


Milano



Comune  
di Milano

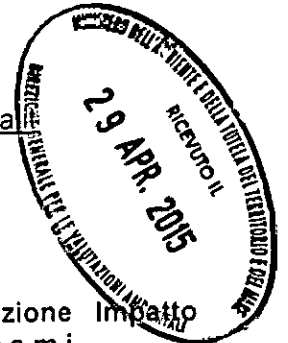
COMUNE DI MILANO  
S POLITICHE AMBIENTA  
PG 235167/2015  
Del 23/04/2015  
PROT. S POLITICHE AM  
(S) MINISTERO AMB.  
23/04/2015

  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali  
E. prot DVA - 2015 - 0011675 del 04/05/2015

Milano,

Spett.le  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare  
Ex Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale  
della Direzione per le Valutazioni e le Autorizzazioni  
Ambientali  
c.a. Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco  
ROMA  
Pec: [DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it)  
[digianfrancesco.carlo@minambiente.it](mailto:digianfrancesco.carlo@minambiente.it)

e p.c. Regione Lombardia  
Direzione Generale Ambiente Energia e Sviluppo  
Sostenibile  
UO Valutazione e Autorizzazioni Ambientali  
Valutazione di Impatto Ambientale  
Piazza Città di Lombardia, 1  
20124 MILANO  
Pec: [ambiente@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente@pec.regione.lombardia.it)



OGGETTO: Procedura di Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Impatto Ambientale (VIA) nazionale ex art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..  
Nodo ferroviario di Milano (ID\_VIP:2941).  
Comunicazione osservazioni.

In relazione alla vostra nota, trasmessa tramite pec il 04/02/2015, in atti PG114383/2015 del 24/02/2015, con la quale si comunicava la richiesta di perfezionamento atti e successiva nota, trasmessa tramite pec in data 20/02/2015, relativa all'avvio del procedimento e della fase di consultazione e raccolta osservazioni relativa alla procedura in oggetto, si esprimono le seguenti osservazioni:

## 1. ASPETTI AMBIENTALI

### 1. Acque sotterranee

- ◊ Sembra non essere presente una chiara descrizione delle opere, in particolare dei sottoattraversamenti rispetto all'andamento di falda, né vi è una chiara rappresentazione degli interventi rispetto ai campo pozzi dell'acqua potabile.

li

Milano



Comune  
di Milano

In tale senso, non è possibile valutare le interferenze delle opere rispetto all'ambiente idrico sotterraneo e si invita ad integrare la documentazione.

- ◇ Si prende atto che i dati di soggiacenza della falda risalgono all'anno 2011 come riportato al paragrafo 7.3.3.2 pag. 101/228 dello Studio Preliminare Ambientale. In considerazione del fatto che, vi sono dei manufatti che presentano parti interrate, e, dall'altra, vi è una generalizzata risalita della falda, si invita ad aggiornare i dati di soggiacenza alle più recenti informazioni.
- ◇ Si rileva che manca una carta piezometrica in adeguata scala che evidenzii l'andamento di falda dell'area oggetto di intervento.

## 2. Acque superficiali

- ◇ Viste le ultime esondazioni verificatesi nel corso del 2014, accadute sul territorio della città di Milano, come riportato al paragrafo 7.3.2 pag. 98/228 dello Studio Preliminare Ambientale, si chiede che vengano meglio analizzate le possibili interferenze delle opere rispetto alle aree di esondazione.

## 3. Ciclo delle acque

- ◇ Si invita a sottoporre il progetto del sistema di smaltimento dei reflui ad ATO Città di Milano – Ufficio d'Ambito Territoriale Ottimale della Città di Milano, per le opportune valutazioni di competenza ed al fine di valutarne la congruità rispetto ai sistemi di smaltimento dei reflui del Comune di Milano.

## 4. Acustica

- ◇ Visto che, le valutazioni all'interno del paragrafo 8.8.9.2, pag.203/228 dello Studio Preliminare Ambientale, evidenziano un impatto significativo sul territorio della componente rumore prodotto per la realizzazione degli interventi in fase di cantiere, si ritiene necessario richiedere al proponente uno studio previsionale di impatto acustico relativo alla fase cantiere, ai sensi della normativa vigente in materia di tutela dall'inquinamento acustico.

