

D.g.r. 2 agosto 2018 - n. XI/500

Espressione del parere al ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in merito al progetto di «Aeroporto di Milano Linate – Master Plan 2015-2030 nei comuni di Milano, Segrate e Peschiera Borromeo (MI)». Proponente: ENAC. Ente nazionale aviazione civile. Manifestazione della volontà regionale sull'intesa stato regione ai sensi del d.p.r. 383/1994

LA GIUNTA REGIONALE

Visti:

- il d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152: «Norme in materia ambientale», con specifico riferimento alla Parte Seconda, Titolo III;
- la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 «Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale», nonché i provvedimenti organizzativi della X legislatura;
- la l.r. 2 febbraio 2010, n. 5 «Norme in materia di valutazione d'impatto ambientale»;
- il r.r. 21 novembre 2011, n. 5 di attuazione della l.r. 5/2010;
- il d.p.r. 18 aprile 1994, n. 383 «Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale»
- la legge 7 agosto 1990 n. 241 «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di accesso ai documenti amministrativi»;
- il d.lgs. 18 agosto 2000, n. 267 «Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali»;
- la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 «Testo unico delle Leggi Regionali in materia di organizzazione e personale»;
- il decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 1 del 29 marzo 2018 «XI Legislatura. Nomina dei componenti della Giunta Regionale»;
- la d.g.r. 126, 17 maggio 2018: «Il Provvedimento Organizzativo 2018»;
- la d.g.r. 294, 28 giugno 2018: «IV Provvedimento Organizzativo 2018»;

Considerato che il codice ambientale prevede:

- All'art. 7, comma 5 che «in sede statale, l'autorità competente è il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare» e che il provvedimento di V.I.A. venga espresso «di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali, che collabora alla relativa attività istruttoria»;
- All'art. 25, comma 2 che, nel caso dei progetti sottoposti a V.I.A. statale, l'autorità competente acquisisce il parere delle Regioni interessate;

Preso atto che:

- In data 27 febbraio 2017 sono stati depositati presso l'U.O. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali dell'allora Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile [in atti regionali prot. T1.2017.12836] – da parte di ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile (nel seguito il «Proponente») – lo studio di impatto ambientale (nel seguito «s.i.a.») e il progetto definitivo con la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), relativa al progetto: «Aeroporto di Milano Linate – Master Plan 2015-2030»;
- In data 27 febbraio 2017 è avvenuta la pubblicazione, ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. 152/2006, dell'avviso di deposito dell'istanza e della documentazione allegata sui quotidiani «Il Corriere della Sera» e «Il Giorno»;
- In data 6 febbraio 2018 è avvenuta la ripubblicazione dell'avviso per il deposito di documentazione integrativa volontaria sui quotidiani: «Il Corriere della Sera», e «Il Giorno»;
- La documentazione depositata dal Proponente ed esaminata nell'ambito dell'istruttoria per l'espressione del parere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è comprensiva di:
 - documentazione progettuale con allegati;
 - studio di impatto ambientale e di incidenza;
 - sintesi non tecnica;
 - progetto di monitoraggio ambientale;
 - studi specialistici relativi alle componenti atmosfera, rumore, luminosità, campi elettromagnetici, vegetazione, suolo e sottosuolo, flora e fauna;
 - elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in ma-

teria ambientale, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio del progetto;

- integrativa volontaria, depositata in data 6 febbraio 2018 e consistente in:
- chiarimenti in fase istruttoria;
- controdeduzioni alle osservazioni del pubblico pervenute al MATTM;
- Gli Enti territoriali competenti per l'espressione del parere nell'ambito della procedura di V.I.A. (Città Metropolitana di Milano, Comune di Milano, Comune di Segrate, Comune di Peschiera Borromeo) sono stati convocati nella riunione svoltasi in data 11 maggio 2017 per la presentazione dello S.I.A. presso gli uffici regionali, coinvolgendo anche i seguenti Enti interessati dal progetto: Comuni di Pioltello (MI), San Donato Milanese (MI) e San Giuliano Milanese (MI);

Rilevato che:

- All'interno dei 24 obiettivi proposti dal Piano Territoriale Regionale (PTR) per la crescita durevole della Lombardia, quelli rilevanti rispetto al nuovo Masterplan sono rappresentati dall'obiettivo 5 e dall'obiettivo 20, rispettivamente riguardanti:
 - «Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili)», da perseguire tra l'altro attraverso «la promozione della qualità architettonica degli interventi, [...], il recupero delle aree degradate e l'integrazione funzionale»;
 - «Promuovere l'integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati»;
- Gli obiettivi sostenuti dal Masterplan sullo scenario 2030 tendono soprattutto ad un progressivo miglioramento di aspetti «qualitativi» quali ad esempio: l'incremento di sicurezza, efficienza e regolarità delle operazioni, mediante lo sviluppo di tecnologie innovative, maggior confort e più ampia gamma di servizi offerti all'utenza aeroportuale, nuove opportunità di integrazione con il territorio, favorite anche dal miglioramento dei sistemi di accesso (nuova linea metropolitana), attenzione al risparmio energetico;
- Gli interventi previsti dal Masterplan affrontano differenti sistemi funzionali e diverse opere, di seguito brevemente richiamati:
 - Accessibilità all'aeroporto (viabilità, parcheggi, percorsi): è prevista la riqualificazione del sistema viario a diretto servizio del terminal, il potenziamento e la razionalizzazione dei parcheggi esistenti (anche mediante l'inserimento di nuovi parcheggi multipiano) e modifiche ai percorsi di distribuzione interna al sedime;
 - Opere connesse alle infrastrutture di volo che, pur confermando la configurazione attuale, comportano l'ampliamento dei piazzali per aeromobili, la realizzazione di una nuova area destinata alle operazioni di «de-icing», interventi complessivi di sostituzione delle strutture obsolete, con la dismissione, ad esempio, della pista minore, nonché opere di riqualificazione delle pavimentazioni delle piste di volo;
 - Interventi di riqualificazione e ampliamento del terminal passeggeri orientati al potenziamento dei controlli di sicurezza e dell'offerta commerciale e al restyling del fronte prospettante il piazzale di accesso (interventi sfalciati dalla procedura di VIA statale con nota del MATTM di prot. U.8500 del 12 aprile 2018);
 - Strutture a servizio delle attività aeroportuali quali l'inserimento della nuova torre di controllo, la riorganizzazione dell'area cargo e la realizzazione di nuovi hangar;
 - Interventi di rinnovamento delle strutture tecnologiche e degli impianti, finalizzati a migliorare il servizio riducendo i consumi energetici. In particolare il «Masterplan» prevede la ricollocazione dell'area adibita a deposito carburanti;

Vista la «Relazione di istruttoria» approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la VIA di cui all'art. 5 del r.r. 5/2011, nel-

Serie Ordinaria n. 33 - Lunedì 13 agosto 2018

la seduta n. 14 del 25 luglio 2018, Allegato A parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, qui richiamata ai sensi e per l'effetto dell'art. 3 della legge 241/1990 ai fini della motivazione del presente atto;

Rilevato che, alla luce dei contenuti della relazione istruttoria, ed in forza della valenza programmatica delle azioni di sviluppo del sistema infrastrutturale nel quale si inserisce l'intervento in argomento, in ordine alla compatibilità ambientale del progetto, si debbano sviluppare le condizioni e prescrizioni di cui al paragrafo 7.3 - «Quadro delle prescrizioni» della Relazione istruttoria allegata sotto «A» quale parte integrante e sostanziale del presente atto;

Ritenuto di condividere i contenuti e gli esiti della suddetta Relazione di Istruttoria;

Dato atto che, ai sensi dell'art. 11, comma 1 bis, della l.r. 2 febbraio 2010, n. 5, l'espressione del parere Regionale nell'ambito della procedura di VIA statale, costituisce manifestazione della volontà regionale sull'Intesa Stato Regione ai sensi del d.p.r. 383/1994, cui l'intervento in oggetto è sottoposto;

Visto il PRS della XI Legislatura approvato con d.c.r. n. XI/64 del 10 luglio 2018;

All'unanimità dei voti, resi nei modi e termini di legge;

DELIBERA

1. di approvare la «Relazione di istruttoria», Allegato A parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

2. di esprimere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 25 del d.lgs 152/06 il seguente parere: si ritiene che dall'analisi dello Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto di «Aeroporto di Milano Linate - Master Plan 2015-2030», presentato dal Proponente E.NA.C. s.r.l., nei Comuni di Milano, Segrate e Peschiera Borromeo, emergano carenze e criticità collegate principalmente alle componenti accessibilità/viabilità, salute pubblica, atmosfera e nuova localizzazione dell'area carburanti (così come delineate nella Relazione di Istruttoria - All. A parte integrante), e che tali lacune possano essere colmate mediante approfondimenti progettuali, accorgimenti tecnici nonché misure di monitoraggio e compensazione ambientale, secondo quanto riportato nel relativo quadro prescrittivo di cui al paragr. 7.3 della Relazione di Istruttoria;

3. di esprimere favorevole volontà di Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera, ai sensi del d.p.r. 383/1994, alle medesime condizioni di cui al punto 2;

4. di disporre che il presente atto sia trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e ai seguenti Enti: Città Metropolitana di Milano, Parco Agricolo Sud Milano, Comune di Milano, Comune di Peschiera Borromeo, Comune di Pioltello, Comune di San Donato Milanese, Comune di San Giuliano Milanese, Comune di Segrate e ARPA;

5. di provvedere alla pubblicazione sul BURL della presente deliberazione, ad eccezione della «Relazione di istruttoria», Allegato A parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, che sarà contestualmente pubblicata sul sito web www.cartografia.regione.lombardia.it/silvia/.

Il segretario: Fabrizio De Vecchi



Regione Lombardia

Giunta Regionale

Direzione Generale Ambiente e Clima

U.O. VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale Nazionale, inerente il progetto:

“Aeroporto di Milano Linate -Masterplan 2015-2030”

Proponente: **ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile**

Rif. nel sistema informativo regionale “S.I.L.V.I.A.”: procedura NAZ. **182**

Codice procedura MATTM (ID_VIP): **3565**

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Approvata dalla Commissione Istruttoria Regionale per la V.I.A.
nella seduta Plenaria n. 14 del 25/7/2018 (art. 5 del r.r. 5/2011)



Indice

1. Premessa	3
1.1 Procedura per l'espressione del parere regionale al Ministro dell'ambiente.....	3
1.2 Documentazione esaminata	4
2. Ambito territoriale, inquadramento programmatico, pianificatorio e vincolistica.....	4
2.1 Piano Territoriale Regionale (PTR) e Piano Paesaggistico Regionale (PPR)	5
2.2 Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Milano (PTCP).....	6
2.3 Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano	6
2.4 Piano Stralcio Per L'assetto Idrogeologico (PAI)	7
2.5 Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA)	8
2.6 Piano cave della Città Metropolitana di Milano	8
2.7 Piano di Governo del Territorio (PGT) di Milano	8
2.8 Piano di Governo del Territorio (PGT) di Segrate.....	9
2.9 Piano di Governo del Territorio (PGT) di Peschiera Borromeo	9
2.10 Vincoli ambientali, paesaggistici, storici e archeologici.....	9
3. Descrizione dello stato di fatto e di progetto.....	10
3.1 Stato di fatto	10
3.1.1 Infrastrutture di volo	10
3.1.2 Parcheggi esistenti	11
3.2 Alternative progettuali/opzione zero	12
3.3 Interventi in progetto	12
3.3.1 Opere previste nel Masterplan	12
3.3.2 Nuova area carburanti	13
3.3.3 Sistemazione fiume Lambro.....	14
3.4 Accessibilità, parcheggi e studio di traffico	15
3.4.1 Viabilità	15
3.4.2 Parcheggi, soste	15
3.4.3 Dinamiche di traffico aereo.....	16
3.5 Gestione terre da scavo e rifiuti da demolizione.....	17
4. QUADRO AMBIENTALE E ANALISI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI	18
4.1 Ambiente idrico.....	18
4.1.1 Acque superficiali	18
4.1.2 Acque sotterranee	18
4.2 Atmosfera	19
4.3 Rumore.....	19
4.4 Suolo e sottosuolo	21
4.5 Paesaggio.....	21
4.6 Flora, fauna ed ecosistemi, biodiversità	22
4.7 Rischio industriale, sicurezza.....	23
4.8 Salute pubblica.....	24
4.9 Traffico e viabilità	24
4.10 Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA).....	29
6. OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI ISTRUTTORI	30
6.1 Osservazioni del pubblico e pareri Enti Territoriali.....	30
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E PARERE REGIONALE	34
7.1 Considerazioni conclusive	34
7.2 Parere regionale.....	34
7.3 Quadro delle prescrizioni	34
APPENDICE.....	39



1. Premessa

In data 27/02/2017 sono stati depositati presso l'U.O. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali dell'allora Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile [in atti regionali prot. T1.2017.12836] – da parte di ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile (nel seguito il "Proponente") – lo studio di impatto ambientale (nel seguito "s.i.a."), il progetto definitivo e la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) relativa al progetto: "Aeroporto di Milano Linate – Master Plan 2015-2030.

Copia della documentazione è stata depositata presso gli Enti Locali interessati dall'intervento: Comune di Milano, Comune di Peschiera Borromeo (MI), Comune di Segrate (MI) e Città Metropolitana di Milano.

La tipologia dell'intervento è quella definita dalla categoria progettuale punto 10: "*Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza nonché aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza*", dell'allegato II alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006 - tipologia progettuale, per la quale è prevista la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) nazionale.

In data 27/02/2017 è avvenuta la pubblicazione, ai sensi dell'art. 24 del d.lgs. 152/2006, dell'avviso di deposito dell'istanza e della documentazione allegata sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "Il Giorno".

In data 06/02/2018 è avvenuta la ripubblicazione dell'avviso per il deposito di documentazione integrativa volontaria sui quotidiani: "Il Corriere della Sera", e "Il Giorno".

1.1 Procedura per l'espressione del parere regionale al Ministro dell'ambiente

Per l'espressione del parere regionale, previsto dall'art. 25, comma 2 del d.lgs. 152/2006 si è proceduto come disposto dall'art. 11 della l.r. 5/2010 e dall'art. 4 del r.r. 5/2011.

La procedura di VIA è stata caratterizzata dai seguenti passaggi amministrativi:

- In data 11/05/2017 è stata effettuata la riunione tecnico-istruttoria finalizzata all'illustrazione del progetto e dei contenuti dello SIA da parte del Proponente alla Commissione istruttoria regionale per la VIA (nel seguito "CVIAR") e agli Enti Locali interessati al progetto (oltre a quelli interessati, anche i seguenti: Comune di San Giuliano Milanese (Mi), Pioltello (Mi) e San Donato Milanese - Mi);
- In data 24/05/2017 è stato effettuato il sopralluogo istruttorio regionale, al quale hanno partecipato, oltre al Proponente, i rappresentanti della CVIAR e degli Enti territoriali interessati;
- In data 27/09/2017 è stato effettuato il sopralluogo istruttorio della Commissione VIA statale (più avanti CVIAs), al quale hanno partecipato oltre al Proponente, i rappresentanti della Commissione VIAR;
- In data 27/10/2017 la Struttura VIA regionale ha trasmesso [in atti regionali prot. T1.2017.0062590] richiesta di integrazioni all'Autorità competente alla VIA (Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - MATTM);
- In data 06/02/2018 [prot. rif. reg. T1.2018.6721], il Proponente ha depositato presso la Regione Lombardia documentazione integrativa volontaria denominata: "*Chiarimenti in fase istruttoria*", provvedendo a contestuale ripubblicazione dell'avviso sui quotidiani nazionali;



- In data 06/03/2018 il Proponente con nota di prot. 24175, ha richiesto al MATTM una valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del d.lgs. 152/06 per il progetto di "riqualifica "corpo F" aerostazione del Terminal Passeggeri dell'Aeroporto di Milano Linate", che consiste in uno stralcio delle opere previste nel Master Plan 2030, in corso d'istruttoria;
- In data 12/4/2018 il MATTM ha dato riscontro alla richiesta del Proponente stralciando dalla procedura di VIA il progetto di "riqualifica -corpo F", di cui al paragrafo precedente, affermando che l'autorizzazione del progetto di che trattasi: "...*possa essere anticipata rispetto al Masterplan per il quale è in corso il procedimento di VIA*";
- In data 24/05/2018 la Struttura VIA regionale [in atti regionali prot. T1.2018.0026769] ha pertanto richiesto agli Enti territoriali interessati, nonché alla CVIAR il parere in merito al progetto in questione ed ai contenuti della documentazione depositata, al fine dell'espressione del Parere Regionale in ambito di VIA statale;
- Non risultano alla data odierna, da quanto pubblicato dal MATTM su proprio sito istituzionale, atti relativi all' approvazione della relazione istruttoria Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS.

1.2 Documentazione esaminata

E' stata esaminata la seguente documentazione progettuale:

- Depositata in data 27/02/2017 e consistente in:
 - Documentazione progettuale con relativi allegati;
 - Studio di impatto ambientale e di incidenza;
 - Sintesi non tecnica;
 - Progetto di monitoraggio ambientale;
 - Studi specialistici relativi alle componenti atmosfera, rumore, luminosità, campi elettromagnetici, vegetazione, suolo e sottosuolo, flora e fauna;
 - Elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio del progetto;
- Integrativa volontaria, depositata in data 6/2/2018 e consistente in:
 - Chiarimenti in fase istruttoria;
 - Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico pervenute al MATTM.

2. Ambito territoriale, inquadramento programmatico, pianificatorio e vincolistica

L'aeroporto di Linate, ubicato ad est della città di Milano, a circa 7 km dal centro urbano, ha un'estensione di circa 350 ettari e interessa il territorio dei Comuni di Milano, Peschiera Borromeo e Segrate. Il sedime aeroportuale, pur essendo posto esternamente ai territori tutelati del Parco regionale Agricolo Sud Milano, è interamente circondato dai "territori agricoli e verde di cintura urbana, ambito dei piani di cintura urbana" (art. 26, N.T.A. P.T.C.) - Comparto 4 - Parco Est "Idroscalo" e Comparto 5 "Lambro Monluè".

