singoli rami della rotatoria allo svincolo Rubattino della A51, si rimanda alle valutazioni del Comune di Milano - nella sua qualità di proprietario dell'itinerario di via Rubattino - circa gli eventuali interventi gestionali e/o dipotenziamento infrastrutturale da realizzare sui rami 'Rubattino est' e 'Rubattino ovest' di ingresso della rotatoria, da sviluppare in accordo con Milano Tangenziali - Milano Serravalle, proprietario del ramo stradale in uscita dalla Tangenziale est.

Al riguardo del nuovo shunt di progetto, sviluppato congiuntamente dal Proponente del presente procedimento e dal Proponente del progetto di via Rubattino 84, si osserva che - ai fini della sicurezza della nuova tratta di progetto - la nuova configurazione di progetto elimina di fatto la connessione esistente tra lo svincolo di Rubattino e via Cima/via Lazio che ad oggi - e fino all'entrata in esercizio della Cassanese bis -, è e sarà utilizzata quale itinerario dai veicoli pesanti in uscita dalla Tangenziale e diretti verso l'interporto 'Terminali Italia' di Segrate. Per tutto quanto sopra, il progetto di potenziamento dello svincolo Rubattino, laddove il progetto fosse assentito, dovrà essere realizzato ed entrare in esercizio soltanto a seguito dell'apertura al traffico della 'Cassanese bis', che garantirà un ingresso alternativo ai veicoli diretti verso il citato terminal intermodale. Per tale motivo si ritiene necessario, al fine del miglioramento delle condizioni di deflusso del nodo, che l'intervento di cui sopra sia definito e realizzato in accordo

con Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A., società concessionaria della A51, tramite la sottoscrizione di una specifica Convenzione - tra Comune di Milano, Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. e i due Proponenti le procedure di VER 0519-MI e VER 0517-MI - che definisca le caratteristiche dell'intervento e i finanziamenti, questi ultimi a carico dei suddetti Proponenti, delle opere di potenziamento. **La stipula di tale Convenzione dovrà essere effettuata entro la data di efficacia del primo titolo abilitativo in ordine al presente e complessivo progetto in valutazione, costituendone elemento necessario e prescrittivo ai fini della relativa efficacia.**"

Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA, con nota acquisita con prot. CMMi n. 167520 in data 30/10/2023 preso atto degli approfondimenti condotti dal proponente congiuntamente con la procedura VER0517-MI formula le seguenti osservazioni:

"(...) - la soluzione simulata ha natura di schema di massima, che dovrà essere oggetto di successive fasi di progettazione atte a verificarne la reale fattibilità tecnico-normativa;
- le modifiche della viabilità ipotizzate andranno considerate in un quadro attuativo per fasi che tenga in debita considerazione le tempistiche previste di apertura all'esercizio della viabilità di collegamento diretto al Centro intermodale di Segrate, con conseguente superamento della configurazione provvisoria di via Lazio, attualmente incompatibile con gli interventi proposti.
Premesso quanto sopra, la realizzazione della nuova svolta diretta a potenziamento dello svincolo Rubattino, non potendo essere attuata prima dell'apertura al traffico della 'Cassanese bis' che garantirà un ingresso alternativo ai veicoli diretti verso il citato Centro intermodale, dovrà essere preventivamente convenzionata - in accordo con la scrivente, il Comune di Milano e i proponenti delle procedure" ver0517-MI e ver0519-MI "definendone nel dettaglio le caratteristiche tecniche e i relativi finanziamenti, questi ultimi a carico dei suddetti proponenti (...)"

Il Comune di Segrate con comunicazione acquisita con prot. 167752 del 30/10/2023, evidenzia che:
"(...) le osservazioni del Comune di Segrate scaturiscono, dalla specificità della funzione che oggi si prospetta di inserire sull'asta di via Rubattino. In particolare, a parte il tema di creare ora le condizioni per integrare al meglio le frange urbane dei due comuni, ci preme soprattutto sottolineare la nostra preoccupazione per l'attraversamento della pista ciclabile Linea 5 (progetto Cambio) posta in corrispondenza della rotatoria "Cassanese, Piaggio, Rombon, Fratelli Cervi" dove, già sono avvenuti gravissimi incidenti e dove, essendo oggi prevista la realizzazione di grossi impianti di logistica, il rischio di incidenti è destinato ad aumentare con l'aumentare del traffico di mezzi pesanti e furgoncini. Un attraversamento con semaforo a chiamata renderà più sicuro l'attraversamento ma, alla luce del nuovo carico di traffico, si produrranno sicuramente fenomeni di incolonnamento di auto in corrispondenza di due svincoli di primaria importanza. La realizzazione di un attraversamento tramite passerella permetterà di eliminare l'incrocio tra la sopraelevata ciclabile Linea 5 Biciplan e la viabilità stradale, eliminando definitivamente il pericolo che l'impianto semaforico a chiamata può solo ridurre."

5.4.3. VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Nell'ambito della verifica di assoggettabilità a VIA con procedura ver0492-MI la documentazione era stata integrata per la procedura di screening di Valutazione di Incidenza, ai sensi della dgr n.4488/2021 ed era stato acquisito il "Sentito" dell'Ente Gestore del Sito, Parco Agricolo Sud Milano, propedeutico al parere di V.Inc.A. Il procedimento si è concluso con Parere motivato Prot. 200309 del 28/12/2022.

Nell'ambito della procedura non si sono ravvisate specifiche criticità rispetto agli impatti su Rete Natura 2000. Ciononostante, in termini generali di buone pratiche e di attenzione agli aspetti ambientali, si ritiene opportuno avanzare il suggerimento di rivedere la scelta di ricoprire gli stalli delle auto con una pensilina in acciaio zincato a lamelle inclinate tipo brie-soleil per ombreggiare i parcheggi, optando invece per delle alberature che possano svolgere meglio e con vantaggi ecologici e paesistici la medesima funzione.

Si è altresì tenuto conto del "Sentito" del Parco Agricolo Sud Milano, che si è così espresso: *"Nello specifico si precisa che, analizzati i documenti, l'intervento in oggetto ricade al di fuori del*

perimetro del Parco Agricolo Sud Milano e si colloca a una distanza di circa 7,5 Km rispetto al Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050009 "Sorgenti della Muzzetta". Vista la collocazione dell'intervento e la presenza di elementi di discontinuità o barriere di origine naturale o antropica non si presumono incidenze/interferenze dirette, indirette o cumulative sul Sito Rete Natura 2000 presente sul territorio del Parco Agricolo Sud Milano, pertanto si ritiene che nell'ambito del "sentito", come ex parere obbligatorio relativo alla procedura di Screening di Incidenza, il progetto in esame sia positivo."

È stato successivamente compilato l'allegato G "Modulo per lo Screening di incidenza per il valutatore" della medesima delibera, allegato al parere motivato.

La procedura di V.Inc.A. si è conclusa con esito positivo per lo Screening di Incidenza, del progetto in esame, a condizione che vengano rispettate le seguenti condizioni d'obbligo (allegato D della DGR n.XI-4488) tra quelle proposte nell'Allegato F: n. 2,3,5,8,10,11,13,14,40,41 e 44. Tutta la documentazione relativa allo presente procedura è caricata sul portale regionale SIVIC, <https://www.sivic.servizirl.it/>.

6. RISULTANZE CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA

Esaminata la documentazione, visti i contributi tecnici e i pareri agli atti, si ritiene di condividere le valutazioni contenute nello Studio Preliminare Ambientale e nei pareri acquisiti, circa l'assenza degli impatti sulle componenti suolo, sottosuolo, ambiente idrico, ecologia. Si ritiene viceversa che la principale pressione ambientale del progetto sia connessa agli effetti dell'incremento di traffico veicolare in una situazione complessa quale quella del nodo di via Rubattino. In riferimento a tale componente l'operatore ha proposto, congiuntamente al proponente della procedura Ver0517-MI, possibili soluzioni che dovranno essere oggetto di ulteriore progettazione e sviluppo in accordo con Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA e con i Comuni di Milano e Segrate.

Sempre in connessione con il traffico, si ritiene di condividere le conclusioni dello SPA per quanto riguarda gli impatti aggiuntivi determinati dall'intervento, in termini di rumore ed emissioni di inquinanti in atmosfera. Di particolare rilievo, per la fase di cantiere, sarà l'adozione di tutte le mitigazioni ipotizzate nello SPA per limitare la propagazione di rumori e di polveri. Per la fase di esercizio, particolare attenzione dovrà essere posta nella scelta del parco veicoli, nella limitazione della velocità e nella limitazione dell'attività alle sole ore diurne.

Si ritiene infine di condividere la valutazione di scarsa rilevanza dell'impatto paesaggistico del progetto, anche in funzione alla possibilità di mitigare il nuovo corpo di fabbrica con gli interventi previsti dallo SPA.

6.1 Determinazione finale

In conclusione, si ritiene che il progetto di "nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, sito nel Comune di Milano, fra la Via Caduti di Marcinelle e la Via R. Rubattino" presentato dalla società BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO SpA **possa essere escluso dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, alle seguenti condizioni:**

1. Il progetto dovrà essere sviluppato nel puntuale rispetto delle indicazioni e prescrizioni di cui ai pareri degli Enti già citati e allegati al provvedimento finale del presente procedimento (All2) e di quelle di seguito elencate.
2. Il Disciplinare di attuazione del Piano di zonizzazione acustica del Comune di Milano indica che "nelle aree in classe V, interessate da insediamenti industriali con attività non più in essere, qualsiasi intervento trasformativo dovrà garantire una classe di progetto non superiore alla classe IV". Per il lotto di progetto attualmente in classe V "aree prevalentemente industriali", andrà pertanto garantito il rispetto dei limiti di immissione/emissione della classe IV "aree di intensa attività umana". Sarà quindi necessario verificare la compatibilità acustica dell'area rispetto alla sua riclassificazione, con attività avviata e a regime. Una volta definito il progetto esecutivo, andrà rivalutata

- anche l'emissione sonora, oltre che l'immissione come indicato dalla Parte, al fine di verificare l'eventuale necessità di installazione di ulteriori sistemi di mitigazione acustica.
3. Dovranno essere attuate tutte le misure mitigative per contenere le emissioni in atmosfera indicate nello SPA in fase di cantiere e di esercizio. In riferimento alle opere di mitigazione delle emissioni in atmosfera da traffico indotto, si invita a prendere in considerazione il progressivo passaggio a un parco veicolare a basso impatto emissivo (es. veicoli elettrici). Nei prossimi sviluppi progettuali dovranno essere previste specifiche infrastrutture dedicate alla ricarica dei veicoli elettrici, sia commerciali, sia per autovetture private nonché aree di sosta dedicate all'accesso ciclabile e di motocicli e ciclomotori. Inoltre dovranno essere adottati anche interventi di potenziamento della rete locale dei percorsi ciclabili, al fine di favorire lo shift modale per l'accesso all'area e ulteriori misure di sostenibilità, quali incentivare l'ottimizzazione dei viaggi degli addetti al sito (trasporto pubblico, bus navetta, accesso ciclopedonale etc.).
 4. Il progetto di potenziamento dello svincolo Rubattino dovrà essere realizzato ed entrare in esercizio soltanto a seguito dell'apertura al traffico della 'Cassanese bis', che garantirà un ingresso alternativo ai veicoli diretti verso il citato terminal intermodale. Per tale motivo, al fine del miglioramento delle condizioni di deflusso del nodo, l'intervento di cui sopra dovrà essere definito e realizzato in accordo con Milano Serravalle-Milano Tangenziali SpA, società concessionaria della A51, tramite la sottoscrizione di una specifica Convenzione - tra Comuni di Milano e Segrate, Milano Serravalle-Milano Tangenziali SpA e i due Proponenti le procedure VER0517-MI e VER0519-MI - che definisca le caratteristiche dell'intervento e i finanziamenti, questi ultimi a carico dei suddetti Proponenti, delle opere di potenziamento. La stipula di tale Convenzione dovrà essere effettuata entro la data di efficacia del primo titolo abilitativo in ordine al presente e complessivo progetto in valutazione, costituendone elemento necessario e prescrittivo ai fini della relativa efficacia.
 5. Dovrà essere rivista la scelta di ricoprire gli stalli delle auto con una pensilina in acciaio zincato a lamelle inclinate tipo brie-soleil per ombreggiare i parcheggi, optando invece per delle alberature che possano svolgere meglio e con vantaggi ecologici e paesistici la medesima funzione. Dovranno altresì essere rispettate le seguenti condizioni d'obbligo (allegato D della DGR n.XI-4488) tra quelle proposte nell'Allegato F: n. 2,3,5,8,10,11,13,14,40,41 e 44.
 6. la progettazione dovrà essere orientata alla scelta di materiali con caratteristiche di sostenibilità al fine di ridurre l'energia e la CO2 inglobata nella costruzione. I requisiti di sostenibilità oggetto di specifiche certificazioni sono: regionalità, contenuto di riciclato, riciclabilità, materiale da fonte rinnovabile, legno da gestione forestale sostenibile, ridotto impatto ambientale, dichiarazione del contenuto dei materiali al fine di evitare la presenza di componenti chimici dannosi per la salute delle persone. Si sottolinea anche l'importanza di garantire la flessibilità e la potenzialità di recupero a fine vita di porzioni di strutture edilizie favorendo così la transizione dell'industria edilizia da lineare a circolare.
 7. Il progetto dovrà perseguire la massima sostenibilità energetica e ambientale, sia in termini di gestione delle acque, prevedendo il riuso delle acque meteoriche per alimentazione di reti duali e irrigazione di aree verdi e la gestione secondo la normativa di invarianza idraulica e idrologica, sia in termini di approvvigionamento e contenimento dei consumi, anche relativamente alle soluzioni passive quali le caratteristiche degli involucri edilizi, esposizioni, isolamenti, schermature, tetti verdi, pareti verdi.

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
(Susanna Colombo)**

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

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

Spett.li
Città Metropolitana di Milano
protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it

Regione Lombardia
D.G. Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile
infrastruttureemobilita@pec.regione.lombardia.it

Milano Serravalle
serravalle@pec.serravalle.it

ATS Città Metropolitana di Milano
protocollogenerale@pec.ats-milano.it

Comune di Segrate
segrate@postemailcertificata.it

BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO S.P.A.
Bluesgr@legalmail.it

Studio Tecnico Castelli
info@pec.studiotecnicocastelli.eu

Oggetto: Verifica di assoggettabilità alla VIA, di competenza della Città Metropolitana di Milano del progetto di nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, sito nel Comune di Milano, fra la Via Caduti di Marcinelle e la Via R. Rubattino.
Proponente: BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO S.P.A.
Rif. SILVIA: ver0519-MI

Parere.