## 2. ASPETTI VIABILISTICI

Relativamente al progetto, consistente nella:

- realizzazione di un nuovo sistema di "interconnessioni AV" tra le linee Milano-Bologna e Milano-Venezia lato Bologna/Venezia, al fine di eliminare le interferenze a raso tra il traffico AV diretto a Torino ed i servizi AV attestati a Milano Centrale provenienti da Venezia e Bologna;

Milano



Comune  
di Milano

• riorganizzazione e razionalizzazione della radice lato Milano Centrale dei binari da I a VI, con eliminazione dei tagli a raso per i servizi merci e regionali provenienti da nord e diretti sulla linea Cintura verso Rogoredo e sulla linea Smistamento,

si osserva quanto segue:

1. Nella relazione generale (documento NM0200R05RGMD0000001A), si evidenzia al foglio 6 che "non sono previste variazioni del modello di offerta attuale dell'impianto di Milano Lambrate, che consiste in 711 treni totali al giorno". Relativamente alle motivazioni dell'intervento, viene solamente evidenziato, al foglio 5, che l'inoltro dei collegamenti verso Torino è causa di "possibili conflitti di circolazione".

Si rileva che i ventilati "conflitti di circolazione" della parte certamente più onerosa dell'opera riguardano in realtà l'attraversamento del solo binario diretto a Milano Centrale della linea di Venezia (per la direzione Torino-Bologna) e del solo binario diretto a Bologna da Milano centrale per la direzione Bologna-Torino.

Non si rilevano negli elaborati ulteriori dettagli, con resa evidenza, relativamente alle motivazioni dell'opera e/o risparmi di tempo e miglioramento dell'efficienza attesi sull'esercizio ferroviario, e neppure una qualche forma di valutazione di congruità tra i costi ed i benefici dell'opera.

In mancanza di maggiori dettagli sull'esercizio attuale, dall'orario al pubblico si rileva che la linea di Bologna è oggi interessata da una media di 5 treni/ora in partenza da Milano Centrale, mentre il traffico instradato dalla linea di Bologna a quella di Cintura/bivio Seveso/Torino è pari a 2 treni/ora. Considerata l'elevata velocità ammessa nel tratto interessato (sino a 115km/h) ed ipotizzando l'assoluta precedenza per i treni in uscita da Milano Centrale, si può stimare che il perditempo medio in caso di conflitto sia non superiore a 1,5' per il treno in deviato verso la cintura. Tenendo presente il tempo medio intercorrente tra un transito e l'altro, il che comporta, come riportato nella Relazione, una "possibilità" o, meglio, una probabilità di conflitto, il perditempo medio si riduce a circa 22" per treno. Ipotizzando un carico medio di 500 passeggeri ed un esercizio di 14 ore al giorno, si può quantificare un risparmio di tempo derivante dall'opera di scavalco pari a circa 32.000 ore/anno per la direzione verso nord, mentre per la direzione contraria risulta anche inferiore a causa del minor livello di utilizzo della linea veloce di Venezia (ca 3 treni/h).

Considerando tuttavia che la durata prevista dei lavori è pari a 1989 giorni, pari a 5,5 anni, e che per il nodo di Lambrate transitano 617 treni passeggeri al giorno (cfr "Relazione tecnica di esercizio"), un perditempo di 60" per treno a causa dei rallentamenti imposti dai lavori moltiplicato un carico medio per treno di 500 passeggeri comporterebbe un totale del perditempo causato dai lavori ai passeggeri sui treni in transito da Lambrate pari a oltre 10.000.000 (dieci milioni) di ore. Il rapporto tra tempo perso a causa dei lavori e tempo risparmiato è pari a  $10.000.000 / 32.000 = 312,5$ , che diviso due per considerare anche l'altra direzione (in via cautelativa in quanto i conflitti sono di minore entità essendo la linea veloce di Venezia meno frequentata) porta a stimare un periodo di "ammortamento" del tempo

Uli

Milano



Comune  
di Milano

perso a causa dei lavori pari a circa 156 anni; da ciò parrebbe profilarsi una non congruità dell'opera rispetto ai benefici attesi. Da notare, in aggiunta, che la presenza di più raccordi a monte e a valle della stazione di Lambrate tra le linee in questione, nonché la banalizzazione esistente di tutte le linee transitanti da Lambrate con la possibilità (cfr F.L. 36) di marcia parallela consente in realtà, mediante opportuni instradamenti, di minimizzare il perditempo in caso di conflitto.