Il "Masterplan Aeroportuale" di Linate rappresenta lo strumento di previsione, pianificazione e programmazione degli interventi di sviluppo aeroportuale, propedeutico alla realizzazione delle opere individuate all'interno del sedime dell'aeroporto stesso.

Obiettivo principale del "Masterplan" è quello di delineare le linee guida di intervento atte a consentire il soddisfacimento della domanda di trasporto aereo, aumentando la qualità dei livelli di servizio dell'aeroporto – senza una previsione di incremento dei volumi di traffico che si attestano



su un trend di crescita molto contenuto – prefigurando l’assetto futuro delle infrastrutture in uno scenario di breve (5 anni), medio (10 anni) e lungo periodo (15 anni).

L’ambito territoriale dell’aeroporto di Linate è caratterizzato da un forte sviluppo urbanistico anche in considerazione dell’attivazione della Linea metropolitana 4 “San Cristoforo FS – Linate”, oggi in corso d’opera, con l’inserimento di una stazione direttamente connessa al terminal passeggeri che permetterà il collegamento diretto tra la città e l’aeroporto, favorendo l’interconnessione con la rete metropolitana e ferroviaria suburbana.

Il “Masterplan” comporta un complessivo riassetto e riqualificazione del terminal aeroportuale, consolidando lo scalo di Linate come “City airport” attraverso un complessivo ammodernamento delle strutture e una valorizzazione delle aree di pertinenza con l’inserimento di nuovi servizi, collegati alle attività aeroportuali e rivolti anche all’ambito territoriale più allargato.

E’ prevista una riconversione delle attuali funzioni aeroportuali a favore di nuove destinazioni d’uso complementari alle attività del terminal, maggiormente orientate ad una vocazione “urbana” di tipo terziario che favorisca l’integrazione con il territorio circostante. In tale ottica rientrano gli interventi volti alla creazione di un sistema di spazi pubblici, connessi all’interscambio con la linea metropolitana 4, tra il Parco Forlanini e il Parco dell’Idroscalo, ed in particolare la riqualificazione della parte est dell’aeroporto che fronteggia il bacino dell’Idroscalo, il cosiddetto “waterfront”.

2.1 Piano Territoriale Regionale (PTR) e Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con DCR n. 951 del 19 gennaio 2010 e suoi successivi aggiornamenti hanno, in base alla LR 12/2005, natura ed effetti di Piano Paesaggistico Regionale (PPR), andando ad integrare ed aggiornare il precedente Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) approvato nel 2001, in linea con la Convenzione Europea del Paesaggio e con il D.lgs. 42/2004.

L’aeroporto di Milano Linate, svolge un ruolo fondamentale all’interno del sistema aeroportuale lombardo e nazionale poiché, insieme ad altri scali, serve la domanda di trasporto generata da una delle maggiori aree produttive presenti in Europa. La vicinanza dell’aeroporto al centro cittadino e la rete dei trasporti di superficie che fa capo a Milano (recentemente potenziata anche dall’apertura della Bre-Be-Mi e della Tangenziale est esterna di Milano, e, tra poco anche dalla metropolitana M4) mettono questa importante infrastruttura a disposizione di un bacino di utenza di considerevoli dimensioni e importanza, anche se – dopo l’apertura della nuova area terminale di Malpensa avvenuta nel 1998 e il conseguente trasferimento in tale scalo di una parte dei voli – il traffico attuale risulta limitato ai collegamenti nazionali e a quelli da/per le maggiori città europee. Linate è inoltre al centro di un complesso sistema di reti infrastrutturali.

Muovendo dall’insieme di tali considerazioni, il Masterplan 2015-2030 ha assunto nell’innalzamento della qualità aeroportuale e, nello specifico, nell’incremento del livello di servizio dell’aeroporto il proprio obiettivo guida. A tale riguardo occorre precisare che l’incremento delle superfici dedicate all’utenza aeroportuale ed il connesso aumento del livello di servizio costituiscono solo il parametro di natura quantitativa mediante il quale è per l’appunto possibile misurare l’innalzamento della qualità dei servizi offerti: la configurazione fisica dell’aeroporto di progetto si differenzia da quella attuale non per un incremento delle aree antropizzate quanto per una loro più razionale e funzionale distribuzione all’interno del sedime aeroportuale che, difatti, non risulta modificato; i volumi previsti, integrativi-sostitutivi sono contigui o prossimi ad altri edifici esistenti per ampliamento aeroporto (riqualificazione, razionalizzazione degli spazi e volumetrie), con nuove strutture (torre controllo in particolare) e parcheggi (multipiano).



All'interno dei 24 obiettivi proposti dal Piano Territoriale Regionale (PTR) per la crescita durevole della Lombardia, quelli rilevanti rispetto al nuovo Masterplan sono rappresentati dall'obiettivo 5 e dall'obiettivo 20, rispettivamente riguardanti:

- «Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili)», da perseguire tra l'altro attraverso «la promozione della qualità architettonica degli interventi, [...], il recupero delle aree degradate e l'integrazione funzionale»;
- «Promuovere l'integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati».

La configurazione finale dell'aeroporto secondo l'assetto individuato dal Masterplan non risulta differente da quella attuale quanto piuttosto più razionale e funzionale in ragione delle differenti destinazioni d'uso delle diverse aree aeroportuali.

2.2 Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Milano (PTCP)

Lo s.i.a. analizza correttamente la pianificazione territoriale e settoriale che interessa il comparto, approfondendo anche il tema della coerenza del progetto con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), approvato con d.c.p. n.93 del 17/12/13.

L'area aeroportuale di Linate è circondata da un Territorio tutelato dal PTCP in aree protette alla rete verde, a Parchi della Terra e dell'acqua.

La Rete Verde delinea secondo il Masterplan quel sistema integrato di boschi, alberati e spazi verdi finalizzato alla qualificazione e ricomposizione paesaggistica dei contesti urbani e rurali, alla tutela dei valori ecologici e naturali del territorio, al contenimento del consumo di suolo e alla promozione di una migliore fruizione del paesaggio.

I Parchi della terra e dell'acqua fanno comunque parte di un progetto strategico più ampio del PTCP denominato: "Nuovi paesaggi" finalizzato a restituire unitarietà al territorio della provincia milanese, mediante la creazione di un'armatura infrastrutturale adatta alle esigenze di interconnessione delle persone, delle merci e delle informazioni, e al tempo stesso, capace di mantenere e, in alcuni casi, realizzare un tessuto connettivo ambientale per la tutela della biodiversità. Tale progetto si articola in grandi dorsali territoriali, Parco della terra e Parco dell'acqua.

Il primo potrà attuarsi secondo quanto previsto dal Parco Agricolo Sud Milano, in merito ai territori agricoli e a verde di cintura urbana di cui si compone che, per la loro collocazione intermedia tra l'urbanizzato dell'area milanese e i territori agricoli della cintura metropolitana, costituiscono una preziosa fascia di connessione tra città e campagna e circondando l'area aeroportuale.

Il secondo ha come punto di partenza l'Idroscalo che potrà essere integrato con nuove aree messe a disposizione dai Comuni di Segrate e Peschiera Borromeo.

2.3 Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano

Il territorio del Parco Agricolo Sud Milano è disciplinato dalla legge regionale 23/04/1990, n. 24, ora confluita nel "Testo unico delle leggi regionali in materia di istituzione di parchi", legge



regionale 16/07/2007, n. 16 e da un Piano Territoriale di Coordinamento (di seguito P.T.C.) approvato con deliberazione della Giunta Regionale 7/818 del 3/08/2000.

Il sedime aeroportuale, pur essendo posto esternamente ai territori tutelati del Parco regionale Agricolo Sud Milano, è interamente circondato dai “territori agricoli e verde di cintura urbana, ambito dei piani di cintura urbana” (art. 26, N.T. A. P.T.C.), Comparto 4 Parco Est “Idroscalo” e Comparto 5 “Lambro Monluè”.

Rispetto al P.T.C. del Parco Agricolo Sud Milano l’ambito del fiume Lambro, che costituisce uno dei principali corridoi ecologici fluviali del Parco, è ricompreso nel Comparto 5 sopraccitato “Lambro Monluè” dei Piani di Cintura Urbana, i cui orientamenti e indirizzi progettuali sono volti alla sistemazione e valorizzazione dell’ambito vallivo del fiume anche attraverso il recupero ambientale delle aree degradate poste a sud dell’aeroporto di Linate.

Si richiamano, inoltre, i contenuti della “Norma generale di tutela delle acque e dell’assetto idrogeologico” di cui all’art. 18 delle N.T.A., che individua tra gli obiettivi prioritari del P.T.C. del Parco quello del miglioramento delle caratteristiche qualitative delle acque superficiali e sotterranee nonché la disciplina delle “Zone di protezione delle pertinenze fluviali” (art. 33, N.T.A. del P.T.C.), riferite ai corsi d’acqua naturali del Parco (Fiume Lambro, Fiume Lambro meridionale, Colatore Addetta e Torrente Molgora), in cui gli interventi sono prevalentemente indirizzati al rafforzamento, alla ricostruzione e alla valorizzazione dei caratteri di naturalità ed al consolidamento idrogeologico.

Il P.T.C. del Parco Agricolo Sud Milano prevede ulteriori specifiche normative volte ad assicurare la tutela delle caratteristiche geomorfologiche del terreno e dell’assetto idrogeologico, la salvaguardia dei corsi d’acqua e relative sponde nonché dei fontanili, la continuità e l’efficienza della rete idrica, orientando gli interventi alla conservazione e all’incremento dei caratteri di naturalità con particolare riferimento alle diversità floristiche, alla presenza di specie autoctone e alla ricettività della fauna.

2.4 Piano Stralcio Per L’assetto Idrogeologico (PAI)

Gran parte del sedime aeroportuale rientra nelle “Aree di pericolosità e rischio alluvioni” relative al corso del fiume Lambro confinante a ovest con l’aeroporto, individuate dall’Autorità di Bacino del fiume Po con delibera n.5/2015 del 17/12/15 tramite il “Piano di gestione del rischio alluvioni del distretto idrografico padano” (PGRA), quest’ultimo definitivamente approvato con d.p.c.m. del 27/10/16, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 06/02/17.

Con d.g.r. n. X/6738 del 19/06/17, pubblicata sul BURL n.25 del 21/06/17, sono entrate in vigore le disposizioni regionali concernenti l’attuazione del PGRA, nel settore urbanistico e di pianificazione dell’emergenza, ai sensi dell’art. 58 delle norme di attuazione del piano stralcio per l’assetto idrogeologico (PAI) del bacino del Fiume Po, così come integrate dalla variante adottata in data 7/12/16 con deliberazione n. 5 dal comitato istituzionale dell’autorità di bacino del Fiume Po.

In particolare buona parte dell’area “Aviazione generale” e relativi hangar ricadono nella Fascia C, delimitata dal limite di progetto tra la fascia B e la fascia C del PAI (art.31, comma5, delle NdA del PAI) e nella area a “Pericolosità P2” del Piano di Gestione e Rischio Alluvioni (PGRA), le cui norme prevedono le limitazioni e prescrizioni previste per la fascia B del PAI.

Anche le aree per i futuri depositi di carburante, a sud-ovest dell’area “aviazione generale”, sono ricomprese nella stessa zona e pertanto soggette alle stesse norme.



2.5 Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA)

Con d.g.r. n. 6990 del 31 luglio 2017 è stato approvato il PTUA 2016 che costituisce la revisione del precedente PTUA 2006, approvato dalla Regione Lombardia con d.g.r. n.VIII/2244 del 29/03/2006.

Nella Tavola 11B del PTUA 2016 denominata “Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola” i territori di Milano, Segrate e Peschiera Borromeo ricadono tra le aree designate come Zone Vulnerabili da Nitrati (ZVN) e pertanto soggette ai vincoli previsti per tali aree.

2.6 Piano cave della Città Metropolitana di Milano

Il Piano della Cave della Città Metropolitana di Milano, approvato con d.c.r. n. 8/166 del 16/05/2006, è stato elaborato in conformità ai: “Criteri e le direttive per la formazione dei Piani provinciali delle cave” emanati dalla Regione Lombardia con d.g.r. n. VI/41714 del 26 febbraio 1999, in applicazione all’art.5 della L.R. 14/98 e nel rispetto dei contenuti dell’art.6 della medesima legge.

Il modello di gestione delle terre di scavo prevede il riutilizzo all’interno della medesima area di cantiere operativo nella quale sono state prodotte per la formazione di terrapieni finalizzati a mitigazione ambientale.

Le principali lavorazioni consistono nella formazione dei rilevati con materiali inerti e/o terreno vegetale provenienti da attività di scavo o di scotico condotte nell’ambito della stessa area di intervento, nonché infine mediante quello approvvigionato presso le aree estrattive individuate.

2.7 Piano di Governo del Territorio (PGT) di Milano

Il PGT del Comune di Milano è stato approvato con D.C.C. n. 16 del 22 maggio 2012.

La porzione di sedime aeroportuale ricadente nell’ambito del PGT di Milano è da questo ricompresa tra le “*Infrastrutture aeroportuali esistenti*” e tra il “*Tessuto Urbano Consolidato*”, nello specifico Tessuto urbano di recente formazione. Gli ambiti delle Infrastrutture aeroportuali esistenti e, più in generale, quelli delle Infrastrutture per la mobilità ed il trasporto pubblico sono disciplinati dalle Norme del Piano dei Servizi.

La porzione di ambito aeroportuale ubicato tra il corso d’acqua del fiume Lambro e l’asse stradale Viale dell’Aviazione/Via Baracca ricomprende porzioni di “*Territori agricoli e verde di cintura urbana - ambito dei piani di cintura urbana*” appartenenti al Parco Agricolo Sud Milano per i quali l’art. 19 delle Norme di Piano detta disposizioni in merito alle aree sottoposte alla normativa dei Parchi Regionali. Nello specifico, tale articolo stabilisce che all’interno dei territori ricompresi nel Parco Agricolo Sud Milano si applicano le indicazioni e i contenuti normativi e cartografici del PTC del Parco medesimo che sono recepiti di diritto nel PGT e prevalgono su previsioni difformi. Gli interventi di qualsiasi natura interni al territorio del Parco sono soggetti ad Autorizzazione Paesaggistica preventiva a qualsiasi atto autorizzativo o di inizio attività.

Ad ogni modo, tale porzione di sedime aeroportuale non è interessata da alcuna previsione di Masterplan.

L’impianto aeroportuale risulta interessato dalle disposizioni previste dalla variante al PAI (2005) la quale comprende gran parte delle infrastrutture tra il limite di progetto tra la Fascia B e la Fascia C e il limite esterno della fascia C. All’interno delle predette fasce, ai sensi delle deliberazioni regionali, le aree interessate dagli interventi risultano in classe di Rischio “R1” Rischio moderato (art. 20.7 b.I delle NdA del PdR) per quanto riguarda la nuova aerostazione dell’aviazione generale



ed “R3” rischio elevato (art. 20.8. b.III) per l’ampliamento dei piazzali di manovra e raccordi per il movimento degli aeromobili.

2.8 Piano di Governo del Territorio (PGT) di Segrate

Il PGT del Comune di Segrate è stato approvato con D.C.C. n. 11 del 14 febbraio 2012. Con sentenza in data 27 febbraio 2015, n. 576, il TAR Lombardia, Sezione II ha disposto *"l'annullamento dell'intero PGT per effetto dell'accoglimento della maggior parte delle censure proposte con il ricorso principale", con conseguente "totale caducazione"* dello strumento urbanistico.

Con delibera 28 gennaio 2016, n. 12 la Giunta del Comune di Segrate ha deliberato i propri indirizzi di redazione della variante al PGT. Con delibera di c.c. n.32 del 13.07.2017 è stato approvato il PGT ad oggi vigente.

2.9 Piano di Governo del Territorio (PGT) di Peschiera Borromeo

Il PGT del Comune di Peschiera Borromeo è stato approvato con d.c.c. n. 43 del 26 luglio 2012.

Gli ambiti interessati dal sedime aeroportuale sono segnalati nel Masterplan tra quelli compresi in fasce di rispetto e vincoli normati dalla pianificazione comunali che stabilisce che in tali aree qualsiasi trasformazione è vietata o disciplinata da normative specifiche con le norme vigenti che disciplinano le fasce di rispetto e gli ambiti assoggettati a vincoli particolari prevalgono sulle indicazioni del PGT eventualmente difformi o in contrasto, comunque in tali porzioni di territorio non sono previsti interventi dal Masterplan.

2.10 Vincoli ambientali, paesaggistici, storici e archeologici

Gli unici vincoli riscontrati attengono alle “aree tutelate per legge” ai sensi dell’art. 142 del d.lgs. n. 42/2004 e specificatamente:

- Ai territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (art. 142 comma 1 lett. b);
- Ai fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (art. 142 comma 1 lett. c).

Il progetto non interessa:

- Beni culturali dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell’art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi;
- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell’art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi;
- Aree naturali protette appartenenti al piano generale delle aree protette lombarde ai sensi della LR n. 86 del 30 novembre 1983;
- Aree appartenenti alla Rete Natura2000;
- Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971;
- Important Bird Areas;
- Aree gravate da vincolo idrogeologico ai sensi del RDL 30/12/1923 n. 3267;
- Beni Storico-culturali o Zone a Vincolo Archeologico.

Si precisa che nel Piano delle Regole il Masterplan sono indicati gli ambiti di rischio derivanti dal Piano di rischio afferente l'Aeroporto Linate di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione e di cui



al Regolamento ENAC del 30 gennaio 2008 emesso ai sensi del d.lgs. 96/2005 e delle successive modificazioni introdotte con il d.lgs. 151/2006.

