

0

*mu*  
*[Signature]*

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Parere n. 2854 del 26/10/2018

*[Handwritten mark]*  
*[Signature]*

<b>Progetto:</b>	<p align="center"><b>Istruttoria VIA</b></p> <p align="center"><b>Aeroporto di Milano Linate Masterplan 2030</b></p> <p align="center"><b>ID VIP 3565</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p align="center"><b>ENAC</b></p>

*[Handwritten marks]*  
*[Signature]*

*[Handwritten marks]*  
*[Signature]*  
*[Signature]*  
*[Signature]*  
*[Signature]*

## La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTA** la domanda presentata dalla Società ENAC in data 27/02/2017 con nota prot.n.20938 per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. per il progetto "Masterplan 2015-2030 dell'Aeroporto di Milano Linate"; la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) con prot.n.4766/DVA in data 01/03/2017;

**PRESO ATTO** che con la medesima nota la Direzione ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito Commissione) l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda; con la stessa nota la Direzione ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa Commissione la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società ENAC;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTO** il Decreto n. 308/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

**ESAMINATA** la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati forniti dalla Società proponente:

- documentazione progettuale presentata data 27/02/2017 con nota prot.n.20938 con la domanda di VIA e consistente in elaborati relativi a:
  - 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 materia ambientale, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio del progetto;
- documentazione integrativa volontaria fornita in data 21/12/2017 con nota prot.n.129654 acquisita con prot.n.46/DVA del 02/01/2018 e successivamente trasmessa alla Commissione con nota prot.n.376/DVA del 09/01/2018 acquisita con prot.n.96/CTVA in data 09/01/2018 e composta:

- dai chiarimenti e dalle integrazioni in risposta ai temi emersi nell'incontro-sopralluogo del 27/09/2017 comprensivo delle controdeduzioni alle osservazioni del pubblico pervenute al MATTM;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla richiesta di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito della documentazione progettuale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 27/02/2017 sui quotidiani "Il Corriere della Sera", "Il Giorno", "La Repubblica";

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione integrativa per la pubblica consultazione è avvenuta in data 06/02/2018 sugli stessi quotidiani;

**VISTE E CONSIDERATE** le seguenti osservazioni avanzate 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 DVA	
1	Dott. Petrosino Vincenzo	DVA-2017-0010003	28/04/2017
2	Comune di Peschiera Borromeo	DVA-2017-0014417	19/06/2017
3	Città di Segrate	DVA-2017-0014860	23/06/2017
4	Avv. Gioffredi Arturo	DVA-2017-0014916	26/06/2017
5	Comune di Pioltello	DVA-2017-0015143	27/06/2017
6	Sig.ra Nicoletta Colombo	DVA-2017-0017201	20/07/2017

- in seguito alla pubblicazione della documentazione integrativa del 21/12/2017:

N°	Osservatore	Protocollo/Data DVA	
7	Comune di San Giuliano Milanese	DVA-2018 -0007507	28/03/2018
8	Comune di Milano	DVA-2018 -0008665	13/04/2018
9	Comune di San Donato Milanese	DVA-2018-0013489	12/06/2018

**CONSIDERATO** che tutte le Osservazioni sono state analizzate e contro dedotte ai fini dell'espressione del presente Parere e del relativo quadro prescrittivo;

**PRESO ATTO** delle controdeduzioni del Proponente;

**CONSIDERATO e VALUTATO** in particolare che:

1. *Osservazioni del Dott. Petrosino Vincenzo, prot.n. DVA-2017-0010003 del 28/04/2017:*

L'osservante rileva che sulle emissioni in atmosfera il Masterplan considera molto superficialmente gli aspetti dei potenziali inquinanti (NO2, PM10, SO2) sull'uomo e sull'ambiente. Sottolinea i possibili effetti sulla salute di alcuni potenziali inquinanti nell'area.

Il proponente condivide i principi di prudenza sollevati e sottolinea come il Masterplan sia un impegno a ridurre le emissioni.

Il quadro prescrittivo del Parere prevede specifici monitoraggi nonché una prescrizione sulla componente salute pubblica.

2. *Comune di Peschiera Borromeo, prot.n. DVA-2017-0014417 del 19/06/2017:*

Il Servizio Ambiente e Servizio Mobilità del Comune osservano sull'area del nuovo deposito carburanti la mancanza di dati sulla capacità dei serbatoi, nonché sui flussi e le ricadute conseguenti all'aumento di traffico veicolare nella zona. Si sottolineano inoltre le carenze di analisi nelle frazioni di Linate e Lanzo riguardo l'impatto acustico e la mancanza nel Mastepplan di misure di mitigazione. Per le ripercussioni dal punto di vista ambientale sul territorio del Comune di Peschiera Borromeo, si chiede 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.

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

In merito a quanto osservato, si è tenuto conto nel quadro prescrittivo del Parere.