2. Anche indipendentemente dalle considerazioni riportate al precedente punto 1), manca negli elaborati un piano di mitigazione dei disagi ai passeggeri causati dai lavori e dalle interruzioni all'esercizio, nel quale devono essere riportate norme precise anche allo scopo di non penalizzare, nell'assegnare le priorità di transito, i servizi regionali rispetto a quelli LP/AV.

3. Lo schema funzionale di progetto risulta tale da causare un incremento dei punti di conflitto alla linea "S16" Albairate-Rho, prevista dal PGT di codesta Amministrazione, dal nuovo PUMS in fase di adozione e dal PTS ferroviario regionale, utilizzando i binari di cintura. Infatti, dalla linea di Mortara BP (binario VI), per immettersi sulla linea Torino / bivio Seveso occorre, in base al nuovo PRG, immettersi prima sul binario III e, quindi, immettersi finalmente verso il T.B: Seveso. Tale configurazione risulta quindi tale da ostacolare la realizzazione della linea S16 o, quanto meno, ne preclude un incremento delle frequenze che è auspicabile per una linea di notevole interesse per l'ambito urbano e sulla quale si prevede la realizzazione di nuove fermate.

4. In linea generale, nella documentazione non è dimostrato che il nuovo assetto di PRG non limiti la funzionalità della stazione e degli instradamenti, in particolare relativamente alle linee di cintura ed il raccordo con Greco. Gli schemi funzionali evidenziano infatti una diminuzione delle possibilità di instradamento e di utilizzo dei binari di stazione, con possibili ripercussioni sulla regolarità dell'esercizio, in particolare in caso di guasti a parte dell'impianto di segnalamento e agli scambi..

5. Il nuovo PUMS in adozione presso codesta Amministrazione prevede la realizzazione di una nuova fermata sulla linea di cintura/Mortara, denominata "Ortica", all'altezza di via Celoria. Tale nuova fermata, che verrebbe servita dalla linea "S9" e dalla futura "S16", avrebbe lo scopo di servire Città Studi a ovest e, ad est, il rione di Ortica, che essendo esterno alla cintura ferroviaria soffre di problemi di accessibilità ed isolamento.

6. Il nuovo PUMS in adozione presso codesta Amministrazione prevede la realizzazione di un nuovo fornice o l'allargamento di quello esistente in via S. Faustino. Si chiede che le opere in oggetto non ne precludano la realizzazione, che anzi andrebbero contestualizzate e adeguatamente temporizzate rispetto all'intervento in oggetto.

L'intervento in oggetto dovrà essere realizzato con modalità tali da non precludere la possibilità di realizzare un nuovo fornice stradale carrabile all'altezza di via Celoria, nonché di allargare quello esistente di via Bassini/le Rimembranze.

Milano



Comune  
di Milano

7. All'interno dell'elaborato "*Relazione di cantierizzazione*" (paragrafo 7.1 "*Flussi di Traffico*") viene stimato un flusso medio giornaliero per la movimentazione dei materiali in ingresso ed in uscita dal sito di progetto pari a 2x (20-25 viaggi/giorno lavorativo) avente una durata complessiva di 32 mesi (flusso previsto per la movimentazione dei principali materiali). Tenendo anche conto del fatto che l'intero cantiere ha una durata pari a 5,5 anni, la documentazione presentata dal proponente non è corredata da un studio di traffico atto a valutare l'impatto indotto dalla movimentazione di cantiere sulla rete della viabilità comunale interessata dal passaggio degli automezzi, come riportata negli elaborati "*Planimetria per fasi con indicazione aree di cantiere, depositi provvisori, piste di cantiere, accessi e viabilità di accesso ai cantieri*".