Nonostante l'intorno dell'Aeroporto sia caratterizzato dalla presenza di aree tutelate e consistenti in laghi, fiumi, torrenti e corsi d'acqua con relative sponde, il Masterplan dichiara di aver considerato le relazioni tra le aree naturali protette e l'area aeroportuale, delineando le conclusioni che:

- L'ambito del sedime aeroportuale non interferisce direttamente con le aree ricomprese dal Piano Generale delle Aree protette Lombarde;
- Gran parte del sedime aeroportuale è circoscritto nel territorio del Parco Agricolo Sud di Milano, aree che non sono interessate dagli interventi previsti dal Masterplan;
- L'ambito del sedime aeroportuale non interferisce direttamente con i siti di Rete Natura 2000 (SIC e ZPS), vedi Tab.1 che segue:

Aree naturali protette		Distanza dall'Aeroporto
Piano generale delle aree protette lombarde		Parco regionale Agricolo Sud Milano: in prossimità
Rete Natura 2000	SIC	IT2050009 – Sorgenti della Muzzetta: 5,7 km
		IT2090002 – Boschi e Lanca di Comazzo: 13,5 km
		IT2090003 – Bosco del Mortone: 13 km
	ZPS	IT2090502 – Garzaie del Parco Adda Sud: 13 km

Tab.1

Relativamente alla Rete ecologica, si segnala la presenza esternamente allo scalo ferroviario, in direzione Ovest, il corridoio ecologico fluviale della REP (rete ecologica del paesaggio) del fiume Lambro, e il corridoio ecologico della RER (rete ecologica regionale), entrambi a circa 2 km (vedi tav. 4 del PTCP della Città Metropolitana di Milano).

L'intervento consentirà di potenziare la rete ecologica favorendo l'incremento della biodiversità, fondamentale per la rete e per i corridoi ecologici, in linea con quanto indicato dai macroobiettivi del PTCP di Milano. La Città Metropolitana di Milano, ai fini della ricostruzione dell'equilibrio ecologico-ambientale del proprio territorio e di uno sviluppo sostenibile, persegue il progetto strategico di rete ecologica mediante il raggiungimento dell'obiettivo di incrementare di almeno il 25%, rispetto alla situazione esistente, le aree boscate e le fasce arboree e arbustive (art. 57 del PTCP). In accordo quindi con quanto riportato dagli strumenti territoriali di settore, gli interventi di inserimento ambientale si inquadrano in un contesto di potenziamento del patrimonio ambientale e paesaggistico, valorizzando l'area del territorio locale.

3. Descrizione dello stato di fatto e di progetto

3.1 Stato di fatto

Il contesto territoriale in cui l'Aeroporto si colloca è caratterizzato dalla presenza di aree antropizzate sia a carattere residenziale che industriale e di infrastrutture lineari che di fatto limitano la possibilità di sviluppo dell'aeroporto. A queste si aggiungono l'idroscalo e il parco a nord-est dell'aeroporto e il fiume Lambro ad ovest.

3.1.1 Infrastrutture di volo

L'Aeroporto è dotato di due piste di volo parallele con orientamento nord-sud, di cui una principale denominata 18/36, di lunghezza complessiva di 2.442 metri e larghezza 60 metri, e una secondaria, denominata 17/35 e di dimensioni 601x22 metri, dedicata esclusivamente ad alcune tipologie di



aeromobili di Aviazione Generale. La pista 18/36 (la principale) è dotata di via di rullaggio parallela che collega la testata sud (36) con il piazzale nord.

Per quanto riguarda invece l'area terminale a est, questa è collegata alla pista di volo attraverso delle taxi way, che si raccordano ad altre vie di rullaggio dedicate alla pista di volo secondaria 17/35.

L'Aeroporto è dotato di una apposita area dedicata all'atterraggio e decollo degli elicotteri (FATO, Final Approach Take Off) ubicata in prossimità della testata 17 della pista di volo minore, che presenta dimensioni pari a 28x28 m.

La configurazione infrastrutturale dell'aeroporto di Milano Linate consta di tre distinti piazzali dedicati alla sosta degli aeromobili; due sono dedicati al traffico aereo, uno a nord per l'aviazione commerciale e uno ad ovest invece per l'aviazione generale, e uno altresì per la manutenzione dei velivoli o come area prova motori.

Il terminal passeggeri dedicato al traffico commerciale civile è localizzato a Nord del sedime aeroportuale e l'aerostazione si compone di diversi corpi di fabbrica per un totale di superficie dell'impronta al suolo di circa 25.000 m², sviluppandosi su cinque piani per una superficie complessiva utile di circa 71.000 m².

L'Aeroporto di Milano Linate è dotato anche di un'area terminale dedicata alla movimentazione delle merci, con un traffico marginale rispetto ai flussi passeggeri; a Est del piazzale di sosta principale (piazzale nord) dedicato all'aviazione commerciale, è ubicata l'aerostazione merci costituita da una serie di edifici adiacenti per una superficie utile complessiva di circa 31.000 m².

Sul lato Est del sedime aeroportuale in prossimità del piazzale aeromobili ci sono impianti di supporto alle attività aeroportuali, la torre di controllo in prossimità del limite Sud-orientale del piazzale aeromobili e in area landside (viabilità aeroportuale), è localizzata l'area dedicata al deposito dei carburanti. L'attività di rifornimento degli aeromobili avviene attraverso autobotte, non essendo le piazzole di sosta dotate di rete di rifornimento con idranti (HRS); l'area è anche dedicata alla raccolta e gestione dei rifiuti di tipo urbano e speciali (pericolosi e non).

3.1.2 Parcheggi esistenti

La dotazione di parcheggi è articolata per rispondere alle diverse categorie di utenza in infrastrutture a raso e in struttura per un numero di posti auto a disposizione tra parcheggi passeggeri e addetti di circa 6.800 stalli articolati secondo la distribuzione indicata in Tab. 2:

Utenza	Infrastruttura	Aree	Stalli
Operatori e dipendenti	Parcheggio a raso	Parcheggio dirigenti SEA	38
		Parcheggio palazzina ENAC	38
		Parcheggio Enti di Stato e Dipendenti SEA	70
		Parcheggio dipendenti/operatori	892
		Parcheggio Centro ricreativo SEA	94
	Parcheggio multipiano	Multipiano addetti Piani 1-4	1147
Passeggeri	Parcheggio multipiano	P1 Top Class	738
		P2 Executive	2.390
		P2 Holiday	419
		P3	304
		P3 Rent a car	216
		Multipiano addetti piano terra - rent a car	310
		Nodo intermodale	200

Tab.2



3.2 Alternative progettuali/opzione zero

Il Proponente non ha indagato alcuna “opzione zero”, affermando (anche nella documentazione integrativa volontaria), come lo stesso scenario venga superato da quanto il Masterplan prevede, ossia nella serie di interventi attinenti al miglioramento degli aspetti ambientali in generale e specificatamente sul risparmio energetico, nella serie di azioni che si dichiarano già in atto a partire dal 2009 e che hanno “...consentito un risparmio negli ultimi otto anni di oltre 147.038 MWH , ovvero una minore emissione in atmosfera di 58.589 Ton di CO2.”.

3.3 Interventi in progetto

3.3.1 Opere previste nel Masterplan

Gli obiettivi sostenuti dal Masterplan sullo scenario 2030 tendono soprattutto ad un progressivo miglioramento di aspetti “qualitativi” quali ad esempio: l’incremento di sicurezza, efficienza e regolarità delle operazioni, mediante lo sviluppo di tecnologie innovative, maggior comfort e più ampia gamma di servizi offerti all’utenza aeroportuale, nuove opportunità di integrazione con il territorio, favorite anche dal miglioramento dei sistemi di accesso (nuova linea metropolitana), attenzione al risparmio energetico.

Gli interventi previsti dal Masterplan (vedi fig.1) affrontano differenti sistemi funzionali e diverse opere, di seguito brevemente richiamati (per una migliore definizione si rimanda agli elaborati di progetto)¹:

- ✓ **Accessibilità all’aeroporto** (parcheggi, percorsi): è prevista la riqualificazione, il potenziamento e la razionalizzazione dei parcheggi esistenti (anche mediante l’inserimento di nuovi parcheggi multipiano) e modifiche ai percorsi di distribuzione interna al sedime;
- ✓ **Opere connesse alle infrastrutture** di volo che, pur confermando la configurazione attuale, comportano l’ampliamento dei piazzali per aeromobili, la realizzazione di una nuova area destinata alle operazioni di “de-icing”, interventi complessivi di sostituzione delle strutture obsolete, con la dismissione, ad esempio, della pista minore, nonché opere di riqualificazione delle pavimentazioni delle piste di volo;
- ✓ **Interventi di riqualificazione e ampliamento** del terminal passeggeri orientati al potenziamento dei controlli di sicurezza e dell’offerta commerciale e al restyling del fronte prospettante il piazzale di accesso (interventi stralciati dalla procedura di VIA statale con nota del MATTM di prot. U.8500 del 12/4/2018);
- ✓ **Strutture a servizio** delle attività aeroportuali quali l’inserimento della nuova torre di controllo, la riorganizzazione dell’area cargo e la realizzazione di nuovi hangar;
- ✓ **Interventi di rinnovamento** delle strutture tecnologiche e degli impianti, finalizzati a migliorare il servizio riducendo i consumi energetici. In particolare il “Masterplan” prevede la ricollocazione dell’area adibita a deposito carburanti.

¹ con nota DVA di prot U.00085500 del 12/04 2018 l’intervento di “riqualifica” ed ampliamento del Terminal passeggeri è stato oggetto di stralcio ai sensi dell’art 6, comma 9 del D.LGS 152/2006.

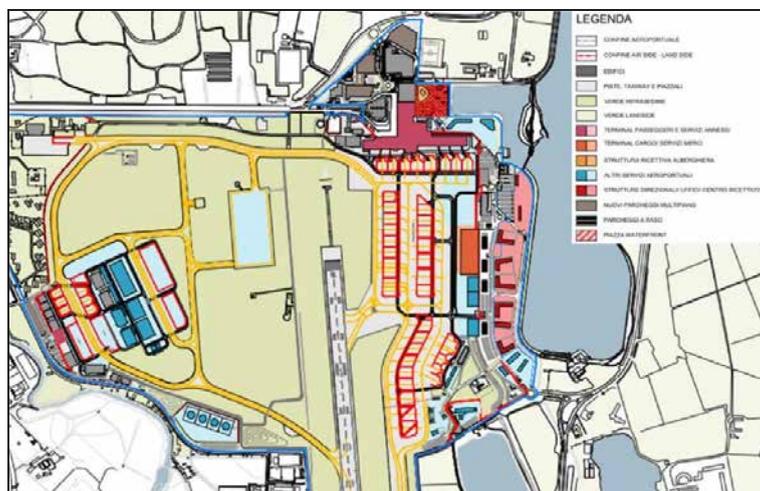


Fig. 1: Configurazione fisica e funzionale aeroportuale di progetto (Fonte: Masterplan)

3.3.2 Nuova area carburanti

L'area interessata dal nuovo deposito di carburanti – costituito da quattro serbatoi fuori terra, posizionati all'interno di una vasca in grado di contenere l'eventuale sversamento e da un sistema di tubazioni, pompe, filtri e altri accessori che consentiranno di movimentare il carburante – è in parte ricompresa nella fascia di tutela dell'interesse paesaggistico, di cui al d.lgs. 42/2004, art. 142, comma 1, lett. c) *“i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna”*, recepita nel PPR che riconosce il valore paesaggistico dell'idrografia naturale superficiale quale struttura fondamentale della morfologia del paesaggio lombardo e riferimento prioritario per la costruzione della rete verde regionale.

Rispetto ai vincoli di difesa del suolo si rileva che l'ambito è interamente ricompreso nell' *“Area di inondazione per piena catastrofica”*, delimitata dalla Fascia fluviale C del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 24/05/2001 e s.m.i., di cui all'art. 31 delle Norme di Attuazione.

Rispetto al PGRA di Regione Lombardia, definitivamente approvato con d.p.c.m. del 27/10/2016, lo stesso ambito è mappato quale area potenzialmente interessata da alluvioni, classificata a *“Rischio R4”* – Scenario M *“Poco frequente”*.

Rispetto al PTC del Parco Agricolo Sud Milano, l'ambito del Fiume Lambro, che costituisce uno dei principali corridoi ecologici fluviali del Parco, è ricompreso nel Comparto 5: *“Lambro Monluè”* dei Piani di Cintura Urbana i cui orientamenti e indirizzi progettuali sono volti alla sistemazione e valorizzazione dell'ambito vallivo del fiume anche attraverso il recupero ambientale delle aree degradate poste a sud dell'aeroporto di Linate.

Si richiamano inoltre, i contenuti della *“Norma generale di tutela delle acque e dell'assetto idrogeologico”* di cui all'art. 18 delle n.t.a., che individua tra gli obiettivi prioritari del P.T.C. del Parco quello del miglioramento delle caratteristiche qualitative delle acque superficiali e sotterranee



nonché la disciplina delle “*Zone di protezione delle pertinenze fluviali*” (art. 33, N.T.A. del P.T.C.), riferite ai corsi d’acqua naturali del Parco (fiume Lambro, Fiume Lambro meridionale, Colatore Addetta e Torrente Molgora), in cui gli interventi sono prevalentemente indirizzati al rafforzamento, alla ricostruzione e alla valorizzazione dei caratteri di naturalità ed al consolidamento idrogeologico.

Il P.T.C. del Parco Agricolo Sud Milano prevede ulteriori specifiche normative volte ad assicurare la tutela delle caratteristiche geomorfologiche del terreno e dell’assetto idrogeologico, la salvaguardia dei corsi d’acqua e relative sponde nonché dei fontanili, la continuità e l’efficienza della rete idrica, orientando gli interventi alla conservazione e all’incremento dei caratteri di naturalità con particolare riferimento alle diversità floristiche, alla presenza di specie autoctone e alla ricettività della fauna.

Si rileva infine che la nuova area di deposito carburanti interferisce con le fasce di rispetto dei pozzi idropotabili del Comune di Peschiera Borromeo. Nel merito, si ricorda che la realizzazione di deposito carburanti all’interno delle fasce di rispetto dei pozzi idropotabili è vietata ai sensi dell’art. 94 comma 4 lettera i del d.lgs. 152/2006 e ai sensi dei punti 3.2.e 3.3 della d.g.r. n. VII/12693 del 10 aprile 2003.

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene non idonea tale localizzazione e si chiede di localizzare tali manufatti in un’altra area (*vedi paragrafo 7.3 Quadro prescrittivo*) che garantisca la salvaguardia e la difesa, non solo del sistema fluviale, dell’ambiente e degli ecosistemi ad esso connessi ma anche la protezione della salute umana secondo un principio di precauzione.

3.3.3 Sistemazione fiume Lambro

Il sedime aeroportuale è lambito ad ovest (sponda sinistra) dal fiume Lambro, corso d’acqua in grado di generare eventi di piena potenzialmente pericolosi per il prospiciente sedime, come testimoniato dalle esondazioni accadute nel 1947 e nel 1951.

Le fasce di possibile esondazione fluviale, definite secondo le direttive Piano stralcio per l’Assetto Idrogeologico (PAI) a livello comunale nei PGT dei comuni, mostrano come il bordo occidentale del sedime ricada in prossimità di una fascia B, ovvero in aree di esondazione diretta e indiretta delle piene con tempo di ritorno TR di 200 anni del Fiume Lambro (sponda sinistra) e verso est, la maggior parte dell’area aeroportuale è situata all’interno di una fascia C, ovvero in aree inondabili da eventi di piena catastrofici con TR di 500 anni.

Il Proponente riporta uno Studio realizzato dallo Studio Franzetti, il quale ha evidenziato simili problematiche in corrispondenza anche della sponda destra del fiume Lambro e in corrispondenza del medesimo tratto analizzato nello studio del Politecnico di Milano (2007) dai risultati dei quali sono delineate delle proposte per ridurre la pericolosità idraulica di questo tratto di Lambro e sono stati progettati una serie di interventi volti a ridurre le possibili esondazioni dovute a piene di TR di 200 anni che potrebbero interessare l’area del sedime aeroportuale di Milano Linate.

Il progetto definitivo di queste opere, il Proponente dichiara sia stato definito dallo Studio di Franzetti (2015), per conto di SEA Prime S.p.A. con previsti interventi proposti attualmente in fase di Progettazione Esecutiva tra il quali:

- Rimozione della traversa di Linate, che induce un artificiale innalzamento del pelo libero del Lambro;
- Eliminazione di alberi e arbusti, in alveo, sulle sue sponde e sui rilevati arginali;
- Recupero di massi esistenti con pulizia dei rifiuti trasportati dalla corrente;



- Risezionamenti d'alveo, consistenti nell'abbassamento del fondo tra la traversa di Linate e il ponte Monluè e nell'allargamento delle sezioni di deflusso con adeguamento delle sommità arginali, così da ottenere un generalizzato abbassamento del pelo libero del Lambro;
- Innalzamento del rilevato arginale in sponda destra a valle della traversa di Linate;
- Ampliamento del bypass a pelo libero esistente in sponda destra al ponte di Monluè, così da abbassare il livello idrico a monte del ponte;
- Protezioni spondali e di fondo con scogliere rinverdite, con particolare attenzione alle aree dove è più sensibile l'azione idrodinamica del fiume;
- Sistemazione ambientale delle aree in sponda sinistra del Lambro.

3.4 Accessibilità, parcheggi e studio di traffico

3.4.1 Viabilità

L'aeroporto di Linate si colloca in un contesto territoriale caratterizzato da un livello di accessibilità trasportistica tra i più elevati su scala regionale e nazionale avendo - a nord - accesso diretto dalla S.P. 15 bis, viabilità di rango primario che garantisce l'accesso alla città di Milano da est ed il collegamento diretto tra la A51 "Tangenziale Est" e la 'Tangenziale Est Esterna Milano' (TEEM).