Premesso che:

- ✓ La Società BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO S.P.A. in data 10/07/2023, ha presentato istanza per la verifica di assoggettabilità a VIA relativa al progetto di nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, sito nel Comune di Milano, fra la Via Caduti di Marcinelle e la Via R. Rubattino;
- ✓ In data 14/07/2023 l'Autorità Competente ha comunicato l'avvenuto deposito dell'istanza e l'avvio del procedimento.
- ✓ In data 14/07/2023 la scrivente Unità Autorizzazioni Ambientali e Gestione del Territorio trasmetteva la documentazione depositata dal proponente a: AMAT, Direzione Rigenerazione Urbana; Direzione Mobilità; SUE Municipio 3;

- ✓ In data 02/08/2023 l'Unità Autorizzazioni Ambientali e Gestione del Territorio trasmetteva la richiesta di integrazione documentale all'Autorità Competente;
- ✓ In data 03/08/2023, l'Autorità Competente richiedeva l'integrazione documentale al Proponente;
- ✓ In data 11/08/2023, l'Autorità Competente comunicava di avere accolto la richiesta di proroga da parte del Proponente, per l'integrazione documentale;
- ✓ In data 03/10/2023, l'Autorità Competente comunicava l'avvenuto deposito della documentazione integrativa, da parte del Proponente;
- ✓ In data 04/10/2023 la scrivente Unità Autorizzazioni Ambientali e Gestione del Territorio trasmetteva la documentazione depositata dal proponente a: AMAT, Direzione Rigenerazione Urbana; Direzione Mobilità; SUE Municipio 3.

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

ASPETTI URBANISTICI

Sulla base dei contenuti del PGT vigente, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 14/10/2019, divenuto efficace in data 05/02/2020 a seguito della pubblicazione dell'avviso di approvazione definitiva del Piano sul BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 6, si rileva quanto segue:

- nell'Allegato 1 "Carta della sensibilità paesaggistica dei luoghi" del Piano delle Regole all'area è assegnata una sensibilità paesaggistica bassa (Livello 2);
- nella tavola R.01 "Fattibilità geologica e idrogeologica" del Piano delle Regole l'intervento ricade in aree di Classe IIIa+IIIc - Fattibilità con consistenti limitazioni;
- nella tavola R.02 "Indicazioni urbanistiche" del Piano delle Regole l'area ricade in "Ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati" denominato "PRU8.1 Rubattino";
- nella tavola R.05 "Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo" del Piano delle Regole l'area di intervento ricade nella "Zona di particolare tutela dell'inquinamento luminoso dell'Osservatorio Sociale "A. Grosso di Brugherio";
- nella tavola R.07 "Rischi, rumori e radar per la navigazione aerea" del Piano delle Regole le aree ricadono in fasce di rispetto delle stazioni radar in parte nel Settore 5 - h max ingombri verticali: 141 m slm e in parte nel Settore 6 - h max ingombri verticali: 150 m slm;
- nella tavola R.08 "Ostacoli e Pericoli per la navigazione aerea" del Piano delle Regole l'area ricade nella Superficie Orizzontale Interna, nella quale l'altezza massima della quota di edificazione consentita è pari a 147,85 m slm, e, inoltre, l'area risulta interna alla zona oggetto di limitazione per discariche, altre fonti attrattive di fauna selvatica, manufatti con finiture esterne riflettenti e campi fotovoltaici, luci pericolose e fuorvianti, ciminiere con emissione di fumi, antenne e apparati radioelettrici irradianti, sorgenti laser e proiettori ad alta intensità, e incompatibilità assoluta per impianti eolici;
- nella tavola S.03 "Infrastrutture verdi e blu e rete ecologica comunale" del Piano dei Servizi le aree ricadono negli "Ambiti prioritari per la realizzazione di interventi per la riduzione del rischio idraulico";
- l'area non è interessata fasce di rispetto dei pozzi di captazione idropotabili né dal reticolo idrografico.

Per quanto attiene alla componente idrogeologica, dall'esame degli elaborati del Documento di Piano, del Piano delle Regole e della Componente geologica, l'area in oggetto è classificata come segue: Tav. R01 Fattibilità geologica e idraulica – IIIa Fattibilità con consistenti limitazioni (Art.45.3).

L'intervento è ubicato a circa 430 m dalla sponda sinistra del Fiume Lambro e a Nord della ferrovia Milano – Treviglio e le altezze idrometriche per una portata con tempo di ritorno di Q200 anni sono pari a 115,73 m s.l.m.. All'interno della



Relazione di compatibilità idraulica si evidenzia che nelle fasi successive di progettazione andranno adottati alcuni accorgimenti tecnico-costruttivi, con l'obiettivo della mitigazione del rischio idraulico e il danneggiamento dei beni e delle strutture. (capitolo 10 VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ IDRAULICA DEL PROGETTO, pag. 20).

Si condividono, e si riportano, le indicazioni progettuali fornite:

- La quota minima del primo piano utile è stata prevista ad una altezza sufficiente a ridurre la vulnerabilità del bene esposto ed adeguata al livello di pericolosità ed esposizione. Per tale motivo, il piano di accesso degli edifici, dovrà essere posto a quota tale da consentire un franco di almeno 0,50 m rispetto al livello idrico massimo per l'evento con tempo di ritorno di 200 anni", quindi a quota $115,73 + 0,50 = 116,23$ m s.l.m., se i rilievi risultano appoggiati sul medesimo caposaldo altimetrico e, comunque, viste le figure 10 e 11 della presente relazione dove si evince che nell'area di interesse il tirante massimo è pari a circa 1,00 m, si dovrà prevedere una quota pari a circa +1,50 m (1,00+0,50 m) rispetto al piano campagna medio attuale dell'area di intervento. Nelle successive fasi di progettazione si dovranno meglio verificare i riferimenti dei caposaldi altimetrici.
- Il progetto deve ricercare prioritariamente una riduzione della vulnerabilità e contribuire, ove possibile, ad abbassare la pericolosità complessiva dell'area; le soluzioni progettuali devono ricercare caratteristiche compatibili con le condizioni di sommersione periodica e con le modalità di deflusso delle acque di esondazione.
- La realizzazione e la modifica dei piani interrati e seminterrati è condizionata dal fatto che vengano dotati di sistemi di autoprotezione e che negli stessi si escludano funzioni e usi che prevedano la permanenza continuativa di persone.

Riguardo l'ultimo punto si segnala che il fabbricato non presenterà locali tecnici interrati. Sebbene i parcheggi auto non definiscano un ambiente con presenza prolungata di persone si è convenuto non prevederli interrati in quanto, essendo il numero di addetti affluenti giornalmente all'area di un numero consistente, si è ritenuto più cautelativo e sicuro mantenere i parcheggi a cielo aperto e a quota campagna. Le soluzioni progettuali vanno ad individuare quindi caratteristiche compatibili con le condizioni di sommersione periodica e con le modalità di deflusso delle acque di esondazione.

Considerato quanto sopra non si formulano rilievi in merito per quanto attiene alla componente idrogeologica.

L'area oggetto dell'intervento risulta già individuata, nella tavola R.10 – Carta del Consumo di suolo, come suolo urbanizzato, essendo riconosciuta tra le aree per le quali l'urbanizzazione è già avvenuta. **L'intervento non incide, pertanto, su nuovo consumo di suolo.**

L'intervento ricade, in particolare, all'interno della Grande Funzione Urbana Rubattino ricadente negli "ambiti interessati da provvedimenti in itinere approvati e adottati" nella tav. R.02 "indicazioni urbanistiche" del Piano delle Regole per i quali la disciplina di cui all'art. 52 delle Norme Tecniche dispone che le previsioni urbanistiche generali e le prescrizioni contenute nei piani restano valide fino alle scadenze per loro previste dalla legislazione vigente o dallo strumento stesso.

Si evidenzia che la dotazione arborea, realizzata ai sensi dell'art. 12 delle Norme di attuazione del Piano delle Regole, deve essere prevista il più possibile in corrispondenza degli stalli di sosta al fine di ridurre l'impatto, garantendo un adeguato ombreggiamento e una mitigazione delle eventuali isole di calore. La quantificazione e la localizzazione delle alberature in progetto deve, inoltre, tenere in considerazione l'effettiva possibilità di piantumazione, prevedendo idonei distanziamenti tra le singole piante, al fine di consentirne lo sviluppo e la crescita.

Nel merito dell'intervento di logistica, si richiama la disciplina sovraordinata del Piano Territoriale Metropolitano vigente di cui agli articoli 27, 28 e 29 delle relative Norme di attuazione, con particolare riferimento al comma 7

dell'art. 29, che detta requisiti e obiettivi specifici dal punto di vista della sostenibilità ambientale degli interventi medesimi.

ASPETTI AMBIENTALI

Il progetto ricade infatti nella fattispecie individuata dalla L.r. n. 5 del 02/02/2010 Allegato B Parte II punto 7 lettera e2): "Piattaforme logistiche non intermodali, depositi di merci o veicoli, centri di magazzinaggio generale e simili, che interessano una superficie operativa superiore a 3 ettari", che prevede quale Autorità Competente Città Metropolitana.

Il presente documento contiene osservazioni relative alla documentazione messa a disposizione per le componenti di competenza, quali 'qualità dell'aria', 'risorse idriche', 'rumore' ed 'energia ed emissioni climalteranti'.

A tal fine sono stati analizzati i seguenti documenti:

- Studio Preliminare Ambientale (Ver. 1.0 del luglio 2023)
- Studio sull'impatto atmosferico (Ver. 1.0 del luglio 2023)
- Studio di traffico (Rev. 04 del giugno 2023)
- Planimetria rete acque bianche (dis. 01)
- Planimetria rete acque bianche, particolari (dis. 02)
- Relazione idraulica rete bianca (REL04, 3 luglio 2023)
- Relazione di compatibilità Idraulica (REL06, 3 luglio 2023)
- Relazione-geologica (REL08, 3 luglio 2023)
- Allegato E Invarianza idraulica (REL11)
- Planimetria di progetto (ARC05)

1.1 QUALITA' DELL'ARIA

In merito alla Verifica in oggetto e per quanto riguarda la componente "inquinamento atmosferico", sono stati esaminati lo Studio Preliminare Ambientale, lo Studio sull'impatto atmosferico e lo Studio di Traffico.

Si prende atto (Studio Preliminare Ambientale, Par. 4.2.4 Parcheggi pertinenziali) che i parcheggi esterni pertinenziali saranno così configurati:

- n.279 posti auto (di cui n. 14 per il car pooling, n. 3 per veicoli bassi emissivi; n. 20 dotati di colonnine per la ricarica delle auto elettriche);
- n.109 posti per i camion;
- n.64 posti per container.

Si prende atto altresì (Par. 4.5.2. Elettricità) che altri "*n.160 stalli auto verranno predisposti per ospitare in futuro postazioni di ricarica di veicoli elettrici*".

Pur nella consapevolezza che i proponenti hanno indirizzato gli sforzi progettuali nell'indirizzo di predisporre il nuovo insediamento ad una sempre più importante presenza della mobilità elettrica, la scrivente AMAT riportava, all'interno del proprio documento 210610068_00 del 28/7/2021 "Attuazione GFU Rubattino - Relazione ambientale e sistema della mobilità", l'auspicio "*.. di individuare soluzioni progettuali che consentano di dotare l'intera area di un numero di punti di ricarica per veicoli elettrici sufficiente per soddisfare l'intera domanda di mobilità privata generata dalla GFU*". Tale indirizzo trova conferma sia negli obiettivi generali dell'Amministrazione Comunale sanciti con Delibera di Consiglio n. 4/2022 (Approvazione del Piano Aria e Clima), tra i quali vi è la drastica riduzione delle percorrenze dei veicoli stradali "*limitando per quanto possibile il traffico al solo trasporto pubblico, merci, emergenziale, di servizi speciali (che sarà comunque elettrico o alimentato da altro combustibile non fossile)*", sia negli indirizzi della



Commissione Europea in merito alle tipologie di motorizzazione per trazione stradale che saranno ammesse entro la fine di questo decennio.

Si evince inoltre, dalla documentazione esaminata, che il traffico locale sulla rete stradale urbana è previsto crescere fino al 14%, a seconda del tratto stradale considerato, a seguito del completamento del comparto GFU e della realizzazione di un secondo insediamento logistico a sud dell'ambito di intervento.

Pertanto, si suggerisce di prevedere che tutti gli stalli previsti nel nuovo insediamento siano predisposti per la ricarica di veicoli elettrici, con energia di ricarica possibilmente dai previsti pannelli fotovoltaici o da fonte rinnovabile.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, si apprezza l'impegno ad una progettazione sostenibile e l'obiettivo di ottenerne la certificazione di sostenibilità ambientale con un livello BREEAM Very Good.

Tuttavia, il citato piano di controllo per la gestione del cantiere (Par. 6.2.9. Misure di mitigazione e compensazione) non esplicita la necessità di rispettare anche quanto previsto dal Regolamento per la qualità dell'aria di Milano (DCC 56/2020), non solamente per quanto concerne le azioni di gestione del cantiere per la mitigazione delle polveri risollevate (art. 7), ma anche per quanto concerne l'utilizzo delle macchine mobili non stradali (di cui alle Direttive Europee 97/68/CE e 2004/26/CE nonché al Regolamento UE 2016/1628 e ss.mm.ii.) in funzione della classe normativa / tecnologica ed emissiva (art. 8) che, per esempio, prevede che le macchine mobili non stradali in uso presso il cantiere devano attualmente rispettare lo standard minimo emissivo Fase II; dal prossimo 1° ottobre 2023, lo standard minimo richiesto diventerà Fase IIIA.

Ciò era già stato esplicitato nel citato documento AMAT 210610068_00 del 28/7/2021, ove anzi si riteneva opportuno *".. che in sede di pianificazione di dettaglio delle attività di cantiere sia prodotto e reso disponibile un elenco dei macchinari da cantiere con motore a combustione interna, con il relativo periodo temporale di utilizzo e la relativa classe normativa di appartenenza (originale o di adeguamento a seguito dell'eventuale adozione di sistemi di post-trattamento dei gas di scarico, per i quali dovrà essere disponibile la relativa documentazione di installazione e di conformità contemplata dal Regolamento aria), e che tale registro sia disponibile anche presso il cantiere, aggiornato e tenuto a disposizione degli organi preposti alla vigilanza del rispetto delle disposizioni contenute nel Regolamento medesimo"*.