### 3. ASPETTI URBANISTICI

1. Con riferimento alla localizzazione delle aree di cantiere, come riportate nell'elaborato "*Planimetria della viabilità pubblica interessata dal trasporto dei materiali e di accesso ai cantieri*" si rileva che:

- ◇ nel documento "*Relazione di cantierizzazione*" (NM0200R53RGCA0000001A) viene riportata la previsione di due interventi, uno per Cantiere Armamento (CA01 – pagg 44/46) e l'altro per Area Stoccaggio (AS01 – pagg 49/51) entrambe di proprietà di FS Sistemi Urbani S.r.l.; tali aree ricadono all'interno dell'area dello scalo basso di Lambrate che risulta interessata, con altre, dal procedimento di Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese, promosso dal Sindaco in data 27/07/2007 con Regione Lombardia e il Gruppo FS Italiane S.p.A., per il quale la Conferenza dei Rappresentanti ha disposto in data 20/03/2014 le condizioni per la sottoscrizione. Nella Tavola D01 del Documento di Piano del PGT di Milano le aree interessate dall'Accordo di Programma di cui sopra sono individuate come Ambito di Trasformazione Urbana n° 3 "Lambrate", normato dall'art. 5.1.1.4 delle relative NtA del Documento di Piano. L'utilizzo dell'area CA01 come area di cantiere risulta idoneo in quanto posta all'interno dello scalo ferroviario dismesso; si segnala tuttavia a questo proposito un possibile conflitto con il programma delle trasformazioni urbanistiche prospettate dall'Accordo di Programma in itinere.
- ◇ la sopra citata area destinata a stoccaggio (AS01), ancorché di proprietà della soc. FS Sistemi Urbani, è attualmente utilizzata come area a verde di utilizzo semi-pubblico o condominiale dai residenti del complesso di via Crespi/via San Faustino (consistente in nove palazzine di 3/4 piani per un totale di ca. 80 alloggi) ed è dotata di alberature, anche di dimensioni e qualità pregevoli; per l'area a verde suddetta le indicazioni dell'AdP (vedi schede di indirizzo ATU Lambrate All.3 al Documento di Piano) per la trasformazione urbanistica dell'intero scalo dismesso, prevedono il mantenimento a verde con

Milano



Comune  
di Milano

destinazione pubblica. L'utilizzo prospettato per l'area di stoccaggio (cfr. pag. 29 e seguenti della Relazione di cantierizzazione), che appunto prevede "lo stoccaggio di terre da scavo e la realizzazione di impianti di cantiere per il trattamento di terre da scavo", nonché "pavimentazione delle aree", non pare idoneo sia per la localizzazione, eccessivamente prossima alle abitazioni esistenti, che per opportunità sociale in quanto in conflitto con l'utilizzo attuale, che per la salvaguardia delle caratteristiche ambientali.

- ◇ l'area di stoccaggio "AS02" e l'area di cantiere operativo/stoccaggio "CO02" (identificate catastalmente al foglio 320 mappale 27 e foglio 359 mappale 3 e di proprietà di R.F.I.) ricadono entrambe in Ambiti di Rinnovo Urbano (ARU) come da tavola R02 del Piano delle Regole e vengono normate dagli artt. 16 e 17 delle relative NA. Le aree sono attualmente interessate dalla presenza di orti;
- ◇ l'area su cui si prevede l'installazione del Campo Base, denominata "CB01" (di proprietà dell'Università degli studi di Milano) ricade anche essa in ARU ed è altresì classificata nella tavola S02 del Piano dei Servizi come "area per il verde urbano di nuova previsione (pertinenza indiretta)". In base ai contenuti dell'Art. 5.5 delle Norme Attuative del Piano dei Servizi sulle aree per il verde urbano di nuova previsione, prima della realizzazione dei servizi, è consentita la conduzione del fondo a fini agricoli e l'ortoflorovivaistica. La caratteristica di temporaneità dell'occupazione, tuttavia, rende l'intervento compatibile con i vincoli all'edificazione esistenti, fatta salva l'esigenza di non pregiudicare, con le attività proposte, il futuro utilizzo dell'area a verde pubblico;
- ◇ l'utilizzo delle aree per attività di cantiere e stoccaggio sopra menzionate, stante quanto riportato nel Programma Lavori (NM0200R53PHCA0000001A) e nelle Planimetrie per fasi con indicazione delle aree di cantiere (NM0200R53P6CA0000001A-8A) dovrebbe interessare tutta la durata del cantiere (65 mesi);