*3. Città di Segrate, prot.n. DVA-2017-0014860 del 23/06/2017:*

Nelle proprie osservazioni la Città di Segrate:

- Solleva perplessità sulla eccessiva previsione di parcheggi;
- Rileva il consistente incremento di volumetrie previste con la conseguente pressione antropica;
- Rileva che i previsti lavori water front verso l'idroscalo precludono la fruibilità pubblica;
- Sostiene che l'assetto infrastrutturale all'interno del sedime aeroportuale, già interferisce con i vincoli di cui al D.lgs. 42/04;
- Solleva critiche sulla generica piantumazione di specie autoctone nel previsto rafforzamento delle connessioni ecologiche;
- Chiede che il quadro programmatico del Masterplan sia modificato con le previsioni del PGT comunale;
- Sottolinea che non esiste una centralina fissa per il monitoraggio acustico/atmosferico attuale in tutto il territorio comunale;
- Solleva preoccupazioni relative al probabile maggior congestionamento del traffico sulla SP14 (Rivoltana) e propone delle varianti alla viabilità.

In merito, il Proponente specifica che l'ipotesi di nuove aree parcheggi sarà regolata dalle effettive necessità, alcuni interventi previsti saranno realizzati in orizzonti temporali più lunghi e altri addirittura non saranno realizzati se in eccesso rispetto alla domanda di sosta.

Per le volumetrie precisa che si tratta in gran parte di volumetrie di previsti hangar nell'area ovest, cioè "contenitori ricovero". Nella terza fase del Masterplan le restanti volumetrie saranno sottoposte alle obbligate autorizzazioni istituzionali locali.

La "piazza idroscalo" sarà un'area con accesso libero a tutti, senza nessuna restrizione e gli unici elementi attinenti ai beni paesaggistico/storico-culturali nell'intorno aeroportuale sono quelli riferiti a laghi, fiumi, torrenti, ecc. (art 142). Tutte le eventuali nuove strutture saranno sottoposte a specifici pareri e autorizzazioni da parte degli Enti pubblici competenti.

Inoltre, nello SIA è stata posta attenzione alla varietà delle presenze di unità eco-sistemiche lungo le connessioni ecologiche della rete ecologica regionale (RER). Il Parere ne dà conto anche degli aspetti di salvaguardia financo per l'elemento del fiume Lambro nella prevista prescrizione.

Il Proponente dichiara la propria disponibilità ad acquisire le indicazioni del nuovo PGT di Segrate.

Per quanto riguarda il monitoraggio il Masterplan riporta invece dei rilievi al 2015 su centraline posizionate a Segrate-Novegro, Segrate-Redecisio e Segrate -Municipio. Il Parere richiama la problematica nelle previste prescrizioni.

Infine, il Proponente dichiara la propria disponibilità ad affrontare ogni questione relativa alla mobilità con tutti gli Enti pubblici che concorrono alla definizione /gestione dei servizi di trasporto pubblico. A tale proposito, il parere prevede di affrontare la questione nell'ambito accordo territoriale.

*4. Avv. Gioffredi Arturo, prot.n.DVA-2017-0014916 del 26/06/2017:*

L'Osservante chiede quali siano le iniziative previste per le aree con le popolazioni sottoposte ad inquinamento acustico a Segrate, Peschiera, S. Donato Milanese e S. Giuliano Milanese e sottolinea che ci sono aerei troppo rumorosi e che andrebbero evitati i voli notturni.

Il Proponente si dichiara disponibile ad un confronto con i Comuni che registrano delle popolazioni esposte, e dichiara che è previsto un miglioramento della flotta aerea sotto il profilo dei motori meno rumorosi e che la prospettiva di dismissione dei voli cargo che decollano nelle primissime ore del mattino attenuerà il rumore. Il quadro prescrittivo del Parere prevede azioni di monitoraggio ambientale.

*5. Comune di Pioltello, prot.n.DVA-2017-0015143 del 27/06/2017:*

L'Ufficio Ecologia del Settore Gestione e Pianificazione territoriale e ambientale rileva che il territorio del Comune è interessato a più del 50% delle rotte aeree verso est e non è stato fatto oggetto di un opportuno quanto necessario monitoraggio del rumore. Chiede che siano precisati i confini del territorio considerato nel Masterplan relativamente all'ambiente idrico.

Il Proponente precisa che il territorio del Comune risulta al di fuori dell'impronta che caratterizza, secondo la norma, l'impatto acustico e che per quanto riguarda l'impatto sull'ambiente idrico sotterraneo la distanza del territorio comunale, le caratteristiche che precisate dall'acquifero e la inter-comunicabilità della falda freatica tra l'area aeroportuale e quella a nord-est. Si veda comunque il quadro prescrittivo del parere.

6. *Sig.ra Nicoletta Colombo, prot.n.DVA-2017-0017201 del 20/07/2017:*

L'Osservante chiede che non si proceda a eseguire lavori sul fiume Lambro sollevando diritti di proprietà intellettuale sugli studi eseguiti.

L'osservazione non riguarda aspetti di carattere ambientale.

7. *Comune di San Giuliano Milanese, prot.n.DVA-2018-0007507 del 28/03/2018:*

L'Ufficio Ambiente ed Ecologia del Settore Programmazione Territoriale, Ambiente e Sviluppo Economico, chiede l'installazione di una centralina fissa per il controllo dell'inquinamento atmosferico.

Il quadro prescrittivo del parere prevede per il monitoraggio ambientale un accordo territoriale.