Sono in corso i lavori relativi al collegamento con la rete metropolitana cittadina (linea M4), che prevedono la realizzazione di una stazione direttamente connessa al terminal Passeggeri.

I principali interventi di potenziamento della rete stradale del "Sistema Viabilistico Pedemontano" e il collegamento diretto Brescia – Bergamo – Milano (Bre-Be-Mi) congiuntamente alla Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM), garantiscono lo sviluppo delle relazioni veloci est-ovest e nord-sud, concorrono nel contribuire anche a mettere in diretta relazione i tre principali aeroporti del nord-Italia (Malpensa, Orio al Serio e Linate).

Con riferimento al quadro programmatico infrastrutturale, l'area è interessata dal potenziamento della S.P. 15 bis, che comprende lo svincolo a livelli sfalsati in prossimità dell'aeroporto di Linate (svincolo 1) e lo svincolo, sempre a livelli sfalsati, denominato Idroscalo-Tribune.

3.4.2 Parcheggi, soste

Il Masterplan sottolinea che la ripartizione dei parcheggi allo stato di fatto nei circa 6.800 posti è registrata tra il 2014 e il 2015 attraverso rilevamenti campionari "Customer Care" effettuati a cura del Gestore:

- Autobus urbani: 30%
- Autobus extra urbani: 2%
- Auto privata: 24%
- Auto a nolo / auto aziendale: 6%
- Navetta hotel: 1%
- Navetta da stazione centrale: 8%
- Taxi: 28%
- Altro: 1%

Si rileva innanzitutto una discrepanza numerica significativa nel numero di stalli previsti al 2030, tra quanto riportato nella relazione istruttoria della CVIAs (6401) e quanto desumibili dalla documentazione di progetto (7563). Così come si riscontrano discrepanze tra il numero di stalli



attuali, secondo quanto riportato nella relazione istruttoria della CVIAs (4577) e quelli desumibili dalla documentazione di progetto (6780).

Ciò premesso, la stima dei fabbisogni connessi alle aree destinate a parcheggio fa riferimento agli attuali valori di capacità (circa 500 posti auto per milione di passeggeri). Ne deriva come al 2030 il fabbisogno sia di circa 5.284 posti auto per l'utenza aeroportuale e circa 2.279 per gli addetti ed operatori per un totale di 7563.

Gli interventi previsti dal Masterplan finalizzati all'ampliamento e alla riconfigurazione del sistema di aree di sosta e parcheggi sono in grado di soddisfare i fabbisogni stimati sia rispetto all'utenza aeroportuale sia agli addetti ed operatori.

Si prevede la realizzazione di tre nuovi parcheggi multipiano in:

- Area nord, di cui non è chiarita la funzione di interscambio, presso il nodo intermodale con una superficie lorda di 4.800 m² e un'altezza di 10 m; l'edificio sarà su tre livelli, oltre al piano terra, e consentirà lo stazionamento di circa 480 veicoli;
- Area Nord, il cui il fabbricato ha una superficie coperta di 8.500 m² e un'altezza di 12m, sarà disposto su quattro livelli, oltre al piano terra e prevede un totale di circa 1.185 posti;
- Area Ovest - Aviazione Generale - disposto su tre livelli, oltre al piano terra. Il nuovo edificio avrà una capacità di ca. 210 posti auto e presenterà una superficie utile complessiva di circa 6.000 m².

Per quanto riguarda le aree di sosta, il numero di stalli è così articolato in ragione della differente tipologia di utenza (vedi Tab. 3).

Utenza	Tipologia	n. stalli
Operatori aeroportuali	Parcheggi a raso	1.499
	Multipiano	580
Passeggeri	Parcheggi a raso	400
	Multipiano	6.001
Aviazione generale	Parcheggi a raso	140
	Multipiano	210

Tab.3

3.4.3 Dinamiche di traffico aereo

Nel Master Plan vengono sviluppate le previsioni di traffico utilizzando le linee guida indicate nel DOC 8991 ICAO "Manual of Air Traffic Forecasting", ossia proiezione delle linee di tendenza, metodo econometrico e studi di mercato, per metterli a confronto ed estrarne un andamento complessivo, cioè il metodo della proiezione delle linee di tendenza, quello econometrico e il metodo basato sulle ricerche di mercato, che tengono conto:

- Dell'andamento storico del traffico passeggeri precedentemente analizzato;
- Dei principali indicatori di crescita socio-economica della Regione Lombardia;
- Delle previsioni della domanda di trasporto aereo nel medio periodo elaborate dai produttori di aeromobili (Airbus e Boeing) e dall'ACI.



Dall'esame di tali dinamiche si evince come la previsione di crescita più bassa, stimata con il metodo econometrico, si avvicina a quella elaborata dal Proponente, che tiene conto delle dinamiche del traffico per destinazione da Linate oltre che delle effettive dinamiche commerciali e di sviluppo attese per lo scalo.

Le sintesi del quadro complessivo delle previsioni di traffico utilizzate per i dimensionamenti e il calcolo fabbisogni, portano ad un incremento nel periodo 2015-2030 del 6,6% del traffico passeggeri, dello 0,7 % dei movimenti, del 9,9% di ton per quanto riguarda il segmento cargo.

3.5 Gestione terre da scavo e rifiuti da demolizione

Il "Piano Preliminare di utilizzo delle Terre e rocce da scavo" è stato impostato correttamente ed in linea con quanto indicato dalla vigente normativa in materia (DPR 120/2017). Ai fini della presentazione del Piano di Utilizzo definitivo, dovranno essere chiaramente indicate su apposita cartografia le aree di deposito temporaneo del terreno di scotico e delle altre terre e rocce da scavo che dovessero rendersi eventualmente necessarie che, si ricorda, dovranno essere fisicamente separate e gestite in modo autonomo rispetto ad altri materiali presenti in cantiere (es. inerti da demolizione, rifiuti...).

Per la realizzazione delle opere previste nel Masterplan:

- Sono previste attività di scavo e di scotico del terreno limitatamente alle aree allo stato attuale non antropizzate, per queste è previsto uno scotico superficiale di profondità pari a circa 20 cm;
- La profondità dello scavo invece è funzione della tipologia di opera: strutture, pavimentazioni, elementi prefabbricati, etc. e varia da 0,35 m a 1,5 m.

Il volume complessivo dei materiali che il Masterplan prevede nell'ambito dello scenario al 2030 è di seguito rappresentato nella Tab. 4:

	produzione	fabbisogno	riutilizzo	approvvigionamento	esubero
m ³	289.469	289.469	289.469	//	//

Tab. 4

Con riferimento agli approvvigionamenti dei materiali il Proponente dichiara che *"laddove necessario, si farà riferimento ad impianti di recupero, tuttavia, qualora le prestazioni tecniche dei materiali lo richiedano, si farà invece riferimento all'utilizzo di inerti vergini da cava e che Tali inerti saranno impiegati, principalmente per impianti di confezionamento di clb, cls o come materiale sciolto per la realizzazione di pavimentazioni stradali e/o aeroportuali"*.

Nell'analisi del censimento delle Cave presenti sul territorio si è pertanto fatto riferimento alle aree limitrofe all'aeroporto di Linate e già analizzando la sola provincia di Milano sono presenti oltre 56 siti di estrazione.

L'opera si svolgerà per fasi con durata pluriennale con interventi segmentati per le cinque categorie di sistemi funzionali; il volume di terra scavata per la realizzazione delle opere previste dal Masterplan 2015-2030 dell'Aeroporto di Milano Linate sarà complessivamente pari a 289.469 m³ e sarà interamente riutilizzato all'interno della medesima area di produzione, identificata nel sedime aeroportuale, coprendo l'intero fabbisogno, evitando in questo modo sia l'approvvigionamento da cava sia la produzione di materiale in esubero.



4. QUADRO AMBIENTALE E ANALISI DEGLI IMPATTI AMBIENTALI

4.1 Ambiente idrico

4.1.1 Acque superficiali

In aggiunta a quanto riportato nello s.i.a., riguardo alla componente acque superficiali, si riscontrano dubbi sulla posizione dei punti di monitoraggio Lambro 01 e Lambro 02 in riferimento alla confluenza della Roggia Cornice nel fiume: infatti la piccola scala della cartografia non consente di verificare tale dettaglio. Si ribadisce pertanto che i punti Lambro 01 e Lambro 02 dovranno essere posizionati in modo tale che la confluenza della Roggia Cornice non ricada nel tratto sotteso dalle due stazioni.

Aspetti biologici

Il documento integrativo del Proponente non risulta affrontare le criticità già evidenziate nella richiesta di integrazioni e che, pertanto, si ribadiscono:

- Si ritiene che l'unico impatto analizzato, legato allo scarico delle acque meteoriche dei piazzali, che comunque già viene convogliato nei corpi idrici limitrofi previo trattamento autorizzato, non giustifichi un piano di monitoraggio biologico dei 3 corpi idrici;
- Al fine di monitorare qualsiasi tipo di possibile interferenza cantieristica, si propone di prevedere un piano di monitoraggio biologico e morfologico per il solo fiume Lambro, in quanto compreso nella rete di monitoraggio regionale dei corpi idrici, e considerato che proprio nella zona interessata dal progetto è presente una stazione di campionamento di ARPA. Sarà possibile prevedere 2 stazioni di monitoraggio: una a monte dell'intera area aeroportuale e una a valle della stessa, previa verifica di assenza di altre interferenze esterne nel tratto sotteso dalle due stazioni;
- La fase di "monitoraggio d'esercizio" prevista nel PMA deve essere chiaramente distinta da una fase di monitoraggio Ante Operam, che dovrà fungere da riferimento per qualsiasi valutazione e comparazione futura;
- Il monitoraggio dei macroinvertebrati bentonici dovrebbe prevedere almeno 3 campagne annuali (l'attuale PMA ne prevede solo 2);
- Per quanto riguarda le frequenze, si richiede una precisazione sull'attuale proposta di effettuare le campagne di monitoraggio ogni 5 anni.

4.1.2 Acque sotterranee

Nelle integrazioni volontarie presentate dal Proponente è stata sviluppata una nuova valutazione sulla vulnerabilità della falda e sui rischi di allagamento o danneggiamento delle fondazioni e fabbricati dell'aeroporto, comprensiva dei dati piezometrici del periodo 2014-2015, come richiesto.

Sulla base di tale elaborazione risulta che la soggiacenza attesa con un tempo di ritorno di 25 anni è sensibilmente minore rispetto a quella calcolata nella precedente elaborazione, che non prendeva in considerazione i dati del 2014.

Lo scenario previsto per un tempo di ritorno di 25 anni implica l'allagamento di una vasta zona del sedime aeroportuale e l'interferenza con fondazioni e locali interrati. Benché nel documento venga dichiarato non realistico il verificarsi di una tale situazione, per tutta una serie di fattori quali la presenza di una fitta rete di drenaggio, l'assenza di episodi di esondazione dell'Idroscalo dal 1928 ad oggi, la presenza di un livello limoso-argilloso nei primi due metri superficiali ecc., si ritiene comunque opportuna la predisposizione di un piano di misure da adottare in vista di tale possibile evento. Oltre a problemi di sicurezza legati alle attività aeroportuali, tale situazione può infatti avere delle ricadute sugli aspetti ambientali delle acque superficiali e sotterranee; considerando soltanto



queste ultime, il piano dovrà comprendere l'allerta in caso di significativi innalzamenti della falda, nonché misure per evitare il dilavamento di sostanze inquinanti presenti sul sedime o in locali/strutture interrato.

4.2 Atmosfera

Nella documentazione presentata come integrazioni spontanee, è stato effettuato un approfondimento sugli impatti in fase di cantiere.

In particolare sono state stimate le emissioni di polveri, considerando uno scenario che il Proponente ha giudicato come il più gravoso fra le varie fasi previste; è stata quindi effettuata una simulazione di dispersione, i cui risultati sono presentati in forma di mappe di concentrazione di PM10. Non sono presentati i risultati numerici ai singoli recettori, ma i valori massimi di dominio, seppure non trascurabili, sono abbondantemente inferiori alle rispettive soglie, e si tratta inoltre di attività temporanee.

Sono proposte diverse misure mitigative per limitare la formazione e la diffusione di polveri; oltre alla loro applicazione si richiede quanto segue:

- Effettuare operazioni di bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza da adattare in funzione delle condizioni operative e meteorologiche al fine di garantire un tasso ottimale di umidità del terreno;
- Limitare la velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in particolare lungo i percorsi sterrati (ad esempio con valori massimi non superiori a 20/30 km/h);
- Nelle giornate di intensa ventosità (velocità del vento pari o maggiore a 10 m/s) le operazioni di escavazione/movimentazione di materiali polverulenti dovranno essere sospese.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, il Proponente argomenta in merito alla scelta di non considerare i dati della rete di centraline ARPA ai fini della validazione dello studio modellistico. A tal proposito, mentre per quanto riguarda inquinanti più caratteristici del traffico aereo si condivide il fatto che sarebbe più rappresentativa una campagna effettuata su punti e parametri inquinanti scelti ad hoc, per quanto riguarda altri inquinanti più ubiquitari nell'area dell'Agglomerato di Milano, si ritiene utile tenere conto dei dati di fondo rilevati dalla rete ARPA, non tanto a fini di validazione del modello, quanto per effettuare una valutazione, sia pure approssimata, di confronto con i limiti normativi, sommando ai dati di fondo le differenze positive o negative di concentrazioni di inquinanti simulate fra scenario di progetto e scenario attuale. Sono presentati inoltre alcuni risultati di misurazioni ad hoc svolte su un breve periodo; la campagna è ancora in corso, come affermato nella documentazione, dunque non si esprimono ulteriori valutazioni a proposito.

Per quanto riguarda l'impatto sulla qualità dell'aria imputabile al traffico veicolare indotto, le conclusioni a cui giunge il Proponente sono di un'implicita assunzione, che non vi siano sostanziali influenze del progetto rispetto all'evoluzione del traffico veicolare indotto. Qualora tale assunzione fosse soggetta a revisione dovrebbe essere rivisitato di conseguenza lo studio di impatto atmosferico.

Nella documentazione non si sono reperite informazioni relative alle altre richieste di approfondimenti, contenute nella nota del contributo regionale per richiesta di integrazioni, dunque non è possibile esprimere valutazioni conclusive a riguardo.

4.3 Rumore

Il progetto è accompagnato da documentazione di previsione di impatto acustico, oggetto anche di chiarimenti in successiva integrazione, corredata da esiti di misure di rumore e di simulazioni



acustiche. Nella documentazione vengono anche riportati raffronti con le zone dell'intorno aeroportuale come ufficialmente definite nel 2009 dalla Commissione aeroportuale di cui al decreto ministeriale 31 ottobre 1997 e con i dati, relativi alle isofoniche con volato reale, prodotti da ARPA ai sensi dell'articolo 14 della legge regionale 13/01.

Lo studio fornisce informazioni sull'evoluzione dell'esposizione della popolazione (a prescindere dal progetto) tra 1) la situazione definita dall'intorno aeroportuale e dalle sue zone come approvato nel 2009 dalla Commissione aeroportuale e 2) la situazione modellizzata da ARPA con i dati del volato reale del 2015 nelle diverse zone dell'intorno aeroportuale. Sono state effettuate simulazioni relative ad uno scenario 2030 per il quale si è considerato un incremento dei movimenti degli aeromobili ed un prosieguo della evoluzione degli aeromobili nel senso di una migliore performance acustica. L'evoluzione dallo scenario di traffico aereo del 2015 a quello del 2030 sembra essere indipendente dal progetto, cioè non è descritta come un effetto indotto dalla realizzazione del progetto.

Ai fini della valutazione delle ricadute in termini di impatto acustico del progetto deve essere considerato quanto segue:

- se il progetto determinerà variazione dei movimenti degli aeromobili (atterraggi e decolli) sull'aeroporto e conseguentemente dell'impatto da rumore aeroportuale;
- se il progetto determinerà incrementi apprezzabili del traffico indotto, sia dell'utenza che fruisce dell'aeroporto per la sua funzione trasportistica (essenzialmente passeggeri degli aeromobili) sia dell'utenza non legata alla funzione trasportistica.

Le valutazioni sull'impatto relativo al primo dei due casi suddetti vanno effettuate in termini di raffronto tra ante e post operam utilizzando l'indicatore Lva del rumore aeroportuale; la valutazione sulla sostenibilità dell'impatto dovrà tenere conto delle condizioni di incompatibilità che fossero determinate da incrementi di popolazione in zona B tra post operam (ovvero con progetto) ed ante operam (ovvero senza progetto).

Lo studio di impatto acustico considera effettivamente sia la componente di rumore dovuta al traffico aereo che quella dovuta al traffico veicolare indotto. Le modellizzazioni acustiche, per quanto riguarda il rumore aeroportuale, considerano oltre allo scenario 2009 della zonizzazione dell'intorno aeroportuale lo scenario 2015 e lo scenario 2030 che appare determinato soprattutto dal trend evolutivo in termini di prestazioni acustiche degli aeromobili più che dagli effetti specifici del progetto. Nel confronto tra scenario della zonizzazione 2009 e scenario di riferimento 2015 l'estensore dello studio rileva che il numero di movimenti annui medi sono grossomodo gli stessi (il numero che fornisce, cioè 363, non corrisponde al numero di movimenti annui ma sembra essere un numero di movimenti del giorno di riferimento). Fornisce inoltre un confronto dello scenario di riferimento 2015 elaborato nello studio con lo scenario del volato reale 2015 elaborato da ARPA ai sensi delle disposizioni dell'articolo 14 della legge regionale 13/01.

Dall'impostazione dello studio di impatto acustico relativo alla componente di rumore aeroportuale, si riscontra un'implicita assunzione riguardo al fatto che non vi siano sostanziali influenze del progetto rispetto all'evoluzione del traffico aereo. Qualora tale assunzione fosse soggetta a revisione dovrebbe essere rivisitato di conseguenza lo studio di impatto acustico.