Quindi non si concorda sulle conclusioni del Paragrafo 6.2.9 dello Studio Preliminare Ambientale, secondo le quali "per quanto riguarda la natura di tale tipo di impatto non è prevista la necessità di mitigazioni ulteriori".

Si suggerisce, inoltre, di scegliere specie arboree non solo come aiuto all'insediamento delle specie animali, ma anche in funzione della capacità di catturare gli inquinanti atmosferici o comunque nel non favorire la formazione degli stessi.

Infine, per quanto riguarda lo Studio sull'impatto atmosferico, la stima della dispersione degli inquinanti emessi dal traffico stradale viene eseguita il modello matematico MMS CALINE. È ben noto come il modello sia spesso indicato come riferimento per lo studio della dispersione degli inquinanti atmosferici da traffico; tuttavia, (come viene correttamente riportato in relazione) esso è un "modello di dispersione gaussiano", quindi basato su algoritmi di calcolo che non riescono a tener conto in maniera esplicita dei fenomeni di calma di vento, ovvero dei periodi in cui il vento sull'area in studio è caratterizzato da intensità molto basse (come spesso succede a Milano). Questo può essere motivo di sottostima delle concentrazioni stimate dal modello perché non vengono simulati i fenomeni di accumulo in atmosfera, tipici del periodo invernale.

Nonostante ciò, gli incrementi calcolati di concentrazione degli inquinanti locali risultano molto contenuti e, anche se risultassero parzialmente sottostimati, si concorda con le conclusioni dello Studio sull'impatto atmosferico secondo le quali *".. relativamente alla qualità dell'aria, il nuovo contributo relativo al progetto in esame non costituisca impatto significativo sull'ambiente"*.



1.2 RISORSE IDRICHE

Relativamente alla componente risorse idriche, dallo Studio Preliminare Ambientale si riporta che:

- l'area non interferisce con corsi d'acqua e loro fasce di rispetto;
- l'area oggetto di intervento è inserita nella classe di fattibilità IIIa, IIIc, fattibilità con consistenti limitazioni per fenomeni di inondazione e bassa soggiacenza della falda;
- l'area è considerata nella fascia di pericolosità P3 (del PGRA) per quanto riguarda le frequenti alluvioni; la falda acquifera risulta ad una profondità inferiore ai 5 m. Sono previste altezze idriche rispetto al piano di campagna molto variabili, da un minimo di 0,05 m ad un massimo superiore a 0,70 m a seconda del tempo di ritorno delle alluvioni;
- la rete di smaltimento delle acque bianche prevede la gestione di tutte le acque meteoriche all'interno del sito, nel pieno rispetto del regolamento regionale n. 7 del 2017. Le acque provenienti dalla copertura, dalle strade e dai piazzali verranno convogliate nel bacino drenante posizionato tra via Raffaele Rubattino e l'immobile di nuova realizzazione. In particolare, l'acqua di prima pioggia delle strade e dei piazzali verrà trattata tramite disoleatori e dissabbiatori prima di essere convogliata nel bacino. Inoltre, quota parte dell'acqua proveniente dalla copertura verrà convogliata in una vasca di accumulo sotterranea che andrà ad alimentare un sistema duale per l'irrigazione e gli sciacquoni dei wc. Per ridurre ulteriormente la superficie impermeabile sono stati previsti gli stalli delle auto, i camminamenti pedonali e la pista ciclabile in masselli autobloccanti semipermeabili, posati su letto di ghiaia.
- nella Carta idrogeologica allegata al PGT si osserva che la falda freatica ha una soggiacenza compresa tra 0 e 5 m. La presenza di piezometri in sito ha permesso di misurare con più precisione la profondità della falda freatica a - 7,05 m da piano campagna (PZ1) e -6,70 m da piano campagna (PZ4), ubicati nel settore nord del lotto (luglio 2022).

In merito al rispetto del principio di invarianza idraulica (R.R. 7/2017 e s.m.i.), dalla Relazione Idraulica Rete Bianca si apprende che la laminazione delle acque meteoriche dai pluviali e dalle aree impermeabili è garantita dalla realizzazione di una vasca a cielo aperto e da tubazioni e scolarari sovradimensionati, che scaricheranno interamente per filtrazione, non è previsto invece nessuno scarico diretto nella pubblica fognatura:

- In base all'ordine di priorità per lo smaltimento delle acque meteoriche indicato dall'art. 5, comma 3 del R.R. 7/2017 e s.m.i., si concorda con la scelta di prevedere un parziale utilizzo e l'infiltrazione al suolo della totalità delle acque. Circa le strutture disperdenti, al fine di salvaguardare la falda, si ricorda che in base alle *Linee guida per la progettazione dei sistemi urbani di drenaggio sostenibile nel territorio comunale*, il franco tra falda e superfici disperdenti deve essere di almeno 3 m. Inoltre, si ricorda che, in base all'allegato L del R.R. 7/2017, le superfici disperdenti dovranno essere poste ad una distanza di almeno 3 m dalle fondazioni e dalle porzioni di edificio interrato circostanti.
- Si coglie l'occasione per ricordare che nelle fasi di progettazione per cui è richiesto sarà necessario produrre tutta la documentazione del progetto di invarianza idraulica in base a quanto indicato all'art. 10 del R.R. 7/2017.

Dalla relazione di compatibilità idraulica si apprende che:

- dall'analisi cartografica del PGRA vigente si deduce che l'area di intervento ricade in pericolosità P2 e rischio R1 (dopo l'edificazione sarà automaticamente in R4);
- il tirante idrico nella zona di interesse, per una portata con tempo di ritorno 200 anni, risulta pari a circa 115,73 m s.l.m.

- il piano di accesso degli edifici dovrà essere posto a quota tale da consentire un franco di almeno 0,50 m rispetto al livello idrico massimo per l'evento con tempo di ritorno di 200 anni", quindi a quota $115,73 + 0,50 = 116,23$ m s.l.m. Comunque, nell'area di interesse il tirante massimo è pari a circa 1,00 m e si dovrà prevedere una quota pari a circa +1,50 m (1,00+0,50 m) rispetto al piano campagna medio attuale dell'area di intervento. Nelle successive fasi di progettazione si afferma di voler meglio verificare i riferimenti dei caposaldi altimetrici.

Rispetto a quanto sopra:

- Verificata la condizione di rischio allagamento dell'area, nella relazione viene segnalato che nelle fasi successive di progettazione andranno adottati alcuni accorgimenti tecnico-costruttivi, con l'obiettivo della mitigazione del rischio idraulico e il danneggiamento dei beni e delle strutture. Tali accorgimenti dovranno rispondere alle prescrizioni per la classe di fattibilità III di cui all'art.45 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole del PGT comunale.

Dunque, in questa fase di progettazione, non è ancora stato previsto quali accorgimenti costruttivi saranno effettivamente adottati, ma si ribadisce che essi dovranno rispettare quanto previsto dall'art.45 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole del PGT.

Dall'analisi della Relazione Geologica, si osserva che circa le risorse idriche non vi sono ulteriori informazioni rispetto a quanto è stato riportato nello Studio Preliminare Ambientale.

Alla luce di quanto sopra esposto, non si hanno, circa le risorse idriche, particolari osservazioni in merito.

1.3 RUMORE

Di seguito si riportano alcune considerazioni emerse dall'analisi della valutazione previsionale di impatto acustico relativa al progetto in oggetto.

Descrizione del progetto, sorgenti di rumore connesse e ricettori individuati

Il progetto prevede la realizzazione di due strutture destinate ad ospitare lo stoccaggio merci e gli uffici amministrativi. In ambiente esterno, all'interno del perimetro del sito, sono previste aree per la viabilità e parcheggi (90 stalli per auto, 110 stalli per VAN) e baie di carico scarico lungo i lati dei capannoni (86 destinate a VAN, 50 a TIR). Le attività sono previste dalle 6 alle 22 dal lunedì al venerdì, il funzionamento degli impianti tecnologici dalle 5 alle 23.

Le sorgenti considerate dai TCA sono 8 unità di riscaldamento/condizionamento (4 per ciascun edificio, potenza sonora massima 86 dB(A)), le aree di carico scarico, i parcheggi, la viabilità interna e il traffico veicolare indotto sulla rete stradale esistente (veicoli pesanti, furgoni e auto).

I ricettori individuati dai TCA sono:

- gli uffici ENEL a ovest (R6);
- l'edificio produttivo INNSE (R7);
- l'edificio commerciale-terziario a Est (R8);
- l'ufficio dell'autodemolitore a sud (R18);
- ricettori da R1 a R17 lungo la viabilità esterna.

Classificazione Acustica e valori limite delle infrastrutture stradali

In riferimento alla vigente Classificazione Acustica del Comune di Milano, approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 32 del 9 settembre 2013 l'area oggetto di intervento ricade in classe V.



I TCA, come previsto dal Disciplinare di Attuazione della Classificazione Acustica, considerano per i lotti di progetto la classe acustica IV. Per i recettori individuati sono considerati correttamente i valori limite delle classi acustiche di appartenenza.

In relazione ai valori limite definiti per le infrastrutture stradali dal D.P.R. n. 142 del 30 marzo 2004, si segnala che l'attribuzione a via Raffaele Rubattino della classifica funzionale di strada di tipo Da (a pag. 20 della relazione) non è corretta; la strada infatti è classificata come strada di tipo E (urbana interquartiere) e non come urbana di scorrimento.

La classifica delle strade fa riferimento al PGTU del Comune di Milano adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 14 del 27 marzo 2013 modificato tramite l'ordinanza n. 334/2021 "Aggiornamento della Classificazione Funzionale delle Strade ricadenti nel territorio del Comune di Milano, in ottemperanza alle indicazioni contenute nel D.Lgs 285/92 e s.m.i., Codice della Strada, e nelle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico, pubblicate sul supplemento ordinario della Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24/06/1995".

Valutazione dei livelli sonori

Per la caratterizzazione del clima acustico attuale i TCA riportano i risultati di quattro rilevazioni fonometriche distribuite su due siti di misura. Le rilevazioni sono eseguite in entrambi i periodi di riferimento. La verifica della conformità del progetto viene svolta sulla base dei risultati forniti da un modello di simulazione acustica in cui sono riprodotte le sorgenti sonore fisse (gli impianti) e mobili (transito mezzi baie carico/scarico, aree parcheggio e viabilità interna) all'interno del sito e le sorgenti stradali comprensive del volume di traffico veicolare indotto. In base agli esiti delle simulazioni i TCA dichiarano la completa conformità del polo logistico in progetto ai valori limite di legge.

Conclusioni

La valutazione previsionale di impatto acustico relativa al progetto risulta essere completa. In base ai risultati riportati dai TCA si ritiene che l'impianto in progetto garantirà la conformità ai valori limite di legge.

1.4 ENERGIA ED EMISSIONI CLIMALTERANTI

Relativamente agli aspetti energetici, dallo Studio Preliminare Ambientale si apprende che:

- l'area uffici sarà riscaldata e raffrescata secondo le disposizioni della normativa vigente (si veda relazione ex L.10/91);
- Il magazzino all'interno dell'edificio *"non sarà riscaldato/raffrescato e, non essendovi permanenza fissa di persone, verranno previsti eventuali dispositivi locali di riscaldamento/raffrescamento (aeratori, lampade ad infrarossi) per eventuali postazioni fisse"*;
- tutti gli impianti saranno alimentati ad energia elettrica; l'intervento prevede l'allaccio alla rete di distribuzione pubblica per una fornitura di 3 MW in media tensione all'interno di una cabina di nuova realizzazione e di uso esclusivo dell'intervento;
- la copertura dell'edificio sarà parzialmente occupata da pannelli fotovoltaici (c.a 200 mq) e parzialmente dotata di caratteristiche ad elevata riflettanza.

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale, dallo SPA si evince che:

- l'intervento verrà progettato secondo le disposizioni dettate dal protocollo internazionale di sostenibilità ambientale BREEAM New Construction, al fine di ottenerne la certificazione con un livello BREEAM Very Good;

- secondo il suddetto protocollo, verrà pertanto adottato un approccio innovativo, che andrà ad analizzare gli impatti ambientali dell'intervento in tutte le fasi del ciclo di vita dell'edificio.

Visto quanto sopra si ritiene l'intervento coerente con gli obiettivi dell'Amministrazione delineati dal PAC in tema di riduzione dei consumi energetici e di emissioni climalteranti, oltre che con gli esiti delle analisi contenute nel documento AMAT n. 210610068_00 del 28/7/2021 "Attuazione GFU Rubattino - Relazione ambientale e sistema della mobilità"; si raccomanda nelle successive fasi progettuali di verificare le potenzialità dell'impianto fotovoltaico in relazione alla possibile fornitura di energia elettrica all'esterno del sito di progetto considerando le previsioni dell'intero ambito della GFU.

MOBILITA'

TRAFFICO.

L'operatore fornisce uno studio di traffico aggiornato (Studio di Traffico Rev.05 – settembre 2023) relativo alla funzione logistica prevista su Rubattino, con il quale recepisce la maggior parte delle richieste inviate in data 28 luglio 2023. Inerentemente a tale documento se ne condivide l'approccio metodologico ed i suoi risultati, che di fatto descrivono uno scenario complessivamente sostenibile.

Dal momento che la documentazione trasmessa contiene anche tavole progettuali si forniscono le seguenti prescrizioni.

SOSTA.

Come indicato nel contributo prot. 02/08/2023.0414093.U., per quanto attiene la **sosta** si ribadisce la necessità di ridimensionare il parcheggio nella quota "stalli auto privati" in relazione all'indotto atteso. Il numero di veicoli massimo compresenti (turnisti + impiegati alle ore 10 e alle ore 16), come da stima riportata a pagina 29 della Relazione 13 "Studio viabilistico", risulta inferiore rispetto al numero di stalli previsti dal progetto e per tale ragione si chiede di ridisegnare il parcheggio al fine di limitare la superficie impermeabilizzata e il fenomeno delle isole di calore.

VERIFICA INGOMBRI.

Si prende atto della verifica degli ingombri eseguita con apposito software come richiesto nello scorso parere. Tuttavia, si segnala che per l'uscita e l'ingresso in via Caduti di Marcinelle dall'accesso consentito esclusivamente alle auto dei dipendenti, la verifica svolta riscontra delle criticità tra i veicoli in entrata e quelli in uscita; pertanto, occorre ammorbidire il varco di accesso 3 affinché i due veicoli possano svoltare senza interferenze, evitando di sormontare il cordolo di delimitazione della svolta.

MOBILITA' ATTIVA E QUALITA' URBANA.