2. nella configurazione di progetto presentata, parte del nuovo fascio binari (specificatamente linee "INT BO-VEN BD" e "AV MI-BO BD" nella zona del quartiere Ortica) verrebbe a ricadere parzialmente in aree classificate come ARU dal vigente Piano delle Regole, come è possibile evincere anche dall'analisi dell'elaborato "Uso programmato del suolo" allegato allo Studio Preliminare Ambientale.

3. Con riferimento al sistema dei vincoli presenti sul territorio comunale si rileva che, sia nella configurazione attuale (con riferimento alle linee "Smistamento BP" e "Smistamento BD") che in quella di progetto (con riferimento alle linee "Smistamento BD" e "Cintura BD") parte dei fasci di binari in rilevato prospiciente la Via Rodano risulta compreso nella "Fascia C" del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) con Classe di Rischio R1 (rischio moderato), per le quali si applicano le disposizioni dell'art. 20.7 del Piano delle Regole del PGT.

Milano



Comune  
di Milano

4. All'interno della "Carta idrogeologica e delle permeabilità" e della "Carta geologica" degli elaborati di progetto, la presenza, ad est del rilevato ferroviario, di un corso d'acqua tombato interessante le vie Pitteri e Bistolfi, gli ambiti del quartiere Ortica e del borgo di Cavriano. A tal proposito si specifica che tale elemento non viene identificato all'interno del PGT del Comune di Milano (tavola R09) ne' come facente parte del Reticolo Idrico Principale (RIP), ne come afferente al Reticolo Idrico Minore (RIM).

5. Si richiamano le disposizioni dell'art. 20, comma 6, del Piano delle Regole del PGT di Milano in merito agli interventi ammessi ed agli approfondimenti da espletare relativamente alla classe di fattibilità geologica in cui vengono classificate le aree interessate dagli interventi proposti ("*Classe II - fattibilità con modeste limitazioni*"): "[...]Si tratta di aree nelle quali, in generale, sono ammissibili tutte le categorie di opere edificatorie, fatto salvo l'obbligo di verifica della compatibilità geologica e geotecnica ai sensi del DM 14/01/2008, per tutti i livelli di progettazione previsti per legge[...]".

6. Come dichiarato dal proponente nella relazione generale (rif. pag.60) si rimanda inoltre ad ulteriore accertamento urbanistico presso il Comune di Milano nell'ambito del successivo iter autorizzatorio da porre in essere sulla base del progetto definitivo.

Si coglie l'occasione per inviare distinti saluti.

**IL DIRETTORE DEL SETTORE  
POLITICHE AMBIENTALI ED ENERGETICHE  
Luigi VIGANI**

Responsabile del Servizio: D.ssa Antonella De Martino  
Pratica trattata da: D.ssa Antonella De Martino e Arch. Milena Locatelli (02.884.54397)

## **Pec Direzione**

---

**Da:** AttuazionePoliticheAmbiente@cert.comune.milano.it  
**Inviato:** mercoledì 29 aprile 2015 11:49  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** "Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Impatto Ambientale - Nodo ferroviario di Milano (ID\_VIP:2941)  
**Allegati:** ZS0000902@comune.milano.it\_20150429\_102326.pdf

Buongiorno,

non avendo avuto alcun riscontro (ricevuta di ritorno) relativamente alla PEC con medesimo oggetto inoltrata il 23/04/2015, si riinvia la nota in oggetto.

Distinti saluti  
Servizio tutela acque e territorio  
Comune di Milano