Per quanto riguarda l'impatto da traffico veicolare indotto, l'estensore dello studio rileva che la quota di traffico veicolare indotta dalle attività aeroportuali è trascurabile. Non è riportata una valutazione della variazione eventuale che potrebbe conseguire, nell'indotto di traffico veicolare determinato dall'aeroporto, dal progetto ed in particolare dalla realizzazione dei parcheggi e dalla localizzazione di funzioni fruibili anche da utenza esterna.



Analogamente a quanto rilevato in merito allo studio acustico relativo alla componente di rumore aeroportuale, per quanto riguarda l'impatto acustico imputabile al traffico veicolare indotto, le conclusioni a cui giunge il Proponente è quella di un'implicita assunzione, che non vi siano sostanziali influenze del progetto rispetto all'evoluzione del traffico veicolare indotto. Qualora tale assunzione fosse soggetta a revisione dovrebbe essere rivisitato di conseguenza lo studio di impatto acustico.

Nella documentazione è presente una valutazione dell'impatto della fase di cantierizzazione in particolare per quanto riguarda il traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere e viene individuato uno scenario definito particolarmente impattante per il coesistere di tre tipologie di lavorazioni di cantiere (scenario denominato settembre 2021). La legge 447/95 prevede l'autorizzabilità anche in deroga ai limiti di rumore delle attività temporanee (quali sono quelle di cantiere) ma si ravvisa comunque l'opportunità che venga informata la popolazione interessata dall'impatto acustico determinato dalle attività di cantiere relativamente alla collocazione temporale e durata delle fasi potenzialmente più disturbanti a causa del rumore prodotto.

4.4 Suolo e sottosuolo

In merito alla potenziale modifica dell'uso del suolo determinata dalle opere previste dal Masterplan, si ribadisce come nessuna di dette opere sia localizzata all'esterno dell'attuale sedime aeroportuale e che, conseguentemente, non determinano alcuna variazione rispetto agli usi in atto ed a quelli previsti dai Piani di gestione del territorio dei Comuni contermini al sito aeroportuale.

Le uniche aree oggetto di modifica dell'attuale uso risultano pertanto quelle relative all'area dell'Aviazione Generale che ricadono all'interno del sedime aeroportuale, l'impatto che se ne deduce può essere dunque considerato non consistente.

4.5 Paesaggio

Il Master Plan Linate 2015-2030 comporta la realizzazione di una serie di interventi ed opere di complessiva riqualificazione/rifunzionalizzazione dell'infrastruttura.

L'ambito interessato è in parte assoggettata a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettere b) e c) del d.lgs. 42/2004, per la presenza del bacino dell'idroscalo e del fiume Lambro.

Sulla scorta della documentazione agli atti e delle integrazioni documentali successive (febbraio 2018), si osserva che rimangono ancora da definire con maggior dettaglio alcuni elementi relativi alle sistemazioni paesaggistiche definitive (volumi e piazzali) dell'insieme degli interventi proposti nel Master Plan.

Al riguardo, considerato che la realizzazione degli interventi avverrà per fasi successive, si ritiene complessivamente sostenibile con riguardo al profilo paesaggistico l'ipotesi del Master Plan 2015-2030 con le prescrizioni riportate nel paragrafo 7.3 ("Quadro delle prescrizioni") a cui si rimanda.

Per quanto riguarda il fabbricato aviorimessa denominata "hangar Breda", si osserva che questo manufatto, nonostante le numerose e importanti trasformazioni (ultima in ordine di tempo quella intervenuta negli anni '90 del secolo scorso) che hanno ridisegnato il complessivo rapporto preesistente tra edifici, piste e contesto paesaggistico, conserva ancora un significativo valore architettonico storico quale "elemento connotativo" dell'Aeroporto degli anni '30 e poiché realizzato da oltre settanta anni, è sottoposto alle disposizioni stabilite dall'art. 12, commi 1 e 2 del d.lgs. 42/2004 (verifica della sussistenza dell'interesse culturale).

Al riguardo si rimanda alla competente Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Milano la valutazione in ordine al mantenimento o ricollocazione dell'hangar



Breda nella nuova zona di espansione dei “Nuovi Hangar Business Aviation” del Terminal dell’Aviazione Generale.

4.6 Flora, fauna ed ecosistemi, biodiversità

Lo Studio di Incidenza evidenzia come le attività per la realizzazione del nuovo assetto aeroportuale non interessino direttamente alcun sito della Rete Natura 2000, in quanto la totalità degli interventi si sviluppa all’interno del sedime aeroportuale. I possibili impatti risultano pertanto legati all’operatività dell’aeroporto.

Per tipologia ed entità di traffico, lo Studio di Incidenza ha assunto, quale valore soglia per la definizione dell’ambito dello studio stesso, una distanza dal sedime aeroportuale pari a 10 km. Entro tale distanza è presente un unico sito della Rete Natura 2000, la ZSC IT2050009 Sorgenti della Muzzetta. Il sito si localizza a circa 6,4 km ad est dell’aeroporto.

Lo Studio di Incidenza analizza il Masterplan secondo tre “dimensioni” principali l’opera come:

- Costruzione (fase costruttiva), cioè rispetto agli aspetti legati alle attività necessarie alla sua realizzazione ed alle esigenze che ne conseguono, in termini di materiali, opere ed aree di servizio alla cantierizzazione, nonché di traffici di cantierizzazione indotti;
- Manufatto” (fase fisica), vale a dire come elemento costruttivo, nelle sue caratteristiche dimensionali e fisiche;
- Esercizio (fase operativa), con riferimento alla funzione svolta ed al suo funzionamento.

Le tipologie di impatto sono state individuate mediante la ricostruzione del nesso di causalità che lega le azioni di progetto ai fattori causali di impatto e questi ultimi agli impatti. L’unica tipologia di impatto individuata, come peraltro già evidenziato, è relativa alla fase operativa e in particolare al traffico aereo che, influenzando il clima acustico e la qualità dell’aria, potrebbe generare impatti sulla componente biodiversità.

L’aumento del traffico degli aeromobili, stimato di circa il 10%, e il conseguente incremento dei livelli acustici nell’intorno dell’aeroporto potrebbe determinare un allontanamento della fauna e una dispersione della stessa influenzando potenzialmente la biodiversità locale. La trattazione della tematica specifica, esaminata in dettaglio all’interno della componente “Ecosistemi” dello Studio di Impatto Ambientale, riguarda sia l’analisi delle alterazioni comportamentali nell’avifauna dovute al rumore prodotto dai reattori degli aeromobili ed ai bang sonici e agli stimoli visivi sia l’analisi delle capacità di adattamento della stessa al rumore degli aerei. Le modellazioni acustiche sviluppate evidenziano che i valori più elevati, pari a circa 75 dB(A), si trovano all’interno del sedime aeroportuale, mentre a 2 km circa dall’aeroporto i valori decrescono fino a circa 60 dB(A), pertanto risulta trascurabile un potenziale effetto sulla ZSC IT2050009 Sorgenti della Muzzetta (distante dall’aeroporto più di 6 km).

Lo Studio di Incidenza riporta una serie di considerazioni circa gli effetti del rumore sulla componente avifauna, che per caratteristiche eco-etologiche risulta maggiormente sensibile al disturbo acustico. Lo Studio evidenzia inoltre come, in considerazione di quanto riportato dagli studi bibliografici in merito alla risposta degli uccelli agli stimoli sensoriali, che risentono dell’effetto del clima acustico a partire da livelli di 85 dB(A) e in considerazione dei risultati ottenuti sui risultati dei monitoraggi effettuati nell’intorno aeroportuale circa gli effetti dell’aeroporto sulla biodiversità allo stato attuale, non si rilevino effetti significativi sulla biodiversità nel suo complesso e che pertanto sia possibile ritenere che il disturbo all’avifauna determinato dal traffico aeromobili allo scenario di progetto (2030) sia trascurabile. Relativamente al sorvolo degli aerei, le rotte si avvicinano al sito in esame senza interessarlo direttamente ad una quota minima di circa 750 m. A tale quota, che comunque si trova nelle vicinanze del sito e non in



allineamento con esso, l'effetto della componente acustica sul sito stesso viene considerata trascurabile.

Per quanto riguarda i valori di NO₂ e PM₁₀ che emergono dalle simulazioni effettuate nella componente atmosfera nell'ambito del SIA, a 2 km dall'aeroporto le concentrazioni risultano inferiori al µg/m³ per il biossido di azoto ed ancora inferiori per il PM₁₀. Pertanto anche per la componente atmosfera lo Studio reputa trascurabile un potenziale effetto sulla ZSC. Ritenendo condivisibili le conclusioni dello Studio di Incidenza circa l'assenza di potenziali effetti significativi delle azioni di progetto sulla ZSC si concorda con gli estensori dello Studio sulla non necessità di procedere nella fase di valutazione appropriata.

Alla luce di quanto sopra riportato si suggerisce di esprimere parere di Valutazione di Incidenza positiva del Masterplan di Linate sugli obiettivi di conservazione della ZSC IT2050009 Sorgenti della Muzzetta.

4.7 Rischio industriale, sicurezza

Nella Documentazione Integrativa il Masterplan si dichiara come i vincoli di cui all'art 707 del Codice di Navigazione siano stati recepiti dai Comuni di Peschiera Borromeo, San Donato Milanese, Segrate, Milano e connessi alle zone previste di tutela per la pista 18-36 in quanto la pista 17-35 per l'Aviazione Generale è stata declassata a pista di rullaggio.

Relativamente all'art 715 sulla "Valutazione del rischio delle attività aeromobili", il Masterplan dichiara che sono state definite le curve di isorischio con il riferimento alla fleet mix consolidata anche per i scenari futuri le quali confermano i livelli di sicurezza richiesti.

Lo Studio redatto dalla Direzione Centrale Sviluppo del Territorio del Comune di Milano nel luglio 2012 e relativo alle testate della pista principale -NORD 18 e SUD 36- il quale nel modello valutativo riporta valori che vanno da 1x10⁻⁴ a 1x 10⁻⁶ e che nella zona ad Est della pista è segnalata la presenza di un'unica Azienda (Carbodoll di Peschiera Borromeo) avente l'autorizzazione a deposito idrocarburi nell'elenco Regionale classificata come "Azienda a Rischio Incidente Rilevante"; in proposito si veda la Tab.5:

Spri	Stabilimento	Cat_merce	Assogg.	Comune	Indirizzo
S595	BISI LOGISTICA	Depositi non meglio identificati	8	Milano	Via Cusago, 202, 20153
S197	LA.CHI. LAVORAZIONI	Ausiliari per la chimica	6	San Donato Mse	Via Achille Grandi, 4/6, 20097 Area Industriale
S677	ECOLTECNICA	Trattamento Rifiuti	6	Milano	Via Cristina Belgioioso 70 - 20157
S238	TECNOCHIMICA	Ausiliari per la chimica	6	San Giuliano Mse	Via della Liberazione, 29, 20098 Area Industriale
S310	CARBODOLL	Depositi Idrocarburi	6	Peschiera Borromeo	Via Fratelli Bandiera, 21, 20068
S192	ISTITUTO DELLE VITAMINE	Farmaceutiche e Fitofarmaci	6	Segrate	Via G. di Vittorio, 24, 20090
S540	FRATELLI BRANCA DISTILLERIA	Altro	6	Milano	Via Resegone, 2, 20159
S428	SINTECO LOGISTICS	Depositi non meglio identificati	8	San Giuliano Mse	Via Ticino, 5, 20098 Area Industriale
S029	KMGITALIA	Altro	8	San Giuliano Mse	Via Umbria, 4, 20098 Area Industriale
S299	KMGITALIA	Polimeri e Plastiche	8	San Giuliano Mse	Via Umbria, 4, 20098 Area Industriale

Tab. 5

In via precauzionale risulta opportuno un approfondimento e stima sugli scenari probabilistici degli impatti sull'ambiente e dello stabilimento Carbodoll, essendo il più prossimo alle aree interessate dal progetto.



Si ricorda infine che *“le quantità da prendere in considerazione ai fini dell’applicazione degli articoli”* Allegato 1 del d.lgs. 105/2015, *“sono le quantità massime che sono o possono essere presenti in qualsiasi momento”* e pertanto va considerata la capacità complessiva di stoccaggio, compresa quella dei depositi attualmente in uso, qualora non ne venissero disattivati gli impianti all’attivazione del nuovo deposito.

4.8 Salute pubblica

Essendo l’aeroporto un’opera di interesse nazionale subordinata a norme nazionali (d.lgs. 152/06 e s.m.i.) l’applicazione del “Capitolo Salute” - in accordo a quanto disposto nelle d.g.r. n.X/4792-2016 “Approvazione delle Linee guida per la componente salute pubblica negli studi di impatto ambientale e negli studi preliminari ambientali in revisione delle Linee guida per la componente ambientale salute pubblica degli studi di impatto ambientale di cui alla DGR X/1266-2014 - risulta essere non mandataria, ma in considerazione delle funzioni di tutela della salute proprie della ATS viene comunque ritenuta necessaria.

Nella documentazione non si sono reperite informazioni relative alle altre richieste di approfondimenti, contenute nella nota del contributo regionale per richiesta di integrazioni, dunque non è possibile esprimere valutazioni a riguardo.

4.9 Traffico e viabilità

Nel merito della documentazione integrativa spontanea del progetto di *Aeroporto di Milano Linate - Master Plan Aeroportuale 2030* la Direzione Generale Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile ritiene che i chiarimenti forniti da ENAC sui contenuti di tipo trasportistico rispondano in termini complessivamente non adeguati rispetto a quanto ritenuto necessario per consentire una compiuta valutazione preliminare degli effetti indotti dalla trasformazione sugli standard prestazionali del sistema della mobilità.

Nonostante, infatti, il proponente rinvi lo svolgimento di alcuni approfondimenti ad una fase ‘di monitoraggio’, da attivarsi in sede di ‘sviluppo del Master Plan’, è evidente che al fine di poter effettuare una compiuta valutazione nell’ambito del procedimento di VIA nazionale, la verifica della sostenibilità degli impatti generati sul sistema della mobilità debba essere resa disponibile dal proponente già in questo procedimento di VIA.

Di seguito la ricognizione delle richieste di integrazione documentale, di cui alla nota prot. T1.2017.0062590 del 27/10/2017 di Regione Lombardia, e le relative risposte prodotte da ENAC nel documento *Studio di impatto ambientale – Chiarimenti in fase istruttoria. Allegato 2.01 temi connessi con la mobilità.*

Mobilità

1) *A livello generale, in merito allo studio di impatto viabilistico - Allegato QPGT – A02 - agli atti della procedura di VIA nazionale, si richiede di estendere l’area di studio verso est in modo da comprendere anche le verifiche sulla funzionalità di accesso dalla S.P. 14 ‘Rivoltana’, futura strada regionale, fino allo svincolo Liscate-Linate della Tangenziale Est Esterna di Milano compreso;*

Per una migliore comprensione delle elaborazioni grafiche relative alla ricostruzione dei flussi di traffico esistenti ed attesi, si chiede di utilizzare quale sfondo per le modellizzazioni una base cartografica.



Il proponente riferisce che *‘In relazione alla richiesta di estendere l’area di studio del modello di traffico – Allegato QPGT A02 – verso est, in modo da comprendere anche le verifiche sulla funzionalità dell’accesso dalla SP14 “Rivoltana” fino alla TEEM, SEA si rende disponibile ad elaborare tali approfondimenti in fase successiva di monitoraggio per lo sviluppo del Master Plan.’²*

Il proponente rimanda ad una successiva fase di monitoraggio, da attivare genericamente in sede di ‘sviluppo del Master Plan’, lo studio degli effetti derivanti dal potenziamento dell’aeroporto di Linate sul sistema della mobilità. E’ di tutta evidenza che, al fine della VIA nazionale, la verifica della sostenibilità ambientale sul sistema della mobilità debba essere resa disponibile dal proponente già in questo procedimento di VIA.

Per quanto concerne la definizione di scenario attuale, si richiede:

- a) *di integrare le banche dati di traffico utilizzate per la ricostruzione dei flussi di traffico attualmente circolanti sulla rete esistente con nuove campagne di rilievo adeguate al bacino di utenza dell’aeroporto;*
- b) *che gli esiti delle simulazioni siano prodotti in termini numerici sulle singole aste valutate ma anche in termini di flussogrammi del rapporto flusso/capacità con l’indicazione del relativo Livello di Servizio (LOS) quantomeno per gli archi e i nodi direttamente afferenti al sito;*
- c) *che per le verifiche della capacità residua delle rotatorie, siano forniti i calcoli mediante l’utilizzo della metodologia proposta dal SETRA per gli ambiti extraurbani.*

Il proponente riferisce che *L’aggiornamento dello studio di traffico [che si rende disponibile ad elaborare in fase successiva di monitoraggio per lo sviluppo del Master Plan] e degli scenari modellistici incorporerà tutte le osservazioni riportate in merito, ovvero sarà svolta una campagna di indagine specifica con rilevazioni sulle singole aste valutate anche in termini di flussogrammi (i.e., flusso/capacità con indicazione del Livello di Servizio “LOS”) per gli archi e i nodi della rete ampliata. In aggiunta, le elaborazioni grafiche su tali flussi di traffico saranno presentate su base cartografica.’³*

Anche in relazione a queste richieste di approfondimento il proponente rimanda ad una successiva fase di monitoraggio la verifica degli effetti derivanti dal potenziamento dell’aeroporto di Linate sul sistema della mobilità. Si ritiene tuttavia che la verifica della sostenibilità ambientale sul sistema della mobilità debba essere resa disponibile dal proponente già in questo procedimento di VIA.