Rispetto alle opere di urbanizzazione lungo via Rubattino e via Caduti di Marcinelle era stato chiesto che venissero rese coerenti con il progetto sviluppato dall'Amministrazione. Gli elaborati riportano ancora un progetto incoerente perché nella risposta alle richieste di integrazione l'operatore specifica che l'aggiornamento delle Opere di Urbanizzazione, così come la valutazione sul completamento delle connessioni ciclabili con Segrate, è rimandato a una fase successiva e allo specifico procedimento : *"La redazione del permesso di costruire delle OOUU lungo via Rubattino è in corso di pianificazione e redazione in concerto con l'Area DS Attuazione Diretto PGT e SUE Unità Attuazione e Rigenerazione Urbana del Comune di Milano. Verranno recepite le richieste di cui sopra adeguando, ove e se*



necessario, il progetto col fine di rendere organico e omogeneo l'intero sviluppo." Si anticipa che tale operazione sarà necessaria sia per l'ambito di via Rubattino che per via Caduti di Marcinelle.

Rispetto al rischio fenomeno isola di calore, l'operatore riporta quanto segue: "Non si prevedono alberi posati in maniera puntuale nei parcheggi per non andare a gravare sulle aree verdi già previste a progetto, riducendole. Se si dovesse procedere inserendo alberi tra gli stalli si dovrebbe aumentare l'area dedicata al parcheggio risagomando e riducendo le grandi aree verdi [...]". A tal proposito si rimanda al paragrafo Sosta.

Per quanto riguarda i passi carrai, si rimandano le verifiche relative alle aree di proprietà pubblica al progetto delle Opere di Urbanizzazione.

ASPETTI TECNICI PROGETTUALI.

Negli elaborati si fa cenno a future Opere di Urbanizzazione che verranno presentate successivamente.

La Direzione scrivente si esprimerà in merito a quest'ultime quando verranno presentate, a condizione che il grado di approfondimento progettuale consenta di determinare senza incertezze geometrie e materiali utilizzati, inoltre gli elaborati dovranno consentire la verifica puntuale a quanto previsto dalle normative di settore vigenti.

Si richiama il parere rilasciato in data 28/07/2023 che risulta in gran parte disatteso, come di seguito si illustra.

In merito alla richiesta di prevedere gli accessi veicolari come passi carrai e non come intersezioni stradali privilegiando utenza debole con il documento:

Nel documento nominato "Risposta richieste integrazioni 04/10/2023 il Proponente distingue gli accessi e dichiara l'intenzione di adeguarsi a quanto richiesto per quanto attiene i passi carrai presenti su via Marcinelle, ma non è altrettanto chiaro se ritenga adeguarsi anche per l'accesso su via Rubattino.

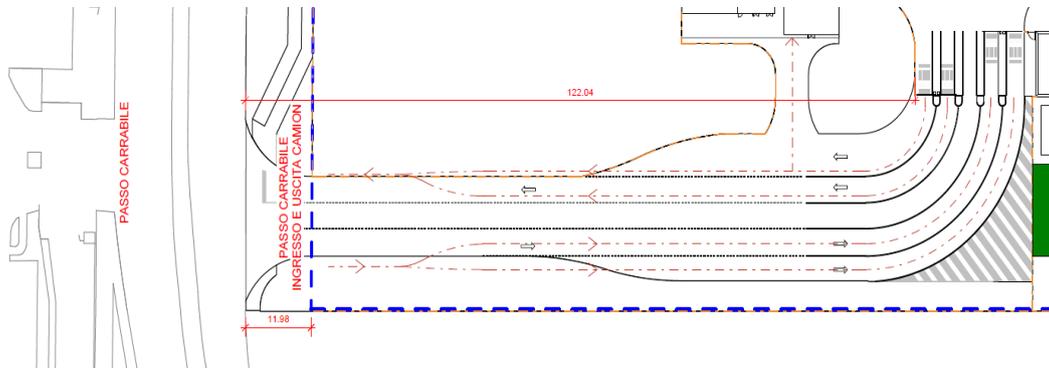
L'accesso veicolare su via Rubattino utilizzato da mezzi pesanti quali gli autoarticolati si distingue da quelli su via Marcinelle che sono previsti per l'accesso di auto e mezzi di emergenza. La distinzione quindi fra il passo carraio su via Rubattino e gli altri risulta in parte condivisibile.

Tuttavia, nel documento si indica solo la volontà di prevedere per l'accesso su via Rubattino cordonature in cls al posto delle lastre in granito perché più resistenti, ma la tavola dei passi carrai non rappresenta l'accesso in quota marciapiede.

Si ritiene che debba essere consentito un transito pedonale sicuro su via Rubattino anche in corrispondenza del nuovo accesso veicolare. Relativamente alla dichiarazione che verrà progettato lo spostamento dell'attraversamento pedonale che attualmente ricade in corrispondenza dell'accesso, tale dichiarazione non è sufficiente per valutare il passo carraio, deve essere progettato e presentato formalmente l'elaborato non rimandando a future intenzioni ed approfondimenti.

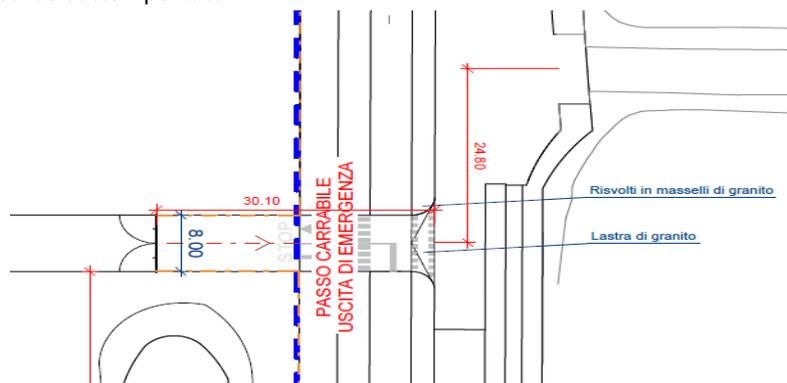
In merito alla maggiore resistenza dei cordoli in calcestruzzo vibro compresso rispetto alle cordonature/lastre in granito, che si ricorda dovranno avere gli spessori adeguati (18-20cm per le lastre), sulla base dell'esperienza maturata nell'ambito della manutenzione delle strade urbane, la scrivente Direzione dissente e prescrive sempre l'utilizzo di cordoni e lastre in granito o in porfido.

Stralcio tavola relativa a recinzioni e passi carrai



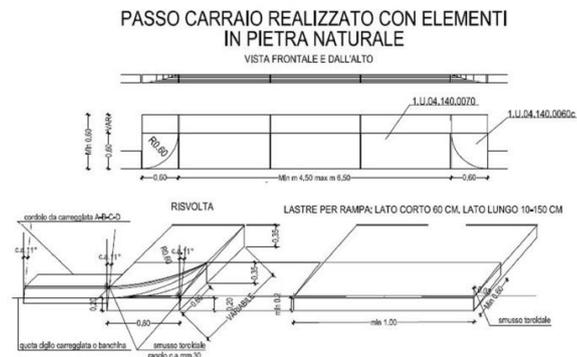
Per quanto attiene la rappresentazione grafica degli accessi carrai su via Marcinelle non è chiaro se quanto richiesto sia realmente stato assolto: vengono date vaghe indicazioni sulla presenza di lastre ma non vi sono quote né altimetriche né planimetriche. Inoltre, sulle aree di marciapiede viene tracciata la segnaletica come se fosse in intersezione.

Vedasi stralcio planimetrico sotto riportato.



Si coglie l'occasione per evidenziare che la distanza fra una intersezione e un passo carraio non viene calcolata dal centro dell'intersezione ma dal limite più prossimo al passo carraio.

Si riportano le indicazioni già fornite rispetto a quanto stabilito all'art. 82 del Regolamento Edilizio del Comune di Milano, oltreché dal Codice della Strada e suo Regolamento di Attuazione, DM 19 aprile 2006, "dovranno essere posti a non meno di 12 metri dalle intersezioni stradali e posti a filo marciapiede, oltre che realizzati con lastre e risolve in granito (minimo 60 cm), come da schema grafico sotto riportato, mantenendo in quota il marciapiede.

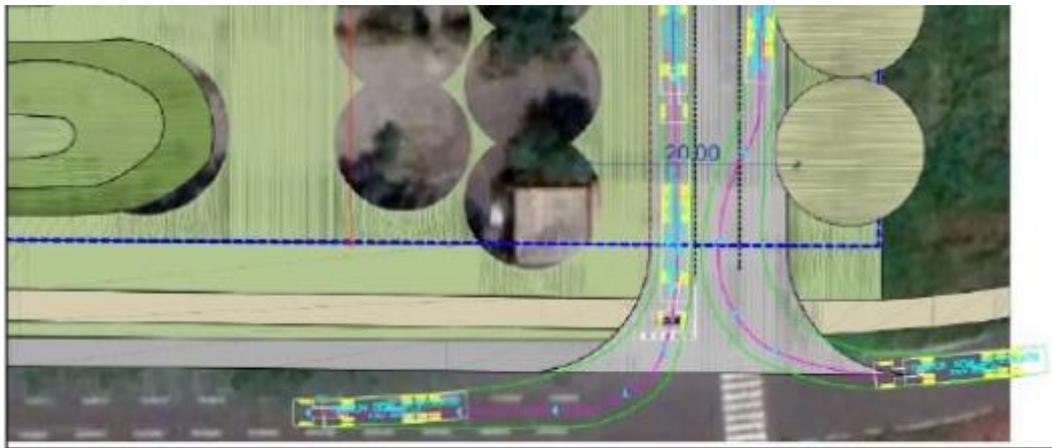


Eventuali deroghe alla larghezza (max 6.5m) dei passi carrai dovranno essere giustificate da prove delle manovre dei mezzi e da relazione specifica. “

Inoltre, il passo carraio in osservanza del RE deve essere posizionato a non meno di 12 m dallo spigolo della costruzione in angolo fra due vie.

Si prende atto delle simulazioni presentate di ingresso e uscita dai passi carrai su via Rubattino e su via Marcinelle (mezzi di soccorso) che imporrebbero la realizzazione di passi carrai di larghezza superiore a m 6.50.

Anche se si ritiene necessario un maggiore approfondimento in particolare su via Rubattino pare possibile un restringimento dell'enorme accesso veicolare previsto favorendo il transito pedonale.

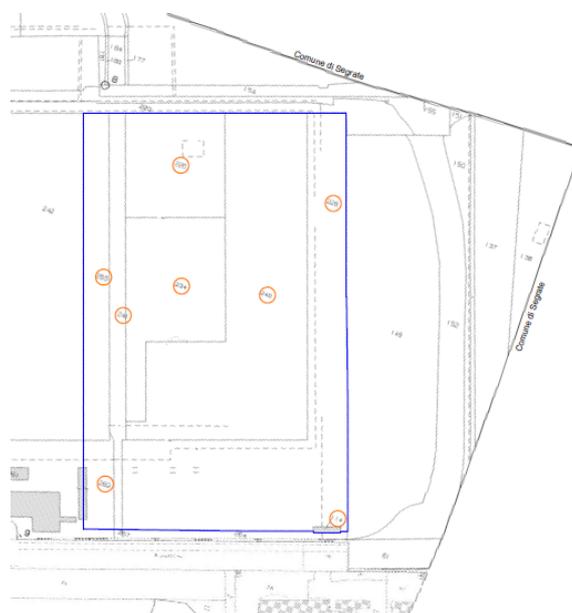


Si rinnova quindi la richiesta non assoluta di presentare ingrandimenti e particolari costruttivi per tutti gli accessi carrai al comparto rispondenti a quanto sopra richiesto.

Non risulta assoluta nemmeno la richiesta di evidenziare i regimi giuridici sovrapposti allo stato di progetto e i confini comunali.

Nel documento di controdeduzione alle richieste fatte dalla Direzione Mobilità si asserisce che tali informazioni sono presenti nelle tavole ARC.02a e ARC.02b, tali elaborati non risultano presenti tra quelli trasmessi, risulta presente esclusivamente l'elaborato ARC.02 che non chiarisce quanto richiesto.

Stralcio elaborato ARC.02



ROTATORIA SVINCOLO A51 VIA RUBATTINO.

Si confermano le conclusioni già esposte nel contributo prot. 02/08/2023.0414093.U., in merito agli elaborati forniti relativi alla modifica della rotatoria A51 e del relativo svincolo, lo stato di approfondimento progettuale dal punto di vista delle geometrie stradali non consente una valutazione tecnica.

ILLUMINAZIONE PUBBLICA.

Da quanto esaminato, si prende atto di quanto riportato nel documento **“RISPOSTE PUNTUALI ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE”** sulla presentazione del progetto specialistico di IP in fase di istruttoria edilizia. In fase più avanzata del procedimento dovrà essere presentato il progetto di IP in aderenza alle normative di settore UNI 11248 ed EN 13201, CAM (IPEI ed IPEA) completo degli elaborati specialistici prettamente dedicati per le aree di urbanizzazione in cessione (planimetria di IP, tav. dei particolari costruttivi civili ed elettromeccanici di IP, Relazione specialistica e Illuminotecnica e c.m.e. di IP. Analogamente dovrà essere prodotto in maniera separata anche il progetto di I.E. (illuminazione esterna) delle aree private asservite, le quali oltre agli elaborati canonici dovrà contenere anche il piano di manutenzione dell'impianto. La progettazione dovrà essere eseguita in conformità a quelle che sono le specifiche tecniche - costruttive adottate dal Comune di Milano e A2A IP S.r.l., impiegando manufatti di IP a specifiche A2A IP S.r.l. in corso di utilizzo sul territorio.

Le analisi trasportistiche della soluzione progettuale di potenziamento della rotatoria allo svincolo “Rubattino” della A51 -Tangenziale Est, hanno natura di “schema di massima” e sono da intendersi come scenario di lungo periodo verificato in fase di progettazione successiva atta a validarne la reale fattibilità tecnico-normativa.



La scrivente Amministrazione reputa pertanto che gli esiti di tali modellizzazioni inerenti la futura riorganizzazione della viabilità, nella configurazione a lungo termine, completa di tutti gli interventi previsti anche a livello macro, non sia oggetto di questo procedimento.

Conclusioni

Si ritiene sostenibile la soluzione progettuale da realizzarsi a cura dell'operatore e cioè il solo polo logistico e l'inquadramento generale che localizza l'opera e la configurazione della viabilità esistente adeguata all'assetto della mobilità urbana.

In conclusione, non si rilevano elementi significativi per cui il progetto debba essere assoggettato a VIA.