8. *Comune di Milano, prot.n.DVA-2018-0008665 del 13/04/2018:*

L'Ufficio gestione Vas e Territorio dell'Area Ambiente ed Energia

- Solleva perplessità sul fatto che nella documentazione integrativa non si accenni al PAI del fiume Lambro e al Piano per il Rischio Alluvioni (PRGA);
- Chiede un approfondimento sull'area del nuovo deposito carburanti proprio rispetto alla vicinanza con il fiume Lambro;
- Rileva che la quantità dei posti auto prevista per la sosta veicolare appare sovrastimata rispetto ai reali fabbisogni;
- Sostiene che ci sarebbero delle "incongruenze" sui rilievi del PM10 da traffico stradale;
- Chiede un approfondimento relativo alla rete di gestione delle acque di dilavamento e di trattamento;
- Rispetto alle aree del Nuovo Deposito Carburanti si chiedono chiarimenti circa le fasce di rispetto e i vincoli;
- Chiede che vengano previste opere di mitigazione dell'impatto visivo con filari d'alberi.

Le questioni sollevate trovano riscontro nel quadro prescrittivo.

Per quanto riguarda le "incongruenze" sui rilievi del PM10 da traffico stradale, lo SIA tratta comunque ampiamente con rilievi/simulazioni al 2015 sulla rete stradale prossima al sedime aeroportuale.

9. *Comune di San Donato Milanese, prot.n.DVA-2018-0013489 del 12/06/2018:*

L'Area Territorio Ambiente e Attività Produttive chiede di approfondire la tematica riguardante le possibili esondazioni del fiume Lambro verificando in modo particolare, i nuovi scenari di rischio rispetto alla D.G.R. n.X/6738 del 19.06.2017.

Nel quadro prescrittivo del parere si è tenuto conto della tematica e della richiesta presentata.

**VISTA** la Deliberazione della Giunta Regionale della Lombardia n.500 del 02/08/2018 con la quale viene deliberato:

- di approvare la "Relazione di istruttoria", Allegato A parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- 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.N.A.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;

**VISTA** la 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) ed in particolare il paragrafo 7.3 “Quadro delle prescrizioni” che viene integralmente di seguito riportato:

*“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 a 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 Paultese (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 il 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.”;

**PRESO ATTO** che ad oggi non è pervenuto alla Commissione il Parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBAC);

**VALUTATA** la congruità del valore dell'opera dichiarata dal proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla Direzione Generale con separata nota;

**CONSIDERATO** che gli obiettivi dichiarati dal Masterplan sono tesi soprattutto ad un progressivo miglioramento qualitativo della infrastruttura aeroportuale in termini di incremento della sicurezza, efficienza e confort nei servizi all'utenza, prevedono conseguentemente degli interventi di riqualifica e adeguamento delle infrastrutture connesse alla futura operatività dello scalo;

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO (QPRM)**

Il Quadro di Riferimento Programmatico contiene l'analisi delle caratteristiche degli Atti di programmazione e pianificazione urbanistica e paesistica dei livelli Nazionale, Regionale, Provinciale e Comunali, e delle relazioni tra questi ultimi con la coerenza degli interventi del Masterplan;

**PRESO ATTO** che nel QPRM sono stati analizzati i seguenti atti di pianificazione/programmazione:

- Piano Nazionale degli Aeroporti-2015;
- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica-2011;
- Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti -2016;
- Piano Territoriale Regionale-2010;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale-2013;
- Parco Agricolo Sud Milano-2000;
- Piani di Governo del Territorio dei Comuni di Milano, Peschiera Borromeo, Segrate-2012;
- Piano Paesistico Regionale-2001;
- Piano Regionale per la qualità dell'aria-2013;
- Piano di tutele e uso delle acque-2006;
- Piano di gestione per il Distretto idrografico-2013;
- Piano Cave-2006;
- Piano di indirizzo Forestale-2016;
- Classificazione Acustica Comune di Milano, S.Donato, S.Giuliano, Segrate-2013, Comune di Peschiera Borromeo-2007;

**PRESO ATTO** che gli obiettivi del Masterplan convergono sostanzialmente con le indicazioni del Piano Nazionale Aeroporti e delle programmazioni dei Piani della mobilità Regionale e Provinciale nei settori dei trasporti, logistica e mobilità;

**Piano Territoriale Regionale (PTR)**

- I Sistemi Territoriali che il PTR individua non sono ambiti e ancor meno porzioni di Lombardia perimetrata rigidamente, bensì costituiscono sistemi di relazioni che si riconoscono e si attivano sul territorio regionale, all'interno delle sue parti e con l'intorno all'interno della quale è ricompreso l'Aeroporto di Linate, faccia parte del Sistema territoriale Metropolitano (settore ovest)
- Il Sistema Territoriale Metropolitano lombardo non corrisponde ad un ambito geografico-morfologico, ma interessa l'asse est-ovest compreso tra la fascia pedemontana e la parte più settentrionale della Pianura Irrigua, coinvolgendo, per la quasi totalità, la pianura asciutta. Tale

sistema può essere distinto in due sub sistemi, settore ovest e settore est, divisi dal corso del fiume Adda, che si differenziano per modalità e tempi di sviluppo e per i caratteri insediativi.