- 2) *Per quanto attiene lo scenario di progetto si richiede la modellizzazione dei tre scenari di intervento relativi alle tre fasi di prevista attivazione del Masterplan di Milano Linate (fase 1: anni 2017-2020; fase 2: anni 2021 – 2025; fase 3: anni 2026 – 2030). Si richiede inoltre, per ciascuno degli scenari come sopra definiti:*
 - a) *la stima del traffico indotto da tutte le nuove funzioni che – per ciascuna fase - il Masterplan prevede di insediare all’interno dell’area aeroportuale (a mero titolo di esempio si segnalano le nuove funzioni terziarie da realizzare sul waterfront, i nuovi parcheggi, la riconfigurazione del centro sportivo e ricreativo e le funzioni ricettive in progetto);*
 - b) *di restituire gli esiti della simulazione in termini numerici sulle singole aste valutate ma anche in termini di flussogrammi del rapporto flusso/capacità relativi al predetto grafo*

² Cfr. pag. 6 dell’Allegato 2.01 Temi connessi con la mobilità allo Studio di impatto ambientale – Chiarimenti in fase istruttoria.

³ *Ibidem.*



stradale, indicando il Livello di Servizio (LOS) quantomeno per gli archi e i nodi direttamente afferenti al sito e, in ogni caso, con particolare riferimento al tratto di S.P. 15bis dalla rotonda di Via Corelli/S.P. 14 fino all'incrocio semaforico di Viale Forlanini di accesso all'aeroporto;

- c) di valutare i flussi di traffico attesi in ingresso ed uscita dai parcheggi anche al fine di stimare gli accodamenti medi e massimi ai parcheggi e valutare i potenziali rigurgiti sulla viabilità ordinaria (con particolare riferimento alla S.P. 15bis);
- d) per le verifiche della capacità in questo scenario, siano forniti i calcoli relativi alla capacità residua delle intersezioni a rotonda anche mediante l'utilizzo della metodologia proposta dal SETRA per gli ambiti extraurbani.

Lo Studio riferisce che *'le indicazioni espresse dal Master Plan non possono al momento che essere considerate delle scelte di "zonizzazione", ovvero di prevista destinazione d'uso di aree disponibili, la cui effettiva realizzazione dovrà però essere confermata nel tempo, sulla base delle effettive necessità operative e delle specifiche richieste espresse dal mercato. Il traffico indotto ovvero circolante, generato e deviato in ragione dell'insediamento delle nuove funzioni (alcune rilocalizzate) e per ciascuna delle tre fasi di progressiva realizzazione non è stato quantificato per le ragioni di cui sopra.'*⁴

...
*'In funzione della declinazione futura degli interventi del "water front", al fine di una corretta valutazione, in fase progettuale si approfondirà il modello di simulazione del traffico indotto dai nuovi insediamenti, supportando le analisi con ulteriori elaborazioni grafiche attraverso flussogrammi con indicazioni del Livello di Servizio (LOS) per gli archi e i nodi.'*⁵
Anche in questo caso l'approfondimento degli scenari di traffico futuro è rimandata ad una successiva fase di progetto.

- 3) In tema di ricostruzione del quadro programmatico, fatta salva l'introduzione di richiami a quanto previsto nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 1245 del 20.9.2016, si chiede:
 - di esplicitare se nella ricognizione propedeutica alle simulazioni sia stato considerato il potenziamento della S.P. 15bis nel tratto non ancora realizzato, che comprende lo svincolo a livelli sfalsati in prossimità dell'aeroporto di Linate (svincolo 1) e lo svincolo, sempre a livelli sfalsati, denominato Idroscalo-Tribunale); si precisa al riguardo che l'aggiornamento delle modellizzazioni trasportistiche dovrà essere condotto considerando sia lo scenario di intervento (realizzazione del potenziamento della S.P. 15bis), che quello di non intervento;

Il proponente riferisce che, il 16 novembre 2017, la Segreteria Tecnica dell'AdP Linate-Idroscalo ed ex Dogana ha provveduto ad aggiornare gli stakeholders in merito al progetto di potenziamento della SP 15bis.
Nel merito della richiesta di integrazione di cui sopra, ENAC osserva che *'In questo contesto e grazie ad un possibile lavoro condiviso e partecipato tra gli Enti e Società coinvolti nella Segreteria Tecnica sopra citata (integrando i risultati degli studi di traffico di ciascun nuovo ambito di intervento dell'Area Est della Provincia di Milano), si renderà necessario nell'ambito dell'aggiornamento del progetto di potenziamento della SP15bis effettuare nuovamente lo studio trasportistico per simulare il comportamento veicolare in presenza dello svincolo a livelli*

⁴ Ivi, pag. 8.

⁵ Ivi, pag.10.



sfalsati in prossimità dell'aeroporto di Linate, a vantaggio di tutta la viabilità nel comparto Est della Città Metropolitana di Milano'.⁶

...

'Per quanto riguarda la richiesta di elaborazione di un modello di micro-simulazione della rotatoria in prossimità dell'aeroporto di Milano Linate sulla SP15bis Via Circonvallazione Idroscalo (e utilizzo del metodo SETRA per il calcolo della capacità ivi residua), si ritiene che un tale studio di dettaglio possa essere avviato solo qualora le risultanze dell'aggiornamento dello studio di traffico evidenziassero una criticità sugli archi della SP15bis nelle vicinanze dell'aeroporto di Milano Linate ed il LOS fosse ad un livello di prossima saturazione.'⁷

Nel merito della risposta fornita, si osserva che il proponente rimanda ad altro procedimento, peraltro ancora in corso di definizione, lo studio degli effetti derivanti dal Masterplan di Linate sul sistema della mobilità, non ritenendo di sua competenza la verifica degli impatti derivanti dallo sviluppo del progetto di Masterplan di Milano Linate sul funzionamento della SP 15bis. E' invece necessario che la verifica della capacità dello svincolo a due livelli debba essere sviluppata da ENAC all'interno del presente procedimento di VIA nazionale.

- *di approfondire le valutazioni, anche modellistiche, sugli effetti dell'attivazione della MM4, che modificherà le scelte modali per l'accesso all'aeroporto;*

Il proponente, assumendo come termini di paragone altri aeroporti europei collegati con linee metropolitane e con distanze dal centro città paragonabili a Linate, prospetta un'ipotesi di ripartizione modale degli utenti al 2022 (orizzonte temporale entro il quale lo studio presuppone che la linea M4 sia in esercizio) in cui si prevede che il 37% raggiunga l'aeroporto in metropolitana. Tale quota, raffrontata allo stato attuale, secondo i diagrammi illustrati a pag. 5 dell'Allegato 2.01, andrebbe ad erodere principalmente le quote delle altre modalità di trasporto pubblico e collettivo, senza incidere in misura significativa sulla percentuale di spostamenti con auto privata, che passerebbe dal 24 % al 20%. Il criterio adottato ed i risultati esposti, seppur in assenza di valutazioni modellistiche, appaiono plausibili e in relazione all'ampliamento dello scalo rendono verosimile il previsto incremento di posti auto di cui al secondo paragrafo di pag. 6 dello stesso Allegato 2.01, soprattutto se, come ivi prospettato, sarà realizzato in un orizzonte temporale 2027-2030 o posteriore, anche in relazione ad eventuali future esigenze di mercato, correlate alla prossimità dell'asse stradale.

- *di valutare, oltre al completamento della linea metropolitana MM4 con capolinea in corrispondenza dell'aeroporto, gli scenari di incremento dell'offerta ferroviaria legati all'attivazione della tratta AV Milano-Brescia e al nuovo ruolo della "stazione di porta" di Pioltello o di quella, da studiare, di Segrate, per la quale MM, su incarico del Comune di Milano, ha in corso uno studio, in base ad un Protocollo di intesa per la realizzazione di uno studio di fattibilità finalizzato alla realizzazione del nodo di interscambio denominato "HUB metropolitano Segrate-porta est", sottoscritto il 22/06/17, della fattibilità di un collegamento con la fermata di Segrate che dovrà raccordarsi con il capolinea dell'MM4 e che, quindi, avrà bisogno di un'adeguata area per l'imbarco passeggeri e per l'interscambio.*

⁶ Ivi, pagg. 3 e 4.

⁷ Ivi, pag.7.



Il proponente riferisce che *in data 22 giugno 2017 Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Comune di Milano, Comune di Segrate e Westfield hanno sottoscritto - in qualità di membri attivi della "Commissione Tecnica di Valutazione" - un "Protocollo d'Intesa per la realizzazione di uno studio di fattibilità finalizzato alla realizzazione del nodo di interscambio denominato Hub Metropolitan Segrate – Porta Est". SEA insieme ad altri soggetti quali FS, AMAT, ATM, Comune di Pioltello etc. è invitata alla Segreteria Tecnica della Commissione Tecnica di Valutazione con il compito di verificare in via preliminare la documentazione da sottoporre all'esame della Commissione Tecnica di Valutazione.*

Lo studio di fattibilità finalizzato alla realizzazione del nodo di interscambio procederà in due fasi e valuterà:

- *La localizzazione della nuova stazione ferroviaria di Segrate;*
- *Il sistema di collegamento di trasporto pubblico tra la nuova stazione ferroviaria di Segrate e l'aeroporto di Linate;*
- *Il potenziamento del sistema di trasporto pubblico nell'Area Est della Città metropolitana di Milano (da modellizzare).*

*In questa sede, SEA – quale soggetto partecipante alla Segreteria Tecnica della Commissione Tecnica di Valutazione – contribuirà alla definizione degli scenari di incremento dell'offerta ferroviaria legati al nuovo hub di Segrate-Porta Est e alla fattibilità del collegamento alla stazione terminale "Linate" della MM4 con relativi successivi approfondimenti progettuali sull'area per l'imbarco passeggeri e per l'interscambio.'*⁸

La prima fase dello studio di fattibilità è stata recentemente completata ma non ne è stata ancora formalizzata la consegna a Regione Lombardia.

Area Parcheggi

In merito all'area parcheggi, con particolare riferimento agli scenari del medio e lungo periodo, si richiede un approfondimento in merito all'effettivo fabbisogno di nuovo parcheggio (con riferimento al parcheggio multipiano in progetto a nord dell'aerostazione), in relazione al già in parte assentito e realizzato parcheggio previsto con l'Accordo di Programma di Segrate nel c.d. ambito 'ADP2'.

Il proponente riferisce che *'La questione sulla necessità e/o reale esigenza di realizzare o meno tale parcheggio, [NdR: nuovo parcheggio multipiano nord], ovvero di destinarlo ad altre funzioni ancillari a servizio degli utenti aeroportuali, sarà affrontata in successiva fase di monitoraggio indagando la domanda effettiva anche in relazione al già in parte realizzato parcheggio di 1.500 posti auto previsto con l'Accordo di Programma di Segrate nel cosiddetto 'ADP2'.'*⁹

Il proponente rimanda ad una successiva fase di monitoraggio, genericamente definita, la verifica circa l'effettiva necessità di dotazione di nuovi parcheggi a servizio dell'aeroporto. Si ritiene invece necessario che, al fine della VIA nazionale, la verifica della sostenibilità ambientale del sistema di parcheggio in progetto sia essere resa disponibile dal proponente già in questa fase di Valutazione di Impatto Ambientale.

In relazione alla nuova area di sosta per i bus individuata al piano terra del nuovo parcheggio intermodale, si chiede di indicare sulle tavole/figure il percorso pedonale protetto che conduce i passeggeri dall'area di sosta dedicata ai bus fino all'edificio Terminal Passeggeri, evidenziando

⁸ Ivi pag. 4.

⁹ Ivi, pag.6.



la presenza di passaggi coperti/sotterranei e l'agibilità del percorso per persone con trolley, passeggini e disabilità motorie/visive/uditive. Si chiede inoltre che il layout di tale area di sosta per i bus (banchine, predisposizione per paline, delimitazione degli spazi, raggi di curvatura...) sia definito d'intesa con gli Enti competenti per le linee di trasporto pubblico. Si chiede inoltre che il piano degli interventi previsti dal Masterplan in termini di segnaletica direzionale e di orientamento per il Terminal Passeggeri, sia esteso anche alle aree di parcheggio, nuova area di sosta per i bus e percorso pedonale dalla stazione della metropolitana al terminal.

Il proponente riferisce che "E" da intendersi che il dettaglio della segnaletica ed ottimizzazione dei percorsi di mobilità dolce (wayfinding) richiederebbe un approfondimento a livello di progettazione fuori dallo scope di un Master Plan aeroportuale che attiene ad un livello pianificatorio/programmatorio. Si ritiene utile sottolineare che, in linea con quanto proposto nel Master Plan, l'arrivo della nuova metropolitana M4 nel 2022 sarà occasione di riprogettazione di tutta l'accessibilità aeroportuale e quale prassi ormai verrà elaborato ad hoc uno studio di wayfinding a monte del progetto di riqualificazione della viabilità consolidata (v. studio di traffico e wayfinding conclusosi in Ottobre 2017 per il Terminal 2 di Malpensa). Si può sin d'ora asserire che il progetto di ottimizzazione dei percorsi pedonali nel dettaglio prevedrà tutte le soluzioni utili a rispondere alle esigenze dei clienti aeroportuali, con una sensibilità particolare verso le persone a ridotta mobilità, rendendosi disponibili ad un confronto e ad una progettazione condivisa con gli Enti competenti per le linee di trasporto pubblico.

Il proponente rimanda ad una successiva fase la verifica l'effettiva verifica circa la completa fruibilità in sicurezza e autonomia dei percorsi da parte delle persone a ridotta mobilità, nonché la capienza e agibilità dei percorsi e degli spazi per la sosta da parte degli autobus adibiti a trasporto pubblico. Si ritiene invece necessario che la rispondenza dei percorsi perdonali e degli spazi per la circolazione e sosta del trasporto pubblico sia resa disponibile dal proponente già in questa fase di Valutazione di Impatto Ambientale.

In esito all'istruttoria della documentazione depositata da ENAC, si ritiene che i contenuti di tipo trasportistico non consentano una compiuta valutazione degli effetti indotti dal Master Plan di Milano Linate sugli standard prestazionali attesi dal sistema della mobilità di accesso al sito aeroportuale.

4.10 Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)

Il progetto in esame prevede un piano di monitoraggio ambientale (Relazione 2017) per quanto riguarda l'atmosfera, il rumore, l'ambiente idrico superficiale e sotterraneo, la fauna, l'ecosistema, che risulta necessario affinare secondo quanto riportato nel quadro prescrittivo di cui al paragrafo 7.3. "Quadro delle prescrizioni".

I temi centrali affrontati nel PMA sono i seguenti:

- Inquinamento atmosferico prodotto dal traffico aereo: Ancorché l'incremento capacitivo proprio dell'aeroporto nella sua configurazione di progetto non sia tale da determinare un consistente aumento del volume di traffico da questo operato, certamente l'azione di progetto "traffico di progetto" costituisce quella maggiormente rilevante rispetto a tale tipologia di infrastruttura;
- Inquinamento acustico prodotto dal traffico aereo: La identificazione di detto aspetto tra i temi centrali del rapporto Opera-Ambiente si fonda sulle pressoché analoghe considerazioni svolte con riferimento a quello atmosferico. Anche in questo caso, alla importanza in termini assoluti del tema, si lega quella relativa derivante dalla vicinanza allo scalo di aree residenziali;



- Inquinamento delle risorse idriche superficiali e sotterranee: se, come noto, la centralità del tema è connessa al rischio di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee per effetto delle sostanze veicolate dalle acque di dilavamento delle infrastrutture di volo, nel caso in specie detto fenomeno acquista maggiore rilevanza in ragione della presenza di corpi idrici ricettori intorno l'aeroporto;
- Bird strike: Come per quelle precedenti, la tematica in questione rientra nel novero di quelle ricorrenti tra i temi centrali delle infrastrutture aeroportuali;
- Ecosistemi: la centralità del tema è connessa sia al rischio di alterazione dello stato di salute delle biocenosi nei corpi idrici ricettori come conseguenza della gestione delle acque di dilavamento, sia al disturbo acustico indotto dal traffico aereo e della potenziali modifiche della biodiversità.

6. OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI ISTRUTTORI

6.1 Osservazioni del pubblico e pareri Enti Territoriali

Durante l'iter istruttorio sono pervenute le seguenti osservazioni ai sensi del comma 4 dell'art. 24 ed ai sensi ai sensi dell'art.25, comma 3 del d.lgs. n.152/2006 e s.m.i.:

- In seguito alla pubblicazione della documentazione progettuale del 27/02/2017:

N°	Osservatore	Protocollo/Data	
1	Comune di Milano	Prot. T1.2017.28036	10/05/2017
2	Comune di Peschiera Borromeo (Mi)	Prot. T1.2017.36215	23/6/2017
3	Comune di Segrate I gruppi consiliari Lega Federalisti Segrate – Segrate Nostra	Prot. T1.2017.37231	28/06/2017
4	Comune di Segrate (Mi)	Prot. T1.2017.37290	29/6/2017
5	Comune di Pioltello (Mi)	Prot. T1.2017.37289	29/6/2017
6	Città Metropolitana di Milano	Prot.T1.2018.37878	03/07/2017
7	Nicoletta Colombo	Prot.T1.2018.586	05/01/2018

- In seguito al deposito e pubblicazione della documentazione integrativa del 6/2/2018:

N°	Osservatore	Protocollo/Data	
1	Comune di Milano	Prot.T1.2018.20418	20/04/2018
2	Nicoletta Colombo	Prot. T1.2018.19610	11/4/2018
3	Comune di Segrate	Prot.T1.2018.23479	08/05/2018
4	Città Metropolitana di Milano – Parco Agricolo Sud Milano	Prot T1.2018.30314	14/06/2018
5	Città Metropolitana di Milano	Prot T1.2018.30327	
6	Comune di San Giuliano Milanese (Mi)	Prot.T1.2018.30284	14/06/2018
7	Comune di San Donato Milanese (Mi)	Prot.T1.2018.30535	15/06/2018

Di seguito si riporta, in estrema sintesi, un sunto dei contenuti delle osservazioni di cui sopra (alle cui versioni integrali si rimanda per un maggiore approfondimento):

- Città Metropolitana (settore Pianificazione territoriale e programmazione delle infrastrutture):
 - Una parte delle aree del cosiddetto “waterfront” sono di proprietà di Provincia di Milano, oggi Città Metropolitana di Milano, e assegnate in uso a SEA S.p.A. per svolgere attività di



servizio all'aeroporto (ex aree di stoccaggio carburanti). Si ritiene necessario verificare, in accordo con la Città Metropolitana, se le funzioni previste dal Masterplan (edifici terziario-direzionali) siano coerenti con quelle definite dalla convenzione del 1968;

- Non sono stati valutati, come richiesto, gli impatti cumulativi sulla viabilità delle opere programmate nell'intorno dell'aeroporto (es: nuovo hub Segrate, collegamento stazione terminale e area imbarco passeggeri);
- Per quanto riguarda il progetto del "waterfront", nuova piazza idroscalo con albergo, si ribadisce la richiesta di valutare quantitativamente i nuovi insediamenti, al fine di evitare sovraccarichi insediativi nell'area di pregio e delicatezza ambientale;
- Dovrà essere maggiormente valutato il rischio di pericolosità di alluvioni per la previsione della nuova area carburanti in fregio al fiume Lambro;
- Tale nuova area carburanti dovrà tenere conto della fascia di rispetto del pozzo idropotabile presente nelle vicinanze, così come tutte le altre strutture previste dovranno rispettare il vincolo di cui all'art. 94 del d.lgs. 152/06 e della dgr VII/12693 del 10/04/2003 (*Decreto legislativo 11 maggio 1999, n. 152 e successive modifiche, art. 21, comma 5 Disciplina delle aree di salvaguardia delle acque sotterranee destinate al consumo umano*);
- Considerata la bassa soggiacenza della falda e l'elevata vulnerabilità dell'acquifero dell'area, sarebbe opportuno rivedere la scelta progettuale di previsione dei parcheggi nel piano interrato, al fine di evitare l'interferenza delle opere con la falda, così da garantire la tutela della risorsa idrica sotterranea impedendone ogni forma impropria di utilizzo e trasformazione, prevenirne l'inquinamento e mantenerne la capacità naturale di autodepurazione ai sensi dei macro-obiettivi di cui all'art.3, degli obiettivi di cui all'art. 36 e ai sensi dell'art. 38 delle NdA del PTCP;

➤ Città Metropolitana (Parco Agricolo Sud Milano):

- L'apertura alla collettività e alla pubblica fruizione di parte della sponda occidentale dell'Idroscalo è coerente con gli orientamenti e indirizzi progettuali definiti dal P.T.C. del Parco Agricolo Sud Milano per il Comparto 4 dei Piani di Cintura Urbana, Parco Est "Idroscalo", orientati principalmente alla creazione di un sistema continuo di parchi urbani dall'Idroscalo al Parco Forlanini, rafforzando, al contempo, la funzione di polo sportivo e ricreativo di livello metropolitano oggi già svolta dal complesso dell'Idroscalo;
- Si dovrà migliorare il progetto di waterfront, incrementando gli interventi di inserimento "paesistico-ambientale", prevedendo uno specifico progetto del verde con inserimento di alberature, fasce boscate, siepi e filari, integrati da percorsi ciclopedonali connessi alla rete dei percorsi esistenti e previsti nel contesto più allargato e in particolare assicurando la continuità con il complesso dell'idroscalo, ecc.;
- Al fine di garantire la valorizzazione ambientale e la fruizione della fascia contermina al bacino dell'Idroscalo – tutelata ai sensi del d.lgs. 42/2004, art. 142 - si richiede di valutare l'esclusione della strada attualmente collocata in corrispondenza della sponda sud occidentale dell'Idroscalo, mantenendo la sola viabilità prevista nel retro dei nuovi edifici direzionali così da garantire l'accesso carrabile al comparto, riducendo, al contempo, il numero dei parcheggi a raso previsti, aumentando così la superficie permeabile da destinare a verde, incrementando la naturalità dei luoghi e promuovendo la mobilità sostenibile;
- Si ritiene che la collocazione del nuovo impianto di deposito del carburante, individuata in adiacenza al Fiume Lambro, non tenga conto dei vincoli, individuati dagli strumenti di pianificazione sovraordinati, di tutela paesaggistica e di difesa del suolo orientati alla prevenzione dei rischi, si richiede di collocare l'impianto in un'area che garantisca la salvaguardia e la difesa, non solo del sistema fluviale, dell'ambiente e degli ecosistemi ad esso connessi ma anche la protezione della salute umana secondo un principio di



precauzione;

➤ Comune di Peschiera Borromeo:

- In merito all'impatto acustico, permane l'assenza di una puntuale valutazione dell'impatto acustico interessante la frazione di Canzo. Non viene specificato se l'analisi dell'impatto acustico sia stata elaborata considerando anche i cosiddetti "cannoncini" che risultano impiegati come deterrente per il volatili;
- A tal proposito si chiede di prevedere delle soluzioni alternative e tecnologicamente più evolute ed efficaci rispetto agli attuali dissuasori acustici specificando che tali dispositivi creano impatti non indifferenti alla popolazione sita nelle Frazioni di Linate e Canzo;
- Il progetto non prevede l'inserimento anche delle barriere fonoassorbenti nelle frazioni di Linate e Canzo;
- In merito alla componente impatto da traffico veicolare: non viene discussa la richiesta avanzata di estendere la possibilità di accesso al varco 3, dedicato agli operatori aeroportuali, per gli autobus impiegati per lo svolgimento di servizi di trasporto pubblico locale al fine di raggiungere la nuova fermata bus ed il capolinea della M4;

➤ Comune di Milano:

- In merito al traffico indotto dagli interventi programmati a contorno dell'aeroporto (Adp2 e Adp3), si concorda con l'utilizzo dei valori riportati nei relativi studi di traffico disponibili su S.I.L.V.I.A. regionale; si concorda inoltre con la metodologia di calcolo del traffico indotto in relazione all'AdP1
- In sede di progetto esecutivo, dovrà essere approfondito il modello di simulazione del traffico indotto dai nuovi insediamenti, supportando le analisi con ulteriori elaborazioni grafiche attraverso flussogrammi con indicazioni del Livello di Servizio (LOS) per gli archi e i nodi;
- Dovrà essere riverificata l'offerta di sosta prevista al 2030 (6.041 p.a.) che appare sovrastimata, ancor più alla luce del nuovo parcheggio previsto dall'ambito 2 dell'ADP Linate-Idroscalo;
- Dovrà essere maggiormente valutato il rischio di pericolosità di alluvioni per la nuova area carburanti prevista vicino al fiume Lambro;
- In sede di progetto esecutivo dovrà essere specificata la gestione delle acque (prima pioggia sia al trattamento continuo delle acque meteoriche), nonché verificato il principio di invarianza idraulica ai sensi del nuovo r.r. 7/2017, ad oggi vigente;
- Dovranno essere potenziati gli interventi di: sistemazione a verde (rafforzamento della vegetazione lungo il margine prospiciente il fiume, all'interno dell'aeroporto in accordo con il Parco Agricolo Sud); i percorsi ciclo-pedonali; l'irrigazione dei fondi agricoli limitrofi (in particolare in sponda destra del fiume in località Ponte Lambro), nell'ambito del progetto preliminare ReLambro predisposto da ERSAF;
- Dovrà essere ripristinato il collegamento ciclopedonale tra parco Monluè e parco Forlanini;

➤ Comune di Pioltello:

- Evidenzia che il territorio di Pioltello subisce più del 50 % delle rotte aeree in virata verso est e che inoltre rientra nei comuni di cui alla commissione antirumore convocata dall'ENAC, proprio in virtù del rumore che in passato ha sempre subito. Si chiede pertanto di estendere l'indagine fonometrica al territorio di Pioltello. In relazione invece allo studio specialistico relativo alla componente suolo e sottosuolo/ ambiente idrico si chiede di meglio precisare i requisiti di delimitazione dell'interno significativo di studio in quanto lo stesso viene posto sul confine territoriale di Segrate/Pioltello seguendo pertanto una linea di divisione dei due comuni e analizzando il solo territorio di Segrate;



➤ Comune di Segrate:

- Ricorda l'AdP regionale per "*La definizione e il coordinamento degli interventi commerciali conseguenti alla realizzazione degli insediamenti previsti nel Comune di Segrate ed il connesso adeguamento del sistema di mobilità della zona Linate-Idroscalo, con la definizione e il coordinamento degli interventi infrastrutturali connessi alla localizzazione dell'insediamento polifunzionale all'interno delle aree 'ex dogana'*" che prevede:
 - a) il completamento della riqualificazione della Strada Provinciale SP 103 "Cassanese" e della Strada Provinciale SP15 bis;
 - b) l'insediamento sulle aree una volta occupate dalle strutture della "ex dogana" (ambito ADP3), di un Centro commerciale polifunzionale avente una slp di 286.000 m² (allo stato ancora incrementabili di ulteriori 14.850 m² di slp per trasferimento volumetrico da ambito ADP2);
 - c) la realizzazione sulle aree occupate dalle strutture delle "ex Industrie Aeronautiche Nardi" (ambito ADP2), di strutture commerciali, ricettive e di servizio per una slp complessiva di 14.850 m² oltre a un grande parcheggio;
 - d) la realizzazione sulle aree originariamente occupate dalla "ex sede IBM" (ambito ADP1), di un nuovo quartiere residenziale avente una slp complessiva di 101.000 m²;
- Completamento progettazione e finanziamento delle opere per il potenziamento della SP 15 bis in funzione dei sopravvenuti nuovi interessi pubblici e ciò in ragione dell'incipiente incremento di domanda di accessibilità in questo quadrante urbano;
- Verifica posizionamento parcheggio pluripiano in quanto sembrerebbe in fascia di rispetto della SP 15 bis;
- Propone una nuova viabilità di attraversamento tra la SP 15 e la SP 160 lungo il fronte Sud-Ovest dell'Idroscalo, con la richiesta di destinare parte dei parcheggi pubblici a servizio del capolinea della M4;
- Dovrà essere approfondito lo studio paesaggistico delle parti fronte idroscalo e del percorso interno ciclopedonale;
- Rispetto dei 5 metri dal cavo Lirone che attraversa l'aeroporto;

➤ Comune di San Donato Milanese:

- Approfondire tematica esondazione fiume Lambro;

➤ Comune di San Giuliano:

- Chiede installazione di centralina fonometrica sul territorio comunale;

➤ Arch. Nicoletta Colombo:

- Eccepisce in merito alla titolarità dei progetti allegati agli atti (anche al PGT di Milano e sua proroga) e quindi chiede la sospensione immediata e cautelativa per mancanza di titolarità.



7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E PARERE REGIONALE

7.1 Considerazioni conclusive

L'istruttoria ha messo in evidenza carenze e criticità precedentemente emerse e riconfermate successivamente per la mancanza di ulteriori elementi, in riscontro alla richiesta di integrazioni di formulata dalla Scrivente al MATTM con nota di prot. T1.2017.0062590 del 27/10/2017.

Dall'analisi ambientale emerge come le maggiori carenze documentali siano collegate alla componenti accessibilità/viabilità, salute pubblica, atmosfera e localizzazione dell'area carburanti in fregio al fiume Lambro.

Tutto ciò premesso, preso atto che gli interventi in progetto risultano confinati all'interno del sedime aeroportuale (del quale non ne è previsto alcun ampliamento e tanto meno nuove piste di decollo/atterraggio), si ritiene che tali lacune possano essere colmate mediante approfondimenti progettuali, accorgimenti tecnici nonché misure di monitoraggio e compensazione ambientale, secondo quanto riportato nel successivo quadro prescrittivo.

7.2 Parere regionale

Alla luce di quanto riportato ed analizzato, richiamata l'importanza prioritaria assegnata dagli strumenti di programmazione regionali, nazionali e sovranazionali all'infrastruttura in questione, la sua valenza a livello territoriale ampio e locale, si ritiene che il Proponente debba sviluppare tutti gli approfondimenti necessari in ordine alla compatibilità ambientale del progetto di: "Aeroporto di Milano Linate Masterplan 2015-2030", come configurato negli elaborati depositati dal Proponente unitamente allo studio di impatto ambientale e suoi successivi aggiornamenti e integrazioni, in linea con le condizioni e prescrizioni, nonché le indicazioni sul PMA, di cui al successivo paragrafo 7.3.

7.3 Quadro delle prescrizioni

Alla luce di quanto sopra riportato ed analizzato, si evincono come decisivi nella valutazione ambientale complessiva, il bilancio di sostenibilità tra gli interventi in progetto volti a razionalizzare le funzioni tipicamente aeroportuali e i previsti interventi sulla sponda occidentale dell'idroscalo - coerenti con gli orientamenti e gli indirizzi di programmazione e pianificazione - orientati principalmente alla creazione di un sistema continuo di parchi urbani dall'idroscalo al Parco Forlanini, rafforzando la funzione prettamente sportiva e ricreativa di livello metropolitano volta dall'Idroscalo.

Si espone di seguito la proposta di prescrizioni formulata al Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in vista della emanazione del pertinente decreto ministeriale:

- a) **Accessibilità:** in merito alle tematiche dell'accessibilità all'aeroporto di Milano Linate si prescrive che siano forniti elaborati di riscontro alle richieste di integrazione documentali di cui al protocollo T1.2017.0062590 del 27 ottobre 2017. Tali elaborati saranno oggetto di verifica di ottemperanza da effettuare prima dell'approvazione del progetto. Gli eventuali interventi di tipo infrastrutturale che dovessero risultare necessari a seguito degli approfondimenti di cui sopra, con particolare riferimento all'adeguamento a due livelli dello svincolo a livelli sfalsati della S.P. 15bis, (in prossimità dell'aeroporto di Linate - svincolo 1), dovranno essere realizzati prima dell'attivazione di nuove superfici destinate a qualsivoglia funzione, ivi compresi i parcheggi;



1) In particolare, in merito allo studio di impatto viabilistico - Allegato QPGT – A02 - agli atti della procedura di VIA nazionale, si prescrive che sia estesa l'area di studio verso est in modo da comprendere anche le verifiche sulla funzionalità di accesso dalla S.P. 14 'Rivoltana', fino allo svincolo Liscate-Linate della Tangenziale Est Esterna di Milano compreso. Per una migliore comprensione delle elaborazioni grafiche relative alla ricostruzione dei flussi di traffico esistenti ed attesi, si chiede di utilizzare quale sfondo per le modellizzazioni una base cartografica.

Per quanto concerne la definizione di **scenario attuale** di cui al citato studio di impatto viabilistico, si prescrive:

- i. di integrare le banche dati di traffico utilizzate per la ricostruzione dei flussi di traffico attualmente circolanti sulla rete esistente con nuove campagne di rilievo adeguate al bacino di utenza dell'aeroporto;
- ii. che gli esiti delle simulazioni siano prodotti in termini numerici sulle singole aste valutate ma anche in termini di flussogrammi del rapporto flusso/capacità con l'indicazione del relativo Livello di Servizio (LOS) quantomeno per gli archi e i nodi direttamente afferenti al sito;
- iii. che per le verifiche della capacità residua delle rotatorie, siano forniti i calcoli mediante l'utilizzo della metodologia proposta dal SETRA per gli ambiti extraurbani.

Per quanto attiene lo **scenario di progetto** si prescrive, per ciascuno dei tre scenari di intervento relativi alle tre fasi di prevista attivazione del Masterplan di Milano Linate (fase 1: anni 2017-2020; fase 2: anni 2021 – 2025; fase 3: anni 2026 – 2030):

- iv. di stimare il traffico indotto da tutte le nuove funzioni che – per ciascuna fase - il Masterplan prevede di insediare all'interno dell'area aeroportuale (a mero titolo di esempio si segnalano le nuove funzioni terziarie da realizzare sul waterfront, i nuovi parcheggi, la riconfigurazione del centro sportivo e ricreativo e le funzioni ricettive in progetto); in coerenza con tali approfondimenti, dovranno essere aggiornate le valutazioni sulla qualità dell'aria, anche in relazione a quanto evidenziato nel contributo regionale per richiesta integrazioni;
 - v. di restituire gli esiti della simulazione in termini numerici sulle singole aste valutate ma anche in termini di flussogrammi del rapporto flusso/capacità relativi al predetto grafo stradale, indicando il Livello di Servizio (LOS) quantomeno per gli archi e i nodi direttamente afferenti al sito e, in ogni caso, con particolare riferimento al tratto di S.P. 15bis dalla rotatoria di Via Corelli/S.P. 14 fino all'incrocio semaforico di Viale Forlanini di accesso all'aeroporto;
 - vi. di valutare i flussi di traffico attesi in ingresso ed uscita dai parcheggi anche al fine di stimare gli accodamenti medi e massimi ai parcheggi e valutare i potenziali rigurgiti sulla viabilità ordinaria (con particolare riferimento alla S.P. 15bis);
 - vii. che, per le verifiche della capacità in questo scenario, siano forniti i calcoli relativi alla capacità residua delle intersezioni a rotatoria anche mediante l'utilizzo della metodologia proposta dal SETRA per gli ambiti extraurbani.
- 2) Sempre nel merito dello studio di impatto viabilistico si prescrive che sia valutato un ulteriore scenario di progetto che includa anche il potenziamento della S.P. 15bis nel tratto non ancora realizzato, che comprende lo svincolo a livelli sfalsati in prossimità dell'aeroporto di Linate (svincolo 1) e lo svincolo, sempre a livelli sfalsati, denominato Idroscalo-Tribune; si precisa al riguardo che l'aggiornamento delle modellizzazioni trasportistiche dovrà essere condotto considerando sia lo scenario di intervento



(realizzazione del potenziamento della S.P. 15bis), che quello di non intervento.