Si rimanda alle valutazioni delle singole componenti, precedentemente esaminate, l'applicazione delle prescrizioni che dovranno essere ottemperate nelle successive fasi progettuali e che dovranno essere recepite nell'ambito del rilascio dei titoli abilitativi e della progettazione delle opere di urbanizzazione primaria: tali indicazioni dovranno essere coerenti con gli esiti della verifica VIA.

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

IL DIRETTORE DI AREA

Ing. Paola Cossettini

PAOLA COSSETTINI

20.10.2023 14:54:27



GMT+01:00

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

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

e-mail: DTA.VasTerritorio@comune.milano.it

pec: ambieteterritorio@pec.comune.milano.it

Pratica trattata da:

Dott. Domenico Criseo (tel. 02.884.45008)

e-mail: DTA.VasTerritorio@comune.milano.it

pec: ambieteterritorio@pec.comune.milano.it



Class. 2.3.5

ATS MetroMilano AOO_ATSMI REGISTRO UFFICIALE USCITA Prof. N. Data
--

LC/cb /mp/ U106/23

Spettabile
Città Metropolitana di Milano
Area Ambiente e Tutela del Territorio
Settore Qualità dell'Aria Rumore e Energia
Viale Piceno 60
20129 Milano

PEC: protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it

e p.c. ARPA Lombardia
Dipartimento di Milano
via Juvara, 22
20129 Milano

PEC: dipartimentomilano.arpa@pec.regione.lombardia.it

OGGETTO: **Avviso di avvenuto deposito integrazioni e richiesta pareri.**
Procedimento: Verifica di assoggettabilità alla VIA, di competenza della Città Metropolitana di Milano, del progetto di nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, sito nel Comune di Milano, fra la Via Caduti di Marcinelle e la Via R. Rubattino.
Proponente: BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO S.p.A.
Rif. SILVIA: VER519-MI
Fasc. 10.6\2022\34

Esaminata la documentazione pubblicata sul portale regionale SILVIA, valutata per gli aspetti di competenza della scrivente amministrazione, si ritiene il progetto in esame **non assoggettabile a VIA**, ma si osserva quanto segue.

Il Disciplinare d'Attuazione del Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Milano indica che "nelle aree in classe V, interessate da insediamenti industriali con attività non più in essere, qualsiasi intervento trasformativo dovrà garantire una classe di progetto non superiore alla classe IV".

Per il lotto di progetto, attualmente in classe V "Aree prevalentemente industriali", andrà pertanto garantito il rispetto dei limiti di immissione/emissione della classe IV "area di intensa attività umana". Sarà quindi necessario verificare la compatibilità acustica dell'area rispetto alla sua riclassificazione, con attività avviata e a regime.

Una volta definito il progetto esecutivo, andrà rivalutata anche l'emissione sonora, oltre che l'immissione come indicato dalla Parte, al fine di verificare l'eventuale necessità di installazione di ulteriori sistemi di mitigazione acustica.

In riferimento alle opere di mitigazione delle emissioni in atmosfera da traffico indotto, si invita a prendere in considerazione il progressivo passaggio ad un parco veicolare a basso impatto emissivo (es. veicoli elettrici).

Distinti saluti.

La Responsabile
SS Siti Contaminati e Governo del Territorio
Laura Colombo

Responsabile procedimento: C. Bramo – tel. 02 8578 2773
Responsabile istruttoria: M. Petrolo – tel. 02 8578 9547

AGENZIA DI TUTELA DELLA SALUTE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

Dipartimento di Igiene e Prevenzione Sanitaria

SC Salute e Ambiente – SS Siti Contaminati e Governo del Territorio

Via Statuto, 5 – Milano – 20121

Tel. 02 8578 9556 - 9557 fax 02 8578 9649

e-mail: saluteambiente@ats-milano.it – pec: dipartimentoprevenzione@pec.ats-milano.it

Sede Legale: Milano, 20122, Corso Italia 52 - Codice fiscale e P.IVA 09320520969

Verifica di assoggettabilità alla VIA, di competenza della Città Metropolitana di Milano, relativa alla nuova costruzione di un edificio a destinazione logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, sito nel comune di Milano, fra la via Caduti di Marcinelle e la via R. Rubattino.

Proponente: BLUE SOCIETA' DI GESTIONE DEL RISPARMIO S.p.A.

Rif. SILVIA: VER 0519-MI.

Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'art. 19 del d.lgs. 152/2006.

Contributo finale della Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche di Regione Lombardia

Lo Studio trasportistico sviluppato dal Proponente¹, inteso comprensivo delle integrazioni depositate, ha analizzato lo stato della rete viabilistica con riferimento all'arco orario 8:00 - 9:00 del giorno feriale tipo, risultato di punta rispetto agli esiti delle campagne di rilievo del traffico circolante al contorno del comparto. Per la ricostruzione dello stato di fatto sulla viabilità di accesso al comparto in valutazione, l'Operatore ha condotto una campagna di indagini nel mese di dicembre 2022, con rilievi automatici continuativi nelle 24 ore, in aggiunta ai rilievi del maggio 2022 e a quelli forniti da AMAT relativi all'ora di punta del mattino rilevati nel 2022 e nel 2019.

Le assegnazioni modellistiche sono state sviluppate e articolate secondo i seguenti scenari trasportistici:

- Scenario Attuale, ricostruito secondo i risultati delle campagne di indagine e rilievo di traffico.
- Scenario di Progetto, stimato al 2024 – anno di entrata in esercizio del comparto in valutazione - laddove i flussi circolanti sulla rete nello stato attuale sono incrementati con quelli attratti e generati dal comparto logistico in esame; in questo scenario non sono previsti interventi di potenziamento infrastrutturale in aggiunta alle tre nuove intersezioni a raso di accesso al comparto da via Rubattino e via Caduti di Marcinelle;
- Scenario di riferimento programmatico di lungo termine, con ricostruzione della domanda di traffico all'orizzonte di attivazione dell'insediamento che comprende una quota parte dell'indotto aggiuntivo riconducibile a previsioni urbanistiche/insediative già inserite negli strumenti di pianificazione provinciale e locale dell'intorno che potrebbero generare un impatto significativo sulla rete indagata. In questo scenario è ipotizzata in esercizio la variante alla SP 103 'Cassanese bis'.
- Scenario di progetto di lungo termine, definito aggiungendo alla domanda attesa sulla rete nello scenario programmatico il carico veicolare aggiuntivo teorico afferente al progetto di logistica in valutazione. La rete è la medesima dello scenario di riferimento programmatico.

Il Proponente ha svolto modellizzazioni di area vasta e approfondimenti sui principali nodi inclusi all'interno dell'area oggetto di studio utilizzando il software Aimsun e il metodo statico Cetur-Setra; tale procedimento è stato utilizzato - in particolare - per la verifica delle rotatorie alle intersezioni tra le vie *Rubattino-Milano-Piaggio*, *Piaggio-Caduti di Marcinelle*, *Piaggio-Nuova Cassanese*, *Piaggio-Lambretta*, *Piaggio-SP 103*.

¹ Elaborato 'Studio di Traffico Rev.05 – settembre 2023'; 'Realizzazione di edifici ad uso deposito-logistica in Via Rubattino 84 e Via Rubattino 87 in Comune di Milano - Tavolo Tecnico (settembre 2023).

In virtù dei risultati ottenuti dalle verifiche di funzionalità, l'Operatore giudica sostenibili – in tutti gli scenari valutati - gli impatti della trasformazione sulla rete di accesso alla struttura logistica, dichiarando che *'... è possibile attendersi che la realizzazione del nuovo deposito/logistica oggetto di studio non determinerà variazioni sostanziali ai livelli di traffico ed alle condizioni di circolazione rilevati durante la campagna d'indagine. La rete dell'area di studio, nella configurazione futura e quindi completa di tutti gli interventi previsti anche a livello macro, riuscirà quindi a supportare il carico veicolare in transito garantendo performance più che accettabili e comunque in linea con quelle ad oggi osservate'* ².

In esito alle valutazioni istruttorie, si dà atto preliminarmente che il progetto in esame non presenta elementi di incompatibilità o interferenza fisica o funzionale con infrastrutture strategiche previste o in corso di attuazione nell'intorno e che le modellizzazioni sviluppate dal Proponente, sebbene non puntualmente ripercorribili negli esiti numerici, appaiono condotte secondo criteri metodologici coerenti con i criteri della disciplina di settore in materia di analisi di traffico.

Le analisi modellistiche di scala ampia, in tutti gli scenari analizzati, attestano il permanere di regimi di circolazione sostanzialmente stabili e privi di perturbazioni, sia nello stato di fatto attuale che in tutti gli scenari futuri (di progetto, di lungo periodo programmatico e di progetto), come peraltro evidenziato dagli indicatori utilizzati dal Proponente; si osserva in particolare che gli esiti delle modellizzazioni relative al parametro flusso/capacità – riferiti all'area di studio vasta che include anche parte del territorio del comune di Segrate -, non evidenziano criticità sulle aste e nodi oggetto di valutazione. Di contro, le modellizzazioni statiche dei nodi maggiormente sollecitati dal traffico indotto in ingresso e uscita dal nuovo insediamento logistico, sviluppate con metodologia Cetur-Setra, che a tutt'oggi costituisce il riferimento ai sensi della normativa vigente, sono dimostrative dell'esistenza e del permanere di criticità ai principali nodi studiati.

Al riguardo, si richiama la fig. 69 di pag. 71 dello Studio viabilistico che descrive i valori di sintesi del nodo *Piaggio-Lambretta* con riserve di capacità negative, sia nello scenario dello stato di fatto che in tutti gli scenari di progetto. In particolare, per tale intersezione, si osservano capacità residue inferiori al 20% per il braccio *'Lambretta est'*, che assume valori negativi pari al -12% e -13,9 rispettivamente negli scenari attuale e di progetto. Negli scenari *'programmatico di lungo termine'* e *'di progetto di lungo termine'*, le criticità si estendono anche al braccio *'Piaggio nord'*, la cui capacità residua assume valori negativi pari rispettivamente al -3,6%, -3,9% e -6,5%.

Al riguardo, si prende atto che l'Operatore ritiene che *'Le criticità di deflusso nella rotatoria potrebbero essere parzialmente o completamente risolte aumentandone la capacità, ad esempio mediante il raddoppio di uno o di tutti gli attestamenti risultati più critici, ossia Piaggio nord e Lambretta est'*³, e che - a tal fine - ha sviluppato ulteriori approfondimenti modellistici per verificare il funzionamento della rotatoria nella configurazione che prevede il doppio attestamento nei due rami critici.

Visti gli esiti modellistici riportati in fig. 72 di pag. 76 e le valutazioni espresse dal Proponente che richiamano a possibili profili di criticità relativi alla presenza, in prossimità del ramo Piaggio nord, *'di una rampa di decelerazione ad una distanza tale da rendere difficoltoso l'inserimento in sicurezza di una seconda corsia su via Piaggio'*, oltre alla necessità di acquisire aree necessarie al potenziamento, **si rimanda alle valutazioni del Comune di Segrate - nella sua qualità di proprietario del nodo all'intersezione tra via Piaggio e via Lambretta - circa gli eventuali interventi di potenziamento infrastrutturale da realizzare per il miglioramento della funzionalità del nodo sui rami *'Lambretta est'* e *'Piaggio nord'* della rotatoria.**

² 'STUDIO DI TRAFFICO REV.05 – SETTEMBRE 2023' - pag. 93.

³ Idem, pag. 75.

Analogamente, in merito alla fig. 71 di pag. 73 dello Studio, che descrive i valori di sintesi delle modellazioni statiche della rotatoria '**Piaggio-SP103**', si osserva che:

- il ramo '**SP103 est**' - nello scenario attuale -, assume valori di capacità residua negativi pari al -27,7% con perditempo di 151,5 secondi; nello scenario di progetto la capacità residua è stimata essere -29,8% con perditempo di 159,4 secondi. Negli scenari programmatici e di progetto di '**lungo termine**' l'entrata in esercizio della c.d. '**Cassanese bis**' minimizza le problematiche evidenziate negli scenari attuali e di progetto, con valori di capacità residua nel ramo di approccio '**SP103 Est**' pari al 22,6% nello scenario programmatico di lungo termine e 21,1% nello scenario di progetto di lungo termine;
- il ramo '**Piaggio**' assume valori di capacità residua negativi pari al -35% e un perditempo di 134,6 secondi nello scenario attuale; nello scenario di progetto tale valore si incrementa fino ad assumere il valore di -39,8%, con un perditempo di 148 secondi. Negli scenari programmatici e di progetto di '**lungo termine**' tali criticità risultano risolte, con valori di capacità residua pari rispettivamente al 31,1% e 31,2%.

A tal riguardo il Proponente rileva che *'il periodo di tempo, in cui potranno permanere le criticità sopra evidenziate, è decisamente contenuto e compreso fra il completamento degli interventi in progetto, previsto entro il 2024, e la messa in servizio della Nuova Strada Cassanese, che ad oggi è prevista per il 2025'*.

Tutto ciò premesso, viste le previsioni di entrata in esercizio della costruenda 'Cassanese bis' nel breve periodo, si rimanda integralmente alle valutazioni di Città Metropolitana di Milano e del Comune di Segrate in ordine ai possibili interventi gestionali e/o di potenziamento infrastrutturale da realizzare sul nodo al fine di preservare le condizioni di sicurezza dell'intersezione e per la fluidificazione dell'anello giratorio.

Anche le modellazioni statiche relative alla **rotatoria allo svincolo 'Rubattino'** della A51 (fig. 66 di pag. 68 del citato Studio) riferiscono dell'esistenza, già nello stato di fatto, di valori critici nel braccio '**Rubattino Est**', con valori di capacità residua del 18,2% allo stato attuale e successivi peggioramenti fino al 10,5% nello '**scenario di progetto**' e all'8,5% nello '**scenario di progetto di lungo termine**'.

Per la risoluzione delle criticità, il Proponente - d'intesa con il Proponente la procedura di verifica assoggettabilità a VIA di Città Metropolitana di Milano relativa al progetto di nuova logistica da sviluppare in via Rubattino 84 (rif. SILVIA VER 0517-MI) - ha sviluppato una nuova configurazione geometrica del nodo che prevede la realizzazione di un nuovo shunt per i veicoli in uscita dalle rampe della tangenziale e diretti verso via Rubattino est ⁴. L'introduzione della nuova rampa determina un incremento della capacità del nodo con un netto miglioramento del ramo di approccio '**Rampe A51**' (con valori di capacità residua che passano dal 39,7% dello scenario di progetto di lungo periodo al 49,8% dello scenario di progetto di lungo termine con lo shunt in esercizio). Anche in questa nuova configurazione permangono, tuttavia, valori critici del 10,9% nel ramo '**Rubattino Est**' e del 14,8% nel ramo '**Rubattino ovest**' ⁵.