- L'Aeroporto di Milano Linate è situato ad ovest dell'Adda, dove è sita l'area metropolitana storica incentrata sul tradizionale triangolo industriale Varese-Lecco-Milano, convergente sul capoluogo regionale, caratterizzata da elevatissime densità insediative, ma anche da grandi spazi verdi tra le conurbazioni dei vari poli. Il progressivo ampliamento dei poli urbani del Sistema Metropolitano, caratterizzato da aree residenziali, grandi industrie, oggi sovente dismesse, servizi, infrastrutture, aree libere residuali, si sovrappone alla struttura originaria inglobando vecchi tessuti agrari (le cui tracce permangono qua e là), cascine e centri rurali, un tempo autonomamente identificabili e oggi divenuti satelliti di un unico organismo.
- Nell'ambito del Sistema territoriale Metropolitano, un punto di forza per lo sviluppo della Regione è costituito dalla rete aeroportuale principalmente costituita da Milano Malpensa, aeroporto intercontinentale ma che serve anche un importante traffico *low-cost*, Milano Linate, *city airport* per le relazioni dirette nazionali ed europee e Bergamo Orio al Serio, aeroporto internazionale di riferimento per i voli *low-cost*; a questi scali si aggiunge Montichiari, con un ruolo e potenzialità che stanno evolvendo.

#### ***Piano di Coordinamento Provinciale (PTCP)***

L'area aeroportuale di Linate è circondata da un Territorio tutelato dal Piano di Coordinamento Provinciale (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 ai fini della qualificazione e ricomposizione paesaggistica dei contesti urbani e rurali, della tutela dei valori ecologici e naturali del territorio, del contenimento del consumo di suolo e della 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 dare 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 circolazione dell'acqua, dell'aria e delle altre componenti naturali. Tale progetto si articola in grandi dorsali territoriali, parco della terra e parco dell'acqua.
- Il Parco della Terra 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 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 Parco dell'acqua ha come punto di partenza l'Idroscalo che potrà essere integrato con nuove aree messe a disposizione dai Comuni di Segrate e Peschiera Borromeo.

#### ***Pianificazioni di livello locale***

- Per il Comune di Milano: il Masterplan sottolinea che la porzione di sedime aeroportuale ricade nell'ambito del PGT ed è da questo ricompresa tra le "Infrastrutture aeroportuali esistenti" e tra il "Tessuto Urbano Consolidato", nello specifico Tessuto urbano di recente formazione. 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, porzione che comunque non è interessata dagli interventi previsti nel Masterplan.
- Per il Comune di Peschiera Borromeo: 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 queste porzioni di territorio non sono previsti interventi dal Masterplan.

- Per il Comune di Segrate: il Piano delle Regole classifica l'area di sedime aeroportuale di competenza tra quelle di "pertinenza aeroportuale" in ambiti soggetti a piano di rischio, inoltre, ai sensi del DM 31.10.1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" sono stati definiti nell'intorno aeroportuale, i confini delle aree di rispetto: zona A, zona B, zona C, quelle parti del territorio del comune di Segrate ricadenti nella zona di rispetto A, parti nella zona di rispetto B. La zona di rispetto C non interessa il territorio del comune di Segrate, in quanto contenuta all'interno dell'Aeroporto.

L'insonorizzazione condiziona l'ammissibilità degli interventi edilizi nelle singole zone di P.G.T relativamente alle singole destinazioni d'uso e deve assicurare alle partizioni perimetrali degli edifici in opera a porte e finestre chiuse, un isolamento acustico normalizzato di facciata, così come definito dal DPCM 5.12.1997);

**PRESO ATTO** che nel Piano delle Regole il Masterplan ricorda che sono inoltre 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;

**CONSIDERATO** come 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 la Rete Natura 2000, vedi tabella che segue:

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 – Garzale del Parco Adda Sud: 13 km

- Il sedime aeroportuale non è interessato ad aree IBA (*Important Bird Areas*), né a Zone Umide importanti di cui alla Convenzione di Ramsar (02/02/1971);

**VALUTATO** che non sono segnalati dal Masterplan vincoli e/o tutele ostative sotto il profilo del Quadro Pianificatorio Programmatico ma che:

- l'analisi dei rapporti di coerenza trova completa rispondenza negli strumenti di pianificazione del settore del trasporto aereo Nazionale e Regionale discende dalla considerazione degli obiettivi che stanno alla base delle iniziative previste per il ruolo strategico che Linate assolve all'interno del sistema aeroportuale lombardo e nazionale, quale nodo di rete, nonché storicamente considerato la "porta di accesso" alla città di Milano, è orientato principalmente al miglioramento della qualità del servizio fornito, al fine di garantire l'integrazione tra i vari sistemi di trasporto, sia per aumentare l'accessibilità internazionale dell'area, sia per non penalizzare il territorio limitandone le opportunità di sviluppo;
- l'analisi nei rapporti di conformità precisi tra l'altro come sia il PTCP a prevedere nel "Sistema infrastrutturale" come l'intorno dell'Aeroporto di Milano Linate sia composto da una fitta rete stradale, ferroviaria e metropolitana esistente, congiuntamente ad una serie di interventi di potenziamento della rete stradale a due carreggiate e della rete metropolitana, previsti sia a nord che a sud dell'Aeroporto con il progetto di prolungamento della linea 4 della metropolitana, in corso di realizzazione, con fermate previste a Linate e in prossimità dell'Idroscalo;
- delle analisi sulle iniziative del Masterplan all'interno del sedime aeroportuale si afferma che queste non andranno ad interferire con gli elementi strutturanti le unità di paesaggio della Media