- 3) Nel merito della tematica dei parcheggi, con particolare riferimento agli scenari del medio e lungo periodo, si prescrive che sia fornito un approfondimento in merito all'effettivo fabbisogno di nuovo parcheggio (con riferimento al parcheggio multipiano in progetto a nord dell'aerostazione), in relazione al già in parte assentito e realizzato parcheggio previsto con l'Accordo di Programma di Segrate nel c.d. ambito 'ADP2';
 - 4) Nel merito della nuova area di sosta per i bus individuata al piano terra del nuovo parcheggio intermodale, si prescrive che sia fornito un approfondimento sui percorsi pedonali protetti di superficie che conducono i passeggeri dall'area di sosta dedicata ai bus fino all'edificio Terminal Passeggeri e che il layout di tale area di sosta per i bus (banchine, predisposizione per paline, delimitazione degli spazi, raggi di curvatura...) sia definito d'intesa con gli Enti competenti per le linee di trasporto pubblico;
- b) Considerata la bassa soggiacenza della falda e l'elevata vulnerabilità dell'acquifero dell'area, dovrà essere rivista la scelta progettuale di previsione dei parcheggi nel piano interrato, al fine di evitare l'interferenza delle opere con la falda, così da garantire la tutela della risorsa idrica sotterranea impedendone ogni forma impropria di utilizzo e trasformazione, prevenirne l'inquinamento e mantenerne la capacità naturale di auto depurazione ai sensi dei macro-obiettivi di cui all'art.3, degli obiettivi di cui all'art. 36 e ai sensi dell'art. 38 delle NdA del PTCP di Milano;
 - c) La prevista localizzazione del **nuovo deposito carburanti**, nel sedime a margine del fiume Lambro, si ritiene non tenga conto dei vincoli individuati dagli strumenti di pianificazione sovraordinati, di tutela paesaggistica e di difesa del suolo orientati alla prevenzione dei rischi (interferenza con le fasce di rispetto dei pozzi idropotabili nel Comune di Peschiera Borromeo, ricompresa nell'Area di "esondazione per piena catastrofica", delimitata dalla Fascia Fluviale C del PAI approvato con d.p.c.m. del 24/5/2001, di cui all'art. 31 della NdA), pertanto dovrà essere individuata una localizzazione alternativa che garantisca la salvaguardia e la difesa, non solo del sistema fluviale, dell'ambiente e degli ecosistemi ad esso connessi ma anche la protezione della salute umana secondo un principio di precauzione;
 - d) Dovrà essere attentamente valutata la compatibilità idraulica di gran parte dell'area "aviazione generale" e relativi hangar, che ricadono nelle fasce PAI del fiume Lambro e specificatamente nella Fascia C, delimitata dal limite di progetto tra la fascia B e la fascia C del PAI (art.31, comma 5, delle NdA del PAI);
 - e) In coerenza con gli obiettivi istitutivi del Parco regionale, dovrà essere migliorato l'inserimento paesaggistico-ambientale del "waterfront" incrementando quanto indicato allo s.i.a., con particolare riferimento alla tav.T.13 "Carta degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientale", prevedendo uno specifico progetto del verde con l'inserimento di alberature, fasce boscate, siepi e filari, integrati da percorsi ciclo-pedonali, connessi alla rete dei percorsi esistenti e previsti nel contesto più allargato ed in particolare assicurando la continuità con il complesso dell'Idroscalo;
 - f) Al fine di garantire la valorizzazione ambientale e la fruizione della fascia contermina al bacino dell'Idroscalo (area di interesse paesaggistico ai sensi del d.lgs. 42/2004, art. 142, comma 1, lett. b)) dovrà essere valutata l'esclusione della strada attualmente collocata in corrispondenza della sponda sud occidentale dell'Idroscalo, mantenendo la sola viabilità prevista nel retro dei nuovi edifici direzionali così da garantire l'accesso carrabile al comparto, riducendo, al contempo, il numero dei parcheggi a raso previsti, aumentando così la superficie permeabile da destinare a verde, incrementando la naturalità dei luoghi e promuovendo la mobilità sostenibile;



- g) In relazione **alla componente atmosfera**, si chiede di:
- Effettuare operazioni di bagnatura delle piste di cantiere, con frequenza da adattare in funzione delle condizioni operative e meteorologiche al fine di garantire un tasso ottimale di umidità del terreno;
 - Limitare la velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in particolare lungo i percorsi sterrati (ad esempio con valori massimi non superiori a 20/30 km/h);
 - Nelle giornate di intensa ventosità (velocità del vento pari o maggiore a 10 m/s) le operazioni di escavazione/movimentazione di materiali polverulenti dovranno essere sospese;
 - Valutare l'installazione di una centralina fissa per il controllo dell'inquinamento atmosferico sul territorio del Comune di San Giuliano Milanese, da concordare con il Comune stesso;
- h) Relativamente al **Piano di Utilizzo** definitivo:
- Dovranno essere indicate su apposita cartografia le aree di deposito temporaneo del terreno di scotico e delle altre terre e rocce da scavo che dovessero rendersi eventualmente necessarie che, si ricorda, dovranno essere fisicamente separate e gestite in modo autonomo rispetto ad altri materiali presenti in cantiere (es. inerti da demolizione, rifiuti...);
 - Considerato che alcune porzioni del sedime aeroportuale sono interessate da procedure di bonifica ambientale inquadrate all'interno dell'iter procedurale previsto dalla normativa di riferimento (d.lgs. 152/06), si ricorda la necessità che gli interventi previsti dal Masterplan si raccordino con le summenzionate attività di bonifica (es. gestione come rifiuti dei materiali da scavo ottenuti da aree di bonifica);
 - Dovrà essere predisposto un piano di misure da adottare in vista di un possibile scenario di allagamento di una vasta zona del sedime aeroportuale. Oltre a problemi di sicurezza legati alle attività aeroportuali, tale situazione può infatti avere delle ricadute sugli aspetti ambientali delle acque superficiali e sotterranee; considerando soltanto queste ultime, il piano dovrà comprendere l'allerta in caso di significativi innalzamenti della falda, nonché misure per evitare il dilavamento di sostanze inquinanti presenti sul sedime o in locali/strutture interrato;
- i) In un'ottica di **migliore accessibilità**, si chiede di valutare nell'ambito dell'approvazione del progetto definitivo:
- La possibilità di consentire un accesso al capolinea della MM4, mediante la creazione di un ingresso nell'abitato di Novegro;
 - La realizzazione di una nuova viabilità di accesso sul fronte sud est dell'aeroporto ad uso pubblico (attualmente prevista come viabilità ad uso esclusivo interno) che permetta l'accesso ai mezzi pubblici locali, favorendo in tal modo la fruibilità dell'aerostazione e della stazione M4 da parte di utenti provenienti da Peschiera Borromeo e dalla SP 415 Paulllese (vedi Masterplan fase 1-2016/2020 punto 8 della legenda). Tale proposta consentirebbe lo snellimento del traffico sulla SP14 (Rivoltana), attualmente unica arteria utilizzabile per l'accesso all'aeroporto, e uno sbocco diretto alla stazione M4 da parte dei cittadini di Peschiera Borromeo;
- j) Dovrà essere sviluppato il **“Capitolo Salute”** - in accordo a quanto disposto nelle d.g.r. n.X/4792-2016 “Approvazione delle Linee guida per la componente salute pubblica negli studi di impatto ambientale e negli studi preliminari ambientali in revisione delle Linee guida per la componente ambientale salute pubblica degli studi di impatto ambientale di cui alla DGR X/1266-2014;



k) In relazione alla **componente paesaggio**:

- Gli ampliamenti dei piazzali aeromobili, delle aree di sosta, della viabilità “airside” e del rifacimento delle pavimentazioni dovranno essere maggiormente definiti mediante tavole di dettaglio dello stato di fatto e di progetto con indicazione dei materiali previsti;
- Le caratteristiche architettoniche previste per la riqualificazione ed il rinnovo dell’immagine architettonica, debbono essere maggiormente approfondite e dettagliate, sia nella scelta dei materiali che dei colori, specialmente per l’area “landside” del terminal passeggeri, in quanto attualmente caratterizzata da un insieme di materiali e colori disomogenei, e perché porta di accesso viario all’aeroporto, visibile da migliaia di persone, eventualmente attingendo dai cromatismi originari dell’avio stazione;
- Tutti i parcheggi scoperti esistenti e previsti, in particolare quelli nuovi a servizio del Hotel, del Varco 1, delle palazzine direzione SEA, del “Centro sportivo/ricreativo”, degli edifici direzionali “Waterfront” e della ricollocazione catering, dovranno essere maggiormente definiti con riguardo ai materiali di pavimentazione, alle sistemazioni a verde ed alle alberature in progetto oltre che alle coperture previste “a verde” sugli edifici direzionali;
- Il nuovo parcheggio “Multipiano” previsto nell’ “Area Business Aviation” di fronte al Fiume Lambro, dovrà essere maggiormente definito nelle sue caratteristiche costruttive, materiali e colori;
- Per quanto riguarda il fabbricato aviorimessa denominata “hangar Breda”, si rimanda alla competente Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Milano la valutazione in ordine al mantenimento o ricollocazione dell’hangar Breda nella nuova zona di espansione dei “Nuovi Hangar Business Aviation” del Terminal dell’Aviazione Generale.

l) Ai fini **mitigativi e di compensazione ambientale**, si chiede:

- Il rafforzamento della vegetazione lungo il margine prospiciente il fiume Lambro, mediante la predisposizione di filari d’alberi, con elementi anche di prima grandezza tra le specie consentite dal Parco Agricolo Sud Milano, da disporre opportunamente all’interno del perimetro dell’aeroporto al fine di creare una efficace schermatura rispetto alle aree della limitrofa valle del Lambro, oggetto di riqualificazione ambientale. A tal fine dovrà essere anche rivisto il sistema di illuminazione con strutture meno impattanti (di altezza ridotta) rispetto alle torri faro di altezza 30 m;
- A fronte dell’incremento di traffico viabilistico sulla via Fantoli e sulla viabilità interna al C.A.A.M., di valutare la predisposizione di opere di potenziamento dei percorsi pedonali e ciclabili a connessione delle suddette aree verdi e l’ambito agricolo ricompreso;
- Ripristinare il collegamento ciclopedonale tra parco Monluè e parco Forlanini con idonea passerella di attraversamento del fiume Lambro;

m) In via precauzionale risulta opportuno un approfondimento e stima sugli scenari incidentali dello stabilimento Carbodoll, essendo il più prossimo alle aree interessate dal progetto;

n) Relativamente al **Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)**, si rimanda alle indicazioni contenute nell’allegata APPENDICE.



APPENDICE

Indicazioni per le attività di Monitoraggio Ambientale (PMA)

a) Traffico e mobilità

- 1) Sia effettuato un monitoraggio *ante e post operam* dei flussi di traffico indotti dall'aeroporto di Milano Linate e dalle nuove funzioni in progetto secondo modalità che dovranno essere concordate con la Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile di Regione Lombardia in conformità ai criteri della normativa regionale (si veda, in particolare, l'Allegato 4 della d.g.r. n. VIII/3219 del 27.9.2006). Il monitoraggio dei flussi di traffico sarà oggetto di valutazione presso l'Autorità competente che deciderà degli eventuali interventi mitigativi, ulteriori rispetto a quelli oggetto del quadro prescrittivo di cui al precedente paragrafo 7.3, che dovessero rendersi necessari ai fini del ripristino di un efficiente funzionamento del sistema. L'area di studio dovrà essere perimetrata al fine da comprendere, verso est, anche le verifiche sulla funzionalità di accesso dalla S.P. 14 'Rivoltana', fino allo svincolo Liscate-Linate della Tangenziale Est Esterna di Milano compreso;
- 2) Il monitoraggio di cui al punto precedente dovrà essere svolto mediante una campagna di indagine specifica con rilevazioni sulle singole aste valutate anche in termini di flussogrammi (i.e., flusso/capacità con indicazione del Livello di Servizio "LOS") per gli archi e i nodi della rete ampliata. In aggiunta, le elaborazioni grafiche su tali flussi di traffico saranno presentate su base cartografica;
- 3) Dovrà essere effettuato un monitoraggio, per verificare l'effettiva necessità di dotazione di nuovi parcheggi a servizio dell'aeroporto, indagando sulla domanda effettiva anche in relazione al già in parte realizzato parcheggio di 1.500 posti auto previsto con l'Accordo di Programma di Segrate nel cosiddetto "ADP2".

b) Acque superficiali

- 1) Al fine di monitorare qualsiasi tipo di possibile interferenza cantieristica, si propone di prevedere un piano di monitoraggio biologico e morfologico per il solo fiume Lambro, in quanto compreso nella rete di monitoraggio regionale dei corpi idrici, e considerato che proprio nella zona interessata dal progetto è presente una stazione di campionamento di ARPA. Sarà possibile prevedere 2 stazioni di monitoraggio: una a monte dell'intera area aeroportuale e una a valle della stessa, previa verifica di assenza di altre interferenze esterne nel tratto sotteso dalle due stazioni;
- 2) La fase di "monitoraggio d'esercizio" prevista nel PMA deve essere chiaramente distinta da una fase di monitoraggio Ante Operam, che dovrà fungere da riferimento per qualsiasi valutazione e comparazione futura;
- 3) Il monitoraggio dei macroinvertebrati bentonici dovrebbe prevedere almeno 3 campagne annuali (l'attuale PMA ne prevede solo 2);
- 4) Per quanto riguarda le frequenze, si richiede una precisazione sull'attuale proposta di effettuare le campagne di monitoraggio ogni 5 anni;
- 5) Rimandando a quanto riportato nel paragrafo 4.1.1, si ribadisce che i punti Lambro 01 e Lambro 02 dovranno essere posizionati in modo tale che la confluenza della Roggia Cornice non ricada nel tratto sotteso dalle due stazioni.

**c) Acque sotterranee**

- 1) Al fine di avere una rete qualitativa completa, si chiede di attivare il monitoraggio qualitativo anche nei punti IDR SOT 11, IDR SOT 12 e IDR SOT 13;
- 2) I piezometri di nuova realizzazione dovranno essere ubicati a distanza sufficiente da bacini e corsi d'acqua superficiali per evitare che, nell'ambito delle operazioni di spurgo e di prelievo, insieme alle acque di falda vengano emunte significative quantità di acque superficiali.

d) Rumore – Sorgente stradale

- 1) In base alle indicazioni contenute nelle Linee Guida emesse a livello nazionale da ISPRA e alla prassi ormai consolidata, le attività di Monitoraggio Ambientale sono di norma articolate nelle 3 fasi di Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam;
- 2) In merito alla suddetta articolazione in tre fasi, il PMA presentato dal Proponente evidenzia alcune peculiarità del progetto in questione: l'attuale presenza di una infrastruttura aeroportuale già operativa e la progressività di realizzazione degli interventi di progetto, prevista su un periodo di circa quindici anni, che rende impossibile l'univoca individuazione di una data di termine della fase realizzativa e di avvio di quella di esercizio;
- 3) In ragione di queste peculiarità, il Proponente ritiene più significativa un'articolazione del PMA in due fasi, la prima di corso d'opera (finalizzata al monitoraggio delle azioni di realizzazione degli interventi in progetto), la seconda di esercizio (finalizzata alla verifica, senza interruzioni, degli effetti sull'ambiente indotti dall'esercizio dell'infrastruttura, a partire dallo stato attuale). In merito a tale proposta, pur riconoscendo, in linea di massima, le peculiarità del progetto sottolineate dal Proponente, si ritiene preferibile mantenere ben individuata la fase Ante Operam rispetto alle altre fasi, in quanto concettualmente distinta e temporalmente ben individuabile. Si concorda, invece, con la proposta di un Monitoraggio d'esercizio che monitori la progressiva realizzazione ed entrata in esercizio degli interventi previsti dal progetto;
- 4) Si osserva che nel PMA non sono stati previsti punti per il monitoraggio del rumore stradale, per nessuna delle fasi secondo cui si articola il monitoraggio. Si ritiene opportuno che il PMA sia integrato con l'aggiunta, indicativamente, di 2 punti sull'asse Via Forlanini-SP14 per il monitoraggio del rumore stradale di origine aeroportuale, in fase di Ante Operam e di Esercizio. Per tali punti, in considerazione del tipo di monitoraggio e della durata delle misure (settimanale, ex DM 16/03/98) è possibile prevedere il monitoraggio per la fase di esercizio con una frequenza trimestrale;
- 5) Per quanto riguarda invece la fase di Corso d'Opera, si ritiene opportuno che il PMA sia integrato con considerazioni in merito al transito dei mezzi di cantiere sulla viabilità esistente ed ai suoi possibili impatti sulla stessa, con valutazioni sulla necessità o meno di prevederne il monitoraggio.

e) Rumore – Sorgente aeroportuale

- 1) Nel documento PMA T.01 del progetto, non sono stati evidenziati i punti di misura con codice identificativo RUM03 e RUM06 elencati nel paragrafo relativo alla Localizzazione dei punti di monitoraggio, e sono invece state indicate due differenti posizioni rispettivamente per i punti con codice identificativo RUM02 e RUM05;
- 2) Si dovrà pertanto integrare la documentazione con una correzione della mappa PMA_T01.



f) Rumore fase cantiere

- a) Per quanto riguarda l'impatto da rumore dei cantieri, si richiama la necessità di richiedere autorizzazione in deroga per attività temporanee, rimandando la valutazione degli impatti alle singole autorizzazioni in deroga, che saranno richieste secondo il cronoprogramma delle fasi di lavorazione;
- b) Per il PMA del rumore da cantiere si propone di individuare i punti di misura in modo condiviso con l'ARPA e l'operatore, con la possibilità di individuare dei punti di monitoraggio in continuo, soprattutto per le fasi più impattanti o più prossime a recettori sensibili.