Al riguardo si richiamano gli esiti dell'incontro tecnico tenutosi telematicamente il 22.09.2023 durante il quale il Comune di Milano ha evidenziato che lungo il lato nord di via Rubattino sono previsti interventi di ricucitura delle ciclabili che rendono del tutto impossibile il ridisegno del braccio est di via Rubattino che afferisce alla rotatoria, escludendo ogni tipo di intervento al riguardo.

Tutto ciò premesso, valutati i limiti di competenza dei singoli rami della rotatoria allo svincolo Rubattino della A51, si rimanda alle valutazioni del Comune di Milano - nella sua qualità di proprietario dell'itinerario di via Rubattino - circa gli eventuali interventi gestionali e/o di

⁴ Allegato: 'Realizzazione di edifici ad uso deposito-logistica in Via Rubattino 84 e Via Rubattino 87 in Comune di Milano - Tavolo Tecnico (settembre 2023);

⁵ Vedasi figura 2 di pag. 6 del documento 'Realizzazione di edifici ad uso deposito-logistica in Via Rubattino 84 e Via Rubattino 87 in Comune di Milano - Tavolo Tecnico (settembre 2023);

potenziamento infrastrutturale da realizzare sui rami 'Rubattino est' e 'Rubattino ovest' di ingresso della rotatoria, da sviluppare in accordo con Milano Tangenziali – Milano Serravalle, proprietario del ramo stradale in uscita dalla Tangenziale est.

Al riguardo del nuovo shunt di progetto, sviluppato congiuntamente dal Proponente del presente procedimento e dal Proponente del progetto di via Rubattino 84, si osserva che - ai fini della sicurezza della nuova tratta di progetto - la nuova configurazione di progetto elimina di fatto la connessione esistente tra lo svincolo di Rubattino e via Cima/via Lazio che ad oggi - e fino all'entrata in esercizio della Cassanese bis -, è e sarà utilizzata quale itinerario dai veicoli pesanti in uscita dalla Tangenziale e diretti verso l'interporto '*Terminali Italia*' di Segrate. Per tutto quanto sopra, il progetto di potenziamento dello svincolo Rubattino, laddove il progetto fosse assentito, dovrà essere realizzato ed entrare in esercizio soltanto a seguito dell'apertura al traffico della '*Cassanese bis*', che garantirà un ingresso alternativo ai veicoli diretti verso il citato terminal intermodale. Per tale motivo si ritiene necessario, al fine del miglioramento delle condizioni di deflusso del nodo, che l'intervento di cui sopra sia definito e realizzato in accordo con Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A., società concessionaria della A51, tramite la sottoscrizione di una specifica Convenzione - tra Comune di Milano, Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. e i due Proponenti le procedure di VER 0519-MI e VER 0517-MI - che definisca le caratteristiche dell'intervento e i finanziamenti, questi ultimi a carico dei suddetti Proponenti, delle opere di potenziamento. **La stipula di tale Convenzione dovrà essere effettuata entro la data di efficacia del primo titolo abilitativo in ordine al presente e complessivo progetto in valutazione, costituendone elemento necessario e prescrittivo ai fini della relativa efficacia.**



Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. a socio unico
Società soggetta a direzione e coordinamento di FNM S.p.A.

Spett.le

Città Metropolitana di Milano

Area Ambiente e Tutela del Territorio

Responsabile del Servizio Azioni per la Sostenibilità Territoriale

Dott.ssa Susanna Colombo

email PEC: protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it

email: su.colombo@cittametropolitana.milano.it

e p.c.

Spett.li

Comune di Milano

Area Ambiente ed Energia

Ufficio Gestione VAS e Territorio

email PEC: ambienteterritorio@pec.comune.milano.it

Regione Lombardia

D.G. Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile

email PEC: infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali,
di trasporto a rete, informativi e statistici

Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle
infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessionari autostradali

Ufficio Territoriale di Bologna

email PEC: uit.bologna@pec.mit.gov.it

ns. rif. DT/SETR/GB 

OGGETTO: A51 Tangenziale Est di Milano – Verifica di assoggettabilità alla VIA del progetto di progetto di nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sublotto 3, sito nel Comune di Milano, via Rubattino 87
Proponente Blu Società di Gestione del Risparmio Spa
Rif. Silvia VER519-MI - Osservazioni di competenza

Con riferimento al procedimento in oggetto, richiamando il nostro contributo fornito con prot. 23/21424 del 19 ottobre u.s. nell'ambito del contestuale procedimento VER517-MI, viste le integrazioni fornite dal proponente si conferma quanto di seguito.

Alla luce della rideterminazione del nuovo indotto di progetto e dello scenario trasportistico e infrastrutturale presentati con l'*Addendum al tavolo tecnico* sono stati messi a sistema, come richiesto, gli studi precedentemente sviluppati per la realizzazione di due interventi di deposito/logistica in via Rubattino 84 e via Rubattino 87.



Via del Bosco Rinnovato, 4/A - 20057 Assago (MI)
T +39 02 575941 F +39 02 57594334
serravalle@pec.serravalle.it
www.serravalle.it
P. IVA - C.F. e Reg. Impr. di Milano 00772070157
C.C.I.A.A. di Milano 412618 - Cap. Soc. € 93.600.000 i.v.

milanoserravalle milanotangenziali

Gli esiti di tali approfondimenti indicano – per quanto riguarda il focus di competenza sul funzionamento della rotatoria di via Rubattino, interessata dai flussi di traffico di scambio con la A51 Tangenziale Est – che lo scenario di progetto non comporterebbe alcun decadimento del livello di servizio della rotatoria in questione e, pertanto, risulterebbero scongiurate condizioni di rischio di accodamenti lungo le rampe della Tangenziale Est.

Più in particolare, a fronte della richiesta iniziale della scrivente di sviluppare una soluzione di potenziamento del nodo di svincolo della A51 mediante l'introduzione di due svolte a destra dirette, la prima per i veicoli in uscita dalla Tangenziale Est e la seconda per i veicoli in provenienza da Segrate, lo scenario analizzato recepisce il vincolo disposto dal Comune di Milano relativamente alla svolta in provenienza da Segrate – incompatibile con i programmati interventi in favore della mobilità dolce – e ipotizza la realizzazione della sola manovra diretta in uscita dalla A51 in direzione Segrate.

Le simulazioni modellistiche condotte indicano pertanto che, a lungo termine, tale modificata configurazione della rotatoria garantirebbe un adeguato efficientamento della rampa n. 3 in uscita dalla A51, che manterrebbe così un adeguato livello di servizio.

Rotatoria Rubattino-Rampe A51 - Verifica con metodo Cetur (ambito urbano)																								
		Configurazione Attuale (Do Nothing)		Inserimento nuova Rampa DX																				
						<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Ramo</th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> </tr> <tr> <th>Rubattino Est</th> <th>Rubattino Ovest</th> <th>Rampe A51</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Numero corsie in ingresso</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Diametro esterno [m]</td> <td>58</td> <td>58</td> </tr> <tr> <td>Larghezza anello [m]</td> <td>8,8</td> <td>8,8</td> </tr> </tbody> </table>	Ramo			1	2	3	Rubattino Est	Rubattino Ovest	Rampe A51	Numero corsie in ingresso	2	2	Diametro esterno [m]	58	58	Larghezza anello [m]	8,8	8,8
Ramo																								
1	2	3																						
Rubattino Est	Rubattino Ovest	Rampe A51																						
Numero corsie in ingresso	2	2																						
Diametro esterno [m]	58	58																						
Larghezza anello [m]	8,8	8,8																						
<i>N.B.: Ciascuno degli scenari sotto indicati fa riferimento ad una diversa configurazione della rotatoria</i>																								
ORIZZONTE TEMPORALE	SCENARIO	INDICATORE	NODO	1 Rubattino Est	RAMO 2 Rubattino Ovest	3 Rampe A51																		
2030	PROGETTO di Lungo Termine Offerta: attuale + interventi programmati (PUMS + GRU Rubattino + Rubattino 44, 6, 84) + interventi di progetto Domanda: attuale + indotto (PUMS + GRU Rubattino + Rubattino 44, 6, 84 aggiornato) + indotto di progetto	Flusso di progetto [V.Eq]	3.253	1.356	979	917																		
		Capacità entrante [V.Eq]	-	1.450	1.238	1.520																		
		Capacità Residua [%]		6,4%	20,9%	39,7%																		
		Perditempo [sec]	15,9	27,4	10,5	4,5																		
	Livello di Servizio	C	D	B	A																			
	PROGETTO di Lungo Termine + Nuova Rampa DX Offerta: attuale + interventi programmati (PUMS + GRU Rubattino + Rubattino 44, 6, 84) + interventi di progetto + Nuova Rampa DX Domanda: attuale + indotto (PUMS + GRU Rubattino + Rubattino 44, 6, 84 aggiornato) + indotto di progetto	Flusso di progetto [V.Eq]	3.127	1.327	1.071	729																		
Capacità entrante [V.Eq]		-	1.479	1.257	1.452																			
Capacità Residua [%]			10,3%	14,8%	49,8%																			
Perditempo [sec]		14,6	20,6	14,9	3,0																			
Livello di Servizio	B	C	B	A																				

Livello di servizio della rotatoria fra via Rubattino e le rampe della A51 nel lungo termine – ora di punta del mattino

Con specifico riguardo alla necessità di prevenire in qualsiasi circostanza la formazione di accodamenti in rotatoria e di preservare le condizioni di sicurezza dell'intersezione in questione, si formulano pertanto le seguenti osservazioni alla proposta presentata:

- la soluzione simulata ha natura di schema di massima, che dovrà essere oggetto di successive fasi di progettazione atte a verificarne la reale fattibilità tecnico-normativa;

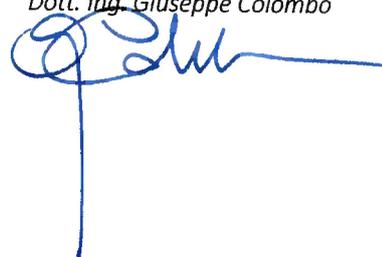
- le modifiche della viabilità ipotizzate andranno considerate in un quadro attuativo per fasi che tenga in debita considerazione le tempistiche previste di apertura all'esercizio della viabilità di collegamento diretto al Centro Intermodale di Segrate, con conseguente superamento della configurazione provvisoria di via Lazio, attualmente incompatibile con gli interventi proposti.

Premesso quanto sopra, la realizzazione della nuova svolta diretta a potenziamento dello svincolo Rubattino, non potendo essere attuata prima dell'apertura al traffico della 'Cassanese bis' che garantirà un ingresso alternativo ai veicoli diretti verso il citato Centro Intermodale, dovrà essere preventivamente convenzionata – in accordo con la scrivente, il Comune di Milano e i proponenti delle procedure VER 0514-MI e VER 0517-MI – definendone nel dettaglio le caratteristiche tecniche e i relativi finanziamenti, questi ultimi a carico dei suddetti proponenti.

Viste le ricadute trasportistiche dello scenario di progetto e i connessi interventi di riqualificazione in corrispondenza della rotatoria di scambio della viabilità locale con la A51, nel prosieguo del procedimento si chiede infine che venga invitato anche il Ministero nel suo ruolo di ente concedente della scrivente concessionaria autostradale.

Distinti saluti.

MILANO SERRAVALLE
MILANO TANGENZIALI S.p.A.
IL DIRETTORE TECNICO
Dott. Ing. Giuseppe Colombo





Città di Segrate

DIREZIONE TERRITORIO E SVILUPPO ECONOMICO

Sezione Sviluppo del Territorio/ LC /CC

PEC: segrate@postemailcertificata.it

Responsabile del procedimento:

Geom. Carlo Cerizza

(02.20902229 - cr.cerizza@comune.segrate.mi.it)

Referente pratica:

T.06.02

Segrate, *data del protocollo*

Inviata solo a mezzo PEC non seguirà originale

Spett.le.
Città Metropolitana di Milano

Area ambiente e tutela del territorio.
ca Responsabile del servizio azioni per
la sostenibilità territoriale,
Susanna Colombo

Consigliere delegato alla Mobilità
Marco Griguolo

PEC: protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it

su.colombo@cittametropolitana.milano.it

m.griguolo@cittametropolitana.milano.it

Oggetto: Nuovi interventi logistici via Rubattino

Gentilissimi,

con riferimento ai procedimenti di verifica di assoggettamento alla VIA degli interventi logistici posti lungo via Rubattino (ver0519-Mi e ver0517-MI), a seguito della riunione tenutasi in via telematica in data 22 Settembre u.s.; considerato che in tale sede ci si è concentrati prevalentemente sul tema della rotatoria posta in corrispondenza dell'uscita della tangenziale Est di via Rubattino; in quanto che al momento della riunione non erano ancora state rese disponibili le "controdeduzioni" relative alle osservazioni di carattere generale sul tema della ricucitura tra i comuni di Segrate e Milano e sulle ripercussioni del traffico sulla viabilità diretta verso Via Cassanese; ci preme significarvi che la posizione più volte espressa dai consulenti dei proponenti riguardo la tardività di alcune richieste degli enti (maturata sul fatto che il procedimento è già alla fase del permesso di costruire) ci appare completamente fuori luogo.

Ente certificato:



Iso 9001:2015

Palazzo Comunale
via I Maggio 20054 - Segrate
Telefono 02/26.902.1 **Fax** 02/21.33.751
PEC: segrate@postemailcertificata.it
C.F. 83503670156 - **P.I.** 01703890150



Abbiamo inoltre apprezzato la posizione critica di CMM anche in merito alla richiesta fatta dagli operatori di ripetere un procedimento che era già stato concluso.

In proposito, volevamo chiarire che le osservazioni del Comune di Segrate scaturiscono, dalla specificità della funzione che oggi si prospetta di inserire sull'asta di via Rubattino. In particolare, a parte il tema di creare ora le condizioni per integrare al meglio le frange urbane dei due comuni, ci preme soprattutto sottolineare la nostra preoccupazione per l'attraversamento della pista ciclabile Linea 5 (progetto Cambio) posta in corrispondenza della rotatoria "Cassanese, Piaggio, Rombon, Fratelli Cervi" dove, già sono avvenuti gravissimi incidenti e dove, essendo oggi prevista la realizzazione di grossi impianti di logistica, il rischio di incidenti è destinato ad aumentare con l'aumentare del traffico di mezzi pesanti e furgoncini.

Un attraversamento con semaforo a chiamata renderà più sicuro l'attraversamento ma, alla luce del nuovo carico di traffico, si produrranno sicuramente fenomeni di incolonnamento di auto in corrispondenza di due svincoli di primaria importanza.