pianura irrigua e dei fontanili e ancor meno con quelli delle Valli fluviali, in quanto non sono previsti interventi di sviluppo oltre l'area di pertinenza aeroportuale, come per quanto riguarda i territori appartenenti a Parchi regionali circostanti l'Aeroporto, riconducibili al Parco Agricolo Sud Milano e lungo il corso d'acqua del Lambro dove si evidenziano ambiti di rilevanza paesistica, fascia di rilevanza paesistico-fluviale e territori appartenenti a Parchi naturali istituiti e proposti che,, seppur prossimi all'area aeroportuale, non sono interessati dalle iniziative di Masterplan;

- le pianificazioni dei Comuni interessati dalle aree di pertinenza aeroportuale prevedono norme e strumenti attuativi con specifici vincoli tali da garantire, oltre la conformità degli interventi previsti nel Masterplan con il sistema della disciplina delle tutele, le obbligate autorizzazioni da acquisire per le singole opere e rilasciate dagli Enti Istituzionale competenti.

#### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

**PRESO ATTO** che rispetto alla città di Milano l'Aeroporto dista circa 7 km dal centro, che il sedime aeroportuale di Milano Linate si estende sui territori dei comuni di Milano, Peschiera Borromeo e Segrate con una estensione complessiva è di circa 350 ettari.

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;

**PRESO ATTO** che l'Aeroporto di Milano Linate 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 da alcune tipologie di aeromobili di Aviazione Generale, riguarda la pista 18/36, la principale, questa 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 *taxiway*, queste si raccordano ad altre vie di rullaggio dedicate alla pista di volo secondaria 17/35;

**PRESO ATTO** che 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 e 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;

**PRESO ATTO** che 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 mq e si sviluppa su cinque piani su una superficie complessiva utile di circa 71.000 m. 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 mq;

**PRESO ATTO** che 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*, è localizzata l'area dedicata al deposito dei carburanti, 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);

#### **Parcheggi**

**PRESO ATTO** che 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 6.700 stalli articolati secondo la distribuzione indicata in Tabella che segue:

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

### Sistemazioni fiume Lambro

**CONSIDERATO** che il sedime aeroportuale è lambito a ovest (sponda sinistra) dal fiume Lambro, un corso d'acqua in grado di generare come sottolinea il Masterplan eventi di piena potenzialmente pericolosi per il prospiciente sedime, come testimoniato dalle esondazioni accadute nel 1947 e nel 1951;

**PRESO ATTO** che 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;

**PRESO ATTO** che il Masterplan riporta come uno Studio sia stato realizzato da 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;

**PRESO ATTO** che il Progetto Definitivo di queste opere il Masterplan dichiara è 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 di riprap e di scogliera 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 e riprap, con particolare attenzione alle aree dove è più sensibile l'azione idrodinamica del fiume;
- sistemazione ambientale delle aree in sponda sinistra del Lambro;

**VALUTATO** che il tema della sicurezza idraulica del bacino aeroportuale sia stato opportunamente affrontato già in fase di Progetto Esecutivo, si ritiene che la realizzazione delle opere di sistemazione previste nel Mastereplan siano da avviare e completare entro il 2020 si da indurre ad un netto miglioramento rispetto allo stato di fatto in termini di pericolosità per tutta l'area del sedime più prospiciente al fiume Lambro e anche per le zone inurbate in sponda destra del Lambro con In particolare lo scopo di declassare le zone in

fascia B del PAI che ricadono all'interno del sedime, quanto meno in zona C, da concordare in seguito con l'Autorità competente.( vedi quadro prescrittivo);

### Obbiettivi del Masterplan

**PRESO ATTO** che gli obbiettivi 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;

**PRESO ATTO** che gli interventi previsti dal Masterplan affrontano differenti sistemi funzionali e diverse opere come da tabella che segue:

Sistema funzionale	Interventi	Opere
A - Infrastrutture di volo	A1 - Ampliamento area aviazione generale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliamento piazzale di manutenzione</li> <li>• Ampliamento piazzale aeromobili</li> <li>• Raccordi e vie di rullaggio</li> </ul>
	A2 - Ampliamento piazzale aeromobili nord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliamento piazzale aeromobili previa rilocalizzazione dell'hangar Breda e demolizione di quota parte del terminal merci</li> </ul>
	A3 - Area De-icing	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuovo piazza le de-icing</li> <li>• Nuovi edifici per uffici attività de-icing</li> </ul>

Sistema funzionale	Interventi	Opere
B -Terminal	B1 - Riqualifica ed ampliamento terminal passeggeri	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riqualifica fronte aerostazione prospettante verso il piazzale di accesso</li> <li>• Riqualifica ed ampliamento corpo F*, previa demolizione dell'attuale struttura, di un magazzino nonché della rilocalizzazione dell'hangar Breda</li> <li>• Nuova hall ed uffici, previa demolizione del corpo esistente</li> </ul>
	B2 - Ampliamento terminal aviazione generale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuova aerostazione, previa demolizione hangar</li> </ul>

Sistema funzionale	Interventi	Opere
C -Strutture a servizio delle attività aeroportuali	C1 -Strutture di supporto aviazione generale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuovi edifici per ricovero mezzi, uffici ed officine</li> <li>• Nuovi hangar</li> <li>• Ricollocazione hangar Breda</li> </ul>
	C2 -Strutture di supporto aviazione commerciale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riqualifica e ridimensionamento edifici cargo</li> <li>• Edifici per ricovero mezzi, uffici ed officine ed annessa viabilità e parcheggi previa demolizione di edifici merci e torre di controllo</li> <li>• Ricollocazione edificio catering ed edifici di supporto all'attività aeronautica, previo smantellamento e bonifica dell'area deposito carburanti</li> </ul>
	C3 -Strutture landside est	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hotel e piazza idroscalo, previa demolizione uffici SEA</li> <li>• Uffici direzionali, previa demolizione parcheggio multipiano dipendenti ed edifici minori</li> <li>• Riconfigurazione centro sportivo e ricreativo, previa demolizione di alcuni edifici e strutture per attività ricreative</li> <li>• Edifici e spazi del connettivo del waterfront,</li> </ul>



		previa demolizione di alcune palazzine e smantellamento e bonifica area deposito carburanti • Riconfigurazione viabilità e spostamento dei diversi varchi di ingresso
--	--	--

Sistema funzionale	Interventi	Opere
D -Strutture tecnologiche	D1 -Torre di controllo e uffici ENAV	• Nuovo edificio uffici ENAV e Torre di controllo per gestione traffico aereo
	D2 -Area carburanti	• Nuova area deposito previa demolizione edificio dismesso • Punti di rifornimento carburanti in area airside • Pipeline per la fornitura del carburante in area airside • Modifica viabilità perimetrale

Sistema funzionale	Interventi	Opere
E -Sistema parcheggi	E1 -Parcheggi area nord	• Riconfigurazione ed ampliamento della sosta breve a raso fronte terminal • Potenziamento parcheggio Fast Park • Nuovi parcheggi multipiano
	E2 -Parcheggi area ovest	• Nuovo parcheggio multipiano • Riconfigurazione e ampliamento aree di sosta a raso

**PRESO ATTO** che con nota DVA di prot U.00085500 del 12/04 2018 l'intervento di "riqualifica" ed ampliamento del Terminal passeggeri è stato oggetto di uno stralcio ai sensi dell'art 6, comma 9 del D.LGS 152/2006 e s.m.i

**VALUTATO** che la prevista nuova area carburanti è in parte vincolata dalla fascia di rispetto dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua co.l lett. C art. 142, D.lgs 42/2004 e s.m.i, si rendono necessari degli ulteriori approfondimenti ( vedi quadro prescrittivo);

#### **Alternativa/opzione zero**

**PRESO ATTO** che i singoli interventi previsti con le localizzazioni dei siti conseguenti alle organizzazioni delle attività aeroportuali e che nella Documentazione Integrativa si ribadisce come lo scenario Do Nothing venga proprio superato da quanto il Masterplan prevede 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.. ", ed inoltre che i previsti interventi di riqualifica e potenziamento delle infrastrutture e della qualità dei servizi sia land side che air side sono da considerare sui riflessi di funzionalità e operatività complessiva migliorativi sotto ogni profilo di impatto ambientale;

#### **Piano di valutazione del rischio**

**PRESO ATTO** che nella Documentazione Integrativa il Masterplan 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;

**CONSIDERATO** inoltre che 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  $1 \times 10^{-4}$  a  $1 \times 10^{-6}$  e che nella zona ad Est della pista 18-36 è

segnalata la presenza di un'unica Azienda (la Carbodoll di Peschiera Borromeo) avente l'autorizzazione a deposito idrocarburi nell'elenco Regionale classificata come "Azienda a Rischio Incidente Rilevante";

**VALUTATO** che, seppur il Masterplan precisi come l'Azienda si trovi nella Zona di Tutela D – fascia di livello minimo di tutela- e già inserita nei Piano di rischio del Comune( art 707-CdN) in via precauzionale risulta opportuno una valutazione dei rischi delle attività aeroportuali e stima sugli scenari probabilistici degli impatti sull'ambiente e del stabilimento circostante l'Aeroporto , (vedi il quadro prescrittivo);

#### **Infrastrutture Land side**

**PRESO ATTO** che attualmente lo scalo di Linate è raggiungibile unicamente su strada, essenzialmente percorrendo un'arteria urbana (viale Forlanini) che collega l'aeroporto sia al centro città, sia al sistema tangenziale milanese, cui fanno capo tutte le principali infrastrutture viarie di collegamento al territorio e la rete autostradale nazionale;

**CONSIDERATO** che il Masterplan precisa che sono tuttavia 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, presupposto affinché un servizio di collegamento da/per l'aeroporto possa oggettivamente avere successo, nonostante l'utenza – in Italia- tenda in genere a privilegiare l'utilizzo delle vetture;