La realizzazione di un attraversamento tramite passerella permetterà di eliminare l'incrocio tra la sopraelevata ciclabile Linea 5 Biciplan e la viabilità stradale, eliminando definitivamente il pericolo che l'impianto semaforico a chiamata può solo ridurre.

Cordiali saluti.

Direzione Territorio e Sviluppo Economico
Il Dirigente

Ing. Annapaola De Lotto
(documento firmato digitalmente)



Fascicolo 10.6\2022\34

Pagina

Spettabili:

BLUE Società di Gestione del Risparmio S.p.A.

c.a.: Sig. Emanuele Neve

Bluesgr@legalmail.it

Studio Tecnico CASTELLI

c.a.: Dott. Giovanni Castelli

info@pec.studiotecnicocastelli.eu

Città Metropolitana di Milano

Servizio Azioni per al Sostenibilità Territoriale -
[ST085](#)

c.a.: Dr.ssa Susanna Colombo

Parco Regionale Agricolo Sud Milano - [ST082](#)

c.a.: Dr.ssa Maria Pia Sparla

e per conoscenza:

Comune di Milano

protocollo@postacert.comune.milano.it

ambiente@pec.comune.milano.it

OGGETTO: Parere motivato della procedura di Screening di Incidenza relativa alla Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale, di competenza della Città metropolitana di Milano, del progetto di nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, sito nel Comune di Milano, fra Via Caduti di Marcinelle e Via R. Rubattino n.87 (Rif. SILVIA: VerVIA492-MI), ai sensi della DGR n.XI-4488 del 29 marzo 2021 e smi, riguardante il recepimento delle linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (V.Inc.A.).

Richiamata la Direttiva Comunitaria 92/43/CEE del 21/05/1992 (detta "Habitat") "Relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche", che all'art. 6, comma 3, sancisce la necessità di una opportuna Valutazione di Incidenza per qualsiasi piano o progetto, non direttamente connesso e necessario alla gestione dei Siti, che possa avere incidenze significative sui Siti Rete Natura 2000;

Visto il D.P.R. n.357 dell'8/09/1997 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della

flora e della fauna selvatiche”, che recepisce la suddetta Direttiva Comunitaria nella normativa nazionale;

Vista la D.G.R. n.4488/2021 “*Armonizzazione e semplificazione dei procedimenti relativi all’applicazione della valutazione di incidenza per il recepimento delle linee guida nazionali oggetto dell’intesa sancita il 28 novembre 2019 tra il governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano*” e smi, che ha modificato le procedure relative alla V.Inc.A., in particolare recependo nell’allegato A le “*Linee guida per la Valutazione di Incidenza (VIncA) – Direttiva 92/43/CEE “Habitat” art.6, paragrafi 3 e 4*”;

Dato atto che alla Città Metropolitana è attribuita la competenza ad esprimere il Giudizio in ordine alle procedure di Valutazione di Incidenza ai sensi, in questo caso in particolare dell’art.4, comma 5 della L.R. n.5/2010, oltre che dell’art. 25 bis della L.R. n.86/1983.

Premesso che in data 5\10\22, prot. n.149386, la Società BLUE ha presentato istanza alla Città Metropolitana di Milano per l’avvio della verifica di assoggettabilità alla V.I.A;

Ricordato che in data 15\11\22, prot. n.175096, allo scrivente Settore è pervenuta l’istanza per avviare lo Screening della Valutazione di Incidenza e l’allegato F debitamente compilato;

Preso atto che in data 13\12\22, prot. n.191895, è pervenuto il “Sentito” (ex-parere obbligatorio) dell’Ente Gestore del Sito, Parco Agricolo Sud Milano, propedeutico al parere di V.Inc.A.;

Precisato che la valutazione ha riguardato il Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050009 “Sorgenti della Muzzetta”.

Con riferimento a quanto in oggetto e a quanto richiamato sopra, si comunica che l’Allegato F “Modulo per lo Screening di Incidenza per il proponente” della D.G.R. n.4488/2021, è stato valutato attentamente, unitamente agli altri elaborati di progetto pervenuti, nell’ambito dell’istruttoria per lo Screening di Incidenza.

A tal riguardo non si sono ravvisate specifiche criticità rispetto agli impatti su Rete Natura 2000. Ciononostante, in termini generali di buone pratiche e di attenzione agli aspetti ambientali, si ritiene opportuno avanzare il suggerimento di rivedere la scelta di ricoprire gli stalli delle auto con una pensilina in acciaio zincato a lamelle inclinate tipo brie-soleil per ombreggiare i parcheggi, optando invece per delle alberature che possano svolgere meglio e con vantaggi ecologici e paesistici la medesima funzione.

Si è altresì tenuto conto del “Sentito” del Parco Agricolo Sud Milano, che si è così espresso: “*Nello specifico si precisa che, analizzati i documenti, l’intervento in oggetto ricade al di fuori del perimetro del Parco Agricolo Sud Milano e si colloca a una distanza di circa 7,5 Km rispetto al Sito Rete Natura 2000 ZSC IT2050009 “Sorgenti della Muzzetta”*”. Vista la collocazione dell’intervento e la presenza di elementi di discontinuità

o barriere di origine naturale o antropica non si presumono incidenze/interferenze dirette, indirette o cumulative sul Sito Rete Natura 2000 presente sul territorio del Parco Agricolo Sud Milano, pertanto si ritiene che nell'ambito del "sentito", come ex parere obbligatorio relativo alla procedura di Screening di Incidenza, il progetto in esame sia positivo."

È stato successivamente compilato l'allegato G "Modulo per lo Screening di incidenza per il valutatore" della medesima delibera, che è allegato al presente parere motivato, completando così l'istruttoria per lo Screening di V.Inc.A..

In particolare, nella Sezione 11 – Conclusione dello Screening specifico, sono state tratte le seguenti conclusioni:

"Sia la localizzazione dell'area destinata al nuovo intervento, in un'area peri-urbana ed ex-industriale, circondata da infrastrutture lineari, che la tipologia e le modalità operative dell'intervento risultano fattori di esclusione per eventuali ricadute sul Sito Rete Natura 2000 considerato.

Peraltro, tale attività non determina alcuna interferenza con elementi di connessione ecologica o preesistenze ecosistemiche. A questo si aggiunge che l'area oggetto della proposta si trova a notevolissima distanza dal Sito Rete Natura 2000 e con la presenza di molti elementi di discontinuità. 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"."

Con la presente si comunica quindi la **conclusione della procedura di V.Inc.A., con esito positivo per lo Screening di Incidenza**, del progetto di nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, da realizzarsi nel Comune di Milano, fra Via Caduti di Marcinelle e Via R. Rubattino n.87, a condizione che vengano rispettate le seguenti condizioni d'obbligo (allegato D della DGR n.XI-4488) tra quelle proposte nell'Allegato F: n.2,3,5,8,10,11,13,14,40,41 e 44.

Si informa infine che tutta la documentazione relativa allo presente procedura verrà caricata sul portale regionale SIVIC, <https://www.sivic.servizirl.it/>.

Si porgono cordiali saluti,

Il direttore del Settore Qualità dell'aria, rumore ed energia
(Marco Felisa)

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

Allegato: Allegato G alla D.G.R. n.4488/2021 "Modulo per lo Screening di incidenza per il valutatore"

Allegato G alla D.G.R.4488/2021

Modulo per lo Screening di incidenza per il valutatore

FORMAT SCREENING DI V.INC.A per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività –VALUTATORE MOD. B	
ISTRUTTORIA VALUTATORE PER SCREENING SPECIFICO	
Oggetto P/P/I/A:	Progetto di nuova costruzione di un edificio destinato a logistica, entro l'ambito per la Grande Funzione Urbana Rubattino nel sub-lotto 3, sito nel comune di Milano, fra la via Caduti di Marcinelle e la via R. Rubattino. Istanza di verifica VIA.
Tipologia P/P/I/A:	<input type="checkbox"/> Piani faunistici/piani ittici -Calendari venatori/ittici <input type="checkbox"/> Piani urbanistici/paesaggistici <input type="checkbox"/> Piani energetici/infrastrutturali <input type="checkbox"/> Altri piani o programmi: <input type="checkbox"/> Ristrutturazione / manutenzione edifici DPR 380/2001 <input checked="" type="checkbox"/> Realizzazione ex novo di strutture ed edifici <input type="checkbox"/> Manutenzione di opere civili ed infrastrutture esistenti <input type="checkbox"/> Manutenzione e sistemazione di fossi, canali, corsi d'acqua <input type="checkbox"/> Attività agricole <input type="checkbox"/> Attività forestali <input type="checkbox"/> Manifestazioni motoristiche, ciclistiche, gare cinofile, eventi sportivi, sagre e/o spettacoli pirotecnici, eventi/riprese cinematografiche e spot pubblicitari, etc. <input type="checkbox"/> Altro (specificare):
Proponente:	BLUE Società di Gestione del Risparmio s.p.a.
<p>La proposta è assoggettata alle disposizioni dell'art. 10, comma 3, D.lgs. 152/06 s.m.i. e pertanto è valutata nell'ambito di altre procedure integrate VIA/VAS -V.Inc.A.?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p> <p>Se, SI, fare riferimento alla procedura e specificare: VIA, di competenza Città Metropolitana di Milano,</p> <p>Rif. SILVIA: verVIA 492MI</p>	
SEZIONE 1 – LOCALIZZAZIONE, INQUADRAMENTO TERRITORIALE, VERIFICA DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE E SINTESI DELLA PROPOSTA	
1.1. LOCALIZZAZIONE ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE	
Regione: LOMBARDIA Comune: MILANO Prov.: MI Località/Frazione: Quartiere Rubattino Indirizzo: Via Rubattino n.87, Milano	<i>Contesto localizzativo</i> <input type="checkbox"/> Centro urbano <input checked="" type="checkbox"/> Zona periurbana <input type="checkbox"/> Aree agricole <input checked="" type="checkbox"/> Aree industriali

Particelle catastali: <i>(se ritenute utili e necessarie)</i>	Foglio 323				<input type="checkbox"/> Aree naturali <input type="checkbox"/> Impianti tecnologici
Coordinate geografiche: <i>(se ritenute utili e necessarie)</i> S.R.:	LAT.				
	LONG.				

Nel caso di **Piano/Programma**, descrivere area vasta di attuazione *(oppure fare riferimento alla specifiche della documentazione di piano o programma)*:

.....

.....

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

	SI	No			
<input type="checkbox"/> File vettoriali/shapefile della localizzazione dell'P/P/I/A			<input checked="" type="checkbox"/> Relazione descrittiva ed esaustiva dell'intervento/attività		
<input type="checkbox"/> Carta zonizzazione di Piano			<input type="checkbox"/> Eventuali studi ambientali disponibili		
<input type="checkbox"/> Relazione di Piano/Programma			<input type="checkbox"/> Cronoprogramma di dettaglio		
<input checked="" type="checkbox"/> Planimetria di progetto e delle eventuali aree di cantiere			<input checked="" type="checkbox"/> Altri elaborati tecnici: Rapporto Preliminare Ambientale		
<input type="checkbox"/> Ortofoto con localizzazione delle aree di P/I/A e eventuali aree di cantiere			<input type="checkbox"/> Altri elaborati tecnici:		
<input type="checkbox"/> Adeguate cartografie dell'area di intervento (anche GIS)			<input type="checkbox"/> Altro:		
<input type="checkbox"/> Informazioni per l'esatta localizzazione e cartografie			<input type="checkbox"/> Altro:		
<input type="checkbox"/> Documentazione fotografica <i>ante operam</i>					

La documentazione fornita dal Proponente è completa e sufficiente ad inquadrare territorialmente il P/P/I/A e comprenderne la portata?

SI NO

Se, No, indicare la documentazione ritenuta necessaria e/o mancante e vedere sez.5.1 e 7:

.....

.....

1.3 - SINTESI DEI CONTENUTI DELLA PROPOSTA

Descrivere (oppure fare riferimento alla specifiche della documentazione presentata dal proponente):

L'intervento interessa la nuova costruzione di un edificio industriale ad uso deposito / magazzino e uffici, costituito da un unico fabbricato, posto al centro del lotto di proprietà, diviso in due principali destinazioni: una ad uso deposito "last-mile" e una a uffici di amministrazione e gestione dell'attività svolta all'interno del magazzino.

l'area oggetto di intervento è quella individuata all'interno della Grande Funzione Urbana (GFU) come sub-lotto 3, destinata ad ospitare funzioni logistica/terziario-direzionali/commerciale (esclusa la Grande Struttura di Vendita). Essa fa parte dell' Ex area industriale Innocenti/Maserati ed ha una superficie fondiaria di 111.274 m².

La nuova costruzione sarà realizzata con elementi prefabbricati in calcestruzzo armato con la struttura portante costituita da un sistema di pilastri e travi prefabbricati. Tutte le aree a verde verranno delimitate da cordoli in cemento e opportunamente piantumate. Gli stalli delle auto saranno invece ricoperti da una pensilina realizzata in acciaio zincato di colore blu scuro antracite, la cui copertura è prevista in lamelle inclinate tipo brie-soleil color Giallo Ocra, con l'obiettivo di ombreggiare i parcheggi, senza però creare vere e proprie coperture impermeabili.

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

SITI NATURA 2000

ZSC	cod.	IT2050009	<i>Sorgenti della Muzzetta</i>
Obiettivi e Misure di conservazione e/o Piano di Gestione		<u>Per ogni sito Indicare lo strumento di gestione e l'atto approvativo</u>	
		IT_-----	Strumento di gestione:.....
		IT_-----	Strumento di gestione:.....
		IT_-----	Strumento di gestione:.....
		IT_-----	Strumento di gestione:.....
		<i>(compilare solo se utile alla valutazione della proposta)</i>	
2.1 - Il P/P/I/A interessa aree naturali protette nazionali o regionali? <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No		Aree Protette ai sensi della Legge 394/91: EUAP -----	
		Eventuale nulla osta/autorizzazione/parere rilasciato dell'Ente Gestore dell'Area Protetta <i>(se disponibile e già rilasciato)</i> : Riportare eventuali elementi rilevanti presenti nell'atto <i>(se utile)</i> :	

Il P/P/I/A interessa altre tipologie di aree tutelate (Ramsar, IBA, fasce di rispetto PAI o D.lgs 42/04 s.m.i., etc.)?