**PRESO ATTO** che 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 due principali aeroporti del nord-Italia (Malpensa e Linate);

**PRESO ATTO** come per l'accessibilità su gomma il Masterplan sottolinea che anche quella su ferro mira a creare delle "gronde" alternative allo schema attuale di concentrazione "a raggiera" su Milano che, comunque, rimane il principale polo attrattivo della Regione, come opportuno è ricordare anche il progressivo consolidamento della rete ferroviaria ad alta velocità con le ricadute che esso ha prodotto sull'Aeroporto di Linate, "erodendo" una quota di traffico sulle tratte di medio raggio come conseguenza di tempi di percorrenza e tariffe ormai sostanzialmente comparabili, la fermata dell'AV/AC della Stazione di Rogoredo è a Sud del sedime aeroportuale;

#### **Sistemi di sosta**

**PRESO ATTO** che il Masterplan sottolinea che la ripartizione dei parcheggi allo stato di fatto nei 4577 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%

**CONSIDERATO** che il Masterplan dichiara anche che il numero dei parcheggi passeggeri previsto per lo scenario 2030 è di 6401 conseguente alla ipotizzata realizzazione di nuovi posti auto su parcheggio multipiano situato al nodo intermodale a Nord, ipotesi che comunque rimane da verificare se necessaria o meno nel tempo;

#### **Le dinamiche del traffico**

**PRESO ATTO** che nel presente 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;

**PRESO ATTO** che nella tabella che segue viene riportata la previsione di crescita più bassa, stimata con il metodo econometrico che si avvicina a quella elaborata da SEA, che tiene conto delle dinamiche del traffico per destinazione da Linate oltre che delle effettive dinamiche commerciali e di sviluppo attese per lo scalo;

**PRESO ATTO** che vengono riportate infine le sintesi del quadro complessivo delle previsioni di traffico utilizzate per i dimensionamenti e il calcolo fabbisogni nella tabella che segue:

anno	Aviazione commerciale		
	Passeggeri [n]	Cargo [t]	Movimenti [n]
2015	9.638.763	15.714	95.261
2016	9.603.000	12.117	96.719
2017	9.791.500	8.310	98.400
2018	9.350.000	5.700	94.000
2019	10.000.000	3.909	100.800
2020	10.200.000	2.681	102.500
2021	10.261.000	2.681	103.100
2022	10.322.500	2.681	103.700
2023	10.384.500	2.681	104.300
2024	10.447.000	2.681	104.900
2025	10.510.000	2.681	105.000
2026	10.520.500	2.681	105.100
2027	10.531.000	2.681	105.200
2028	10.541.500	2.681	105.300
2029	10.552.00	2.681	105.400
2030	10.567.000	2.681	105.500

#### **Gestione terre da scavo e rifiuti da demolizione**

**VISTO E CONSIDERATO** che alla data della presentazione dell'istanza non era ancora in vigore il DPR n. 120 del 13 giugno 2017 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n.133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";

**VISTO** che nella Documentazione Integrativa il Masterplan ha presentato con "Allegato 5.02 del 18/12/2017" il Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo;

**VISTO E CONSIDERATO** che l'intervento rientra nella casistica "utilizzo nel sito di produzione delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti"; che è regolamentato dall'articolo 24 "Utilizzo nel sito di produzione delle terre e rocce escluse dalla disciplina rifiuti", Titolo IV "Terre e rocce da scavo escluse dall'ambito di applicazione della disciplina dei rifiuti" del DPR 120/2017;

**VISTO E CONSIDERATO** che il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce, volto alla gestione del riutilizzo delle terre in sito provenienti dagli scavi effettuati per la realizzazione delle opere contenute nel Masterplan 2015-2030 in riferimento all'aeroporto di Milano Linate, è redatto in coerenza a quanto previsto dalla normativa sulle terre e rocce da scavo DPR 120/2017;

**CONSIDERATO** che l'Aeroporto risponde alla definizione fornita dalla normativa in quanto:

- è un area di territorio ben delineata, recintata ed il cui accesso è controllato e limitato;
- le matrici ambientali di riferimento sono identificate;
- può essere considerato omogeneo al suo interno in quanto l'analisi delle sue componenti ambientali presentano caratteristiche geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche omogenee;

- in tale sito di produzione è previsto il riutilizzo delle terre a fini costruttivi;

**CONSIDERATO** che in tale Sito dell'opera sono individuate le aree di intervento, così come definite dall'allegato 2 del DPR 120/2017, e che si rimanda al capitolo 4 dello SIA per una loro descrizione ed alla tavola PPUS-T.01 per il Sito di produzione ed Aree di intervento;

**VISTO e CONSIDERATO** il Bilancio delle Terre contenuto nel progetto;

**VISTI E CONSIDERATI** i volumi dei fabbisogni così ridistribuiti:

	Costruzioni civili	Costruzioni Industriali	Ristrutturazioni	Pavimentazioni
mc	24.622	41.146	5.754	205.760

**VISTI E CONSIDERATI** i volumi delle demolizioni:

	Edifici	Pavimentazioni
mc	63.058	74.753

**CONSIDERATO** che i quantitativi di demolizioni sono pari a 63.058 metri cubi a fronte di una volumetria degli edifici di circa 530.000 metri cubi edificati.