(verifica facoltativa, laddove ritenuta opportuna)

Si No

Se, **Si**, indicare quale ed allegare eventuale parere ottenuto:

Indicare eventuali vincoli presenti:

2.2 - ANALISI PER P/P/I/A ESTERNI AI SITI NATURA 2000

- Sito cod. **IT 2050009** distanza dal sito: circa 7,5 km

Sulla base delle informazioni fornite dal Proponente, la distanza dai siti e gli elementi di discontinuità o barriere fisiche di origine naturale o antropica (es. diversi reticoli idrografici, versanti collinari o montani, centri abitati, infrastrutture ferroviarie o stradali, zone industriali, etc.) presenti tra l'area di attuazione del P/P/I/A ed i siti sopra indicati, sono sufficienti ad escludere il verificarsi di incidenze sui sito/i Natura 2000 medesimi??

Si No

Se, **Si**, descrivere perchè: la distanza dal Sito più prossimo, o meglio, meno lontano, è veramente elevata e dalle Sorgenti della Muzzetta lo separano sia il quartiere industriale che quello residenziale di Redecesio, lo smistamento ferroviario di Segrate, la SP14, il quartiere Milano S Felice e la frazione Millepini di Rodano.

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

Nel caso specifico, considerata la proposta in esame, le informazioni disponibili sul sito/i Natura 2000 in possesso dell'Autorità delegata alla V.Inc.A sono sufficienti per poter procedere all'istruttoria di screening? (se, **No**, quindi se le informazioni in possesso del Valutatore non sono adeguate si procede a Valutazione Appropriata – sez. 12).

SI NO

Se, **No**, perché:

.....

.....

.....

SEZIONE 4- DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE DEL SITO NATURA 2000

SITO NATURA 2000 – cod. sito IT 2050009

Stato di conservazione di habitat e specie di interesse comunitario ed obiettivi di conservazione del sito Natura 2000 presenti nell'area del P/P/I/A (n.b. ripetere tabella per ogni sito/i Natura 2000 interessato/i dalla proposta)

STANDARD DATA FORM	STATO DI CONSERVAZIONE	OBIETTIVO E/O MISURE DI CONSERVAZIONE	PRESSIONI E/O MINACCE
Habitat e Specie di interesse comunitario presenti (All. I e II DH, Art. 4 DU),	Report art. 17 DH o 12 DU, o info più di dettaglio da PdG e MdC.	Obiettivi* e/o Misure di Conservazione e/o Piani di Gestione. (*se definiti)	Report art. 17 DH o 12 DU, o info più di dettaglio da PdG e MdC.

HABITAT			
91E0	C		
3260	B		
3150	B		
3140	B		
53.21	C		
6510	B		
ANFIBI 1167	B		
INVERTEBRATI			
1092	C		
Ulteriori utili informazioni sulle caratteristiche del sito/i Natura 2000 e/o eventuali ulteriori pressioni e minacce identificate nello SDF: <i>(informazioni facoltative)</i>		
4.1 - Determinare se il P/P/I/A è direttamente connesso o necessario alla gestione del sito Natura 2000?			
La proposta è direttamente connessa alla gestione del sito Natura 2000? <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	Se, Si , in che modo la proposta potrà contribuire al raggiungimento di uno o più obiettivi di conservazione del sito?		
SEZIONE 5 – ANALISI DEI POSSIBILI FATTORI DI INCIDENZA			
5.1 - Analisi gli elementi del P/P/I/A ed individuazione di altri P/P/I/A che insieme possono incidere in maniera significativa sul sito Natura 2000			
La descrizione e la caratterizzazione della proposta fornita dal proponente è adeguata per la valutazione del			

possibile verificarsi di incidenza negativa sul sito/i Natura 2000 per il livello di screening?

SI NO

Se, **No**, perché:

.....
.....

Specificare gli elementi del P/P/I/A che possono generare interferenze sul sito Natura 2000:

1.
2.
3.
4.
5.

5.2 - Integrazioni

È necessario richiedere integrazioni alla documentazione relativa alla proposta al fine di identificare tutti i possibili fattori di incidenza? Se, Si, riportare elenco nella sezione 7, parte (A) "Verifica completezza integrazioni". SI NO

Se **SI**, perché:

.....

.....

5.3 - Analisi di eventuali effetti cumulativi

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

SI NO

Se, Si, quali:

1.
2.
3.
4.

In che modo gli effetti di questi ulteriori P/P/I/A possono essere correlati alla proposta in esame?

.....
.....

SEZIONE 6–VERIFICA CONDIZIONI D’OBBLIGO (n.b. sezione da compilare solo per le Regioni e PP.AA che hanno individuato mediante apposito atto Condizioni d’obbligo)

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

SI NO

6.2 -Sono state correttamente individuate Condizioni d'obbligo coerenti con la proposta? (n.b. per ogni condizione d’obbligo inserita valutare se corretta/coerente e idonea Si/No)

Riferimento l’Atto di individuazione delle Condizioni d’Obbligo: DGR 4488\21

.....
Condizioni d'obbligo inserite:

- 2. per accedere all'area interessata dal progetto/intervento/attività non saranno realizzate nuove strade temporanee tra la viabilità esistente e l'area di intervento ma saranno utilizzate quelle già esistenti; SI NO
- 3. per piantumazioni ed inerbimenti saranno utilizzate specie autoctone di provenienza certificata, ecologicamente compatibili o, se in regione biogeografica alpina, fiorume locale; SI NO
- 5. il progetto/intervento/attività non insisterà su aree occupate da Habitat (All.1 Dir. Habitat) e/o habitat di specie (All.2 Dir. Habitat e All.1 Dir. Uccelli); SI NO
- 6. nel caso che durante i lavori si verifichino situazioni di rischio per la flora e la fauna presenti nell'area di intervento, si sospenderanno immediatamente i lavori e si avviseranno tempestivamente i tecnici dell'ente gestore del/i Sito/i, al fine di definire le azioni da condurre per risolvere le eventuali emergenze; SI NO
- 8. in caso di presenza di specie vegetali alloctone invasive nell'area di intervento si provvederà a sostituirle con specie autoctone coerenti con il contesto territoriale; SI NO
- 9. saranno delimitate chiaramente le aree di cantiere e verrà localizzato il più possibile il movimento dei mezzi e lo stoccaggio dei materiali avendo cura di non danneggiare in alcun modo la vegetazione circostante; inoltre, l'area di cantiere sarà circoscritta allo spazio di manovra strettamente necessario; SI NO
- 10. il terreno rimosso durante gli scavi sarà accantonato e riposizionato a fine lavori; SI NO
- 11. saranno impiegati mezzi ed attrezzature il più possibile idonei a minimizzare l'impatto acustico ed il danno ambientale; SI NO
- 13. nel corso dei lavori si adotteranno accorgimenti per evitare la dispersione nell'aria, sul suolo e nelle acque di materiali utilizzati quali malte, cementi e additivi e rifiuti solidi o liquidi derivanti dal lavaggio e dalla pulizia o manutenzione delle attrezzature e in generale qualsiasi tipo di rifiuto; SI NO
- 14. si adotteranno tutte le precauzioni e sarà usata la massima cautela, al fine di evitare sversamenti o perdite accidentali di sostanze inquinanti (idrocarburi, solventi, ecc.), che possano peggiorare lo stato di suolo, sottosuolo e acque superficiali e sotterranee; nel caso di sversamenti accidentali di tali liquidi, si provvederà al loro contenimento e rimozione tramite l'utilizzo di sabbia o di altro materiale inerte; SI NO
- 40. sarà mantenuta la continuità territoriale, attraverso la conservazione di spazi aperti e varchi tra le diverse lottizzazioni, anche prevedendo una continuità tra le aree di verde pertinenziale e riducendo il più possibile la costruzione, al contorno delle proprietà, di muretti e recinzioni impermeabili alla fauna, ai quali preferire la realizzazione di siepi e/o staccionate; SI NO
- 41. sarà garantita la qualificazione ecologica del verde pertinenziale, anche privato, attraverso l'utilizzo

di specie autoctone, certificate ed ecologicamente coerenti con il contesto; SI NO

- 44.nella realizzazione di schermature alberate, sarà prevista la costituzione di filari arborei-arbustivi multispecie e sarà garantito il mantenimento delle specie arboree già presenti, qualora autoctone e coerenti con il contesto; SI NO

Se No, perché: la tipologia dell'attività e soprattutto la distanza dal Sito rendono inutile tale condizione.

SEZIONE 7-VERIFICA COMPLETEZZA INTEGRAZIONI RICHIESTE

Con comunicazione n.(citare riferimento) ... sono state richieste integrazioni al proponente.

Il proponente ha riscontrato la richiesta di integrazioni?

SI NO

Se **No**, procedere all'archiviazione dell'istanza.

Se **Si**, specificare gli estremi della comunicazione con il quale sono state acquisite le integrazioni richieste:

.....

A) La documentazione integrativa riguardo la descrizione e documentazione progettuale è completa e coerente con la richiesta (5.2)?

1)

SI NO

2)

SI NO

3)

SI NO

Se **No**, perché: (n.b..Un eventuale risposta negativa (NO) in questa sezione, determina l'**archiviazione dell'istanza**- sez. 12)

.....

Se **Si**, ritornare a sezione 1.3.

B) La documentazione integrativa riguardo le Condizioni d'Obbligo è completa e coerente con la richiesta (6.3)?

1)

SI NO

2)

SI NO

3)

SI NO

Se **No**, perché: (n.b.. Un eventuale risposta negativa (NO) in questa sezione, determina l'**archiviazione dell'istanza**- sez. 12)

.....

.....

.....

SEZIONE 8 – VERIFICA DELLE POTENZIALI INCIDENZE SUL SITO NATURA 2000 (ripetere per ogni sito Natura 2000 coinvolto)

8.1 Le azioni previste nella proposta corrispondono a pressioni e/o minacce individuate nell'ambito del Report di cui all'art. 17 DH o 12 DU e/o inserite nello Standard Data Form?

SI NO

Se **SI**, quali:

1.
2.
3.

8.2 Le azioni previste nella proposta corrispondono a pressioni e minacce individuate per gli obiettivi di conservazione del sito nel Piano di Gestione e/o nelle Misure di Conservazione?

SI NO

Se **SI**, quali:

1.
2.
3.

8.3 La proposta rientra tra quelle non ammissibili secondo quanto previsto dalle Misure di Conservazione e/o dal Piano di Gestione del sito Natura 2000?

SI NO

Se **Si**, concludere lo screening negativamente e specificare le motivazione (da riportare in sez. 11):

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

Le modalità di esecuzione della proposta sono conformi con quanto previsto dalle Misure di Conservazione e/o dal Piano di Gestione del sito Natura 2000?

SI NO

Se **No**, perché:

Non pertinenti

Le Condizioni d'obbligo inserite sono sufficienti a garantire il rispetto degli obiettivi di conservazione del sito?

SI NO

Se **No**, perché:

SEZIONE 9 - VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA SUL SITO NATURA 2000 (ripetere per ogni sito Natura 2000 coinvolto)

9.1 HABITAT DI INTERESSE COMUNITARIO

Habitat di interesse comunitario (Allegato I DH) interessati dalla proposta:

- Nessuno
-
-

Possibile perdita di habitat di interesse comunitario:

cod. habitat:

(n.b. ripetere per ogni habitat coinvolto)

No

SI

Permanente

Temporaneo

Possibile frammentazione di habitat di interesse comunitario:

cod. habitat:

(n.b. ripetere per ogni habitat coinvolto)

No

SI

Permanente

Temporaneo

9.2 - SPECIE ED HABITAT DI SPECIE DI INTERESSE COMUNITARIO

Specie di interesse comunitario (Allegato II DH e art. 4 DU) interessati dalla proposta:

- Nessuna
-
-

Possibile perturbazione/disturbo di specie di interesse comunitario:

specie:

(n.b. ripetere per ogni specie coinvolta)

No

SI

Permanente

Temporaneo

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

specie:

N. coppie, individui, esemplari da SDF:

No

SI

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

.....

<p>Possibile perdita/frammentazione di habitat di specie:</p> <p>specie:</p> <p>tipologia habitat di specie:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p><i>(n.b. ripetere per ogni habitat di specie coinvolto)</i></p>	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> Permanente <input type="checkbox"/> Temporaneo
--	--	---

9.3 – Valutazione effetti cumulativi	<p>Gli altri P/P/I/A che insistono sul sito Natura 2000 in esame possono generare incidenze cumulative e/o sinergiche significative congiuntamente con la proposta in esame?</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO</p>
---	--

9.4 – valutazione effetti indiretti	<p>La proposta può generare incidenze indirette sul sito Natura 2000?</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO</p> <p>Se Si, quali:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
--	---

SEZIONE 10 - SINTESI VALUTAZIONE

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

SI NO

Se, **Si**, perché:

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

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

SI NO

Se, **Si**, perché:

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

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

SI NO

Se, **Si**, perché:

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

SEZIONE 11 – CONCLUSIONE DELLO SCREENING SPECIFICO

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

Sia la localizzazione dell'area destinata al nuovo intervento, in un'area peri-urbana ed ex-industriale, circondata da infrastrutture lineari, che la tipologia e le modalità operative dell'intervento risultano fattori di esclusione per eventuali ricadute sul Sito Rete Natura 2000 considerato. Peraltro, tale attività non determina alcuna interferenza con elementi di connessione ecologica o preesistenze ecosistemiche. A questo si aggiunge che l'area oggetto della proposta si trova a notevolissima distanza dal Sito Rete Natura 2000 e con la presenza di molti elementi di discontinuità. 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".

SEZIONE 12 – CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO DI SCREENING

SEZIONE 12 – CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO DI SCREENING			
	Esito positivo	Esito negativo	
<p><u>ESITO DELLO SCREENING:</u></p> <p><i>(le motivazioni devono essere specificate nella sezione 12)</i></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> POSITIVO (Screening specifico) <i>Lo screening di incidenza specifico si conclude positivamente, senza necessità di procedere a Valutazione Appropriata; nell'atto amministrativo riportare il parere motivato (Sez. 12) sulla base del quale lo screening si è concluso con Esito positivo.</i></p>	<p><input type="checkbox"/> NEGATIVO</p> <p><input type="checkbox"/> RIMANDO A VALUTAZIONE APPROPRIATA</p>	
		<p><input type="checkbox"/> ARCHIVIAZIONE ISTANZA <i>(motivata da carenze documentali/mancate integrazioni – sez. 8. oppure da altre motivazioni di carattere amministrativo)</i> Specificare (se necessario):</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	
Ufficio / Struttura competente:	Valutatore	Firma	Luogo e data
SETTORE QUALITA' DELL'ARIA, RUMORE ED ENERGIA	Stefano Gussoni	Milano, 27 dicembre 2022