**CONSIDERATO** che il volume complessivo dei materiali che il Masterplan prevede nell'ambito dello scenario al 2030 è di seguito rappresentato nella tabella:

	produzione	fabbisogno	riutilizzo	approvvigionamento	esubero
mc	289.469	289.469	289.469	//	//

**CONSIDERATO** che in merito ai fattori di contesto da osservare per esprimere una valutazione del Piano di Utilizzo delle terre si hanno le seguenti considerazioni:

- 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;
- la maggiore tipologia di uso del suolo è rappresentata da aree antropizzate, quali l'aeroporto di Milano Linate, zone residenziali a tessuto discontinuo e rado e aree industriali commerciali e dei servizi pubblici e privati, seguite da seminativo in aree non irrigue;
- a nord-est dell'aeroporto è presente il bacino d'acqua dell'Idroscalo, mentre a nord dell'aeroporto c'è un'area ricreativa e sportiva identificata nel Parco Forlanini;
- In corrispondenza del settore indagato, i depositi alluvionali che compongono questo sistema morfologico hanno età riferibile al Pleistocene Medio-Pleistocene Superiore, per le unità del Supersistema di Besnate (Unità di Bulgarograsso, Unità di Minoprio, Unità di Guanzate) ed un'età del Pleistocene superiore, per il Sistema di Cantù;
- Da un punto di vista chimico, le acque dell'acquifero superficiale e dell'acquifero profondo evidenziano una idrofacies di tipo bicarbonato-calcica con un grado di mineralizzazione sostanzialmente medio (conducibilità elettriche normalmente comprese tra 400 e 800  $\mu\text{S}/\text{cm}$ ), come gran parte delle acque della Pianura Padana;
- Dall'analisi dei dati non si osservano variazioni sostanziali di chimismo tra le acque sotterranee dell'acquifero superficiale e le acque dell'acquifero profondo. Inoltre, all'interno del sedime aeroportuale, i livelli degli inquinanti si sono mantenuti nel tempo bassi ed inferiori ai valori soglia riportati dalla normativa vigente;
- I livelli piezometrici della prima falda in corrispondenza del sedime aeroportuale (dati di giugno settembre 2016) varia mediamente tra 105 e 98 m s.l.m. e mostra un generale andamento N-S, con un gradiente di circa 0.1%.

- le ricostruzioni effettuate dalla Città Metropolitana di Milano per il periodo 2007-2013 mostrano valori di soggiacenza mediamente più bassi (falda più vicina al piano campagna) per la zona del sedime;

**CONSIDERATO** che nelle modalità di realizzazione delle opere:

- l'attività di rinterro consiste nella chiusura degli sbancamenti eseguiti mediante materiali provenienti dalle attività di scavo realizzate all'interno del medesimo sito fino al raggiungimento della quota di progetto prevista;
- l'attività è composta unicamente dalla messa in opera e stesa del materiale mediante escavatore;
- nella Formazione di terrapieni la lavorazione consiste nella formazione di rilevati con materiali inerti e/o materiali di risulta e/o terreno vegetale provenienti da attività di scavo o scotico condotte nell'ambito dello stesso sito fino alla quota di progetto;
- per quanto riguarda le opere viarie queste saranno con pavimentazione in conglomerato bituminoso non drenante al fine di garantire l'evacuazione, trattamento e riutilizzo delle acque;
- con riferimento ai materiali per costruzione di edifici invece si farà principalmente riferimento a materiali prefabbricati e/o già confezionati;

**VISTO** il piano di caratterizzazione di suolo e sottosuolo presentato nel Masterplan che, precisa come in coerenza a quanto previsto dall'allegato 2 del DPR 120/2017, la profondità di indagine sia determinata in base alle profondità previste degli scavi secondo tali criteri:

- 1° campione da 0 a 1m dal piano campagna;
- 2° campione nella zona di fondo scavo;
- 3° campione nella zona intermedia tra i due;

e che per scavi di profondità inferiore ai 2 metri, i campioni da sottoporre ad analisi chimico-fisiche sono almeno due uno per ciascun metro di profondità;

**VISTO E CONSIDERATO** che le aree di intervento risultano essere 83 per una superficie totale di 902.793 mq ed i punti di indagine risultanti sono 440 per altrettanti campioni prelevati.

Che sempre facendo riferimento al già citato allegato 4 del DPR 120/17, è determinato il set di parametri chimici da ricercare nei campioni individuati e che i risultati delle analisi sui campioni sono confrontati con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle colonne A e B, Tabella 1, Allegato 5, al Titolo V, della Parte IV, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica;

**CONSIDERATO** che, in via sintetica si possono individuare le seguenti tipologie di opere/attività all'aperto che comportano movimentazione delle terre:

- scavi di scotico e sbancamento eseguiti con mezzi meccanici;
- scavi di fondazione eseguiti con mezzi meccanici;
- realizzazione di rinterri mediante escavatore;
- formazione di rilevati.

**CONSIDERATO** che per la realizzazione delle opere previste nel Mastreplan:

- 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;

**CONSIDERATO** che 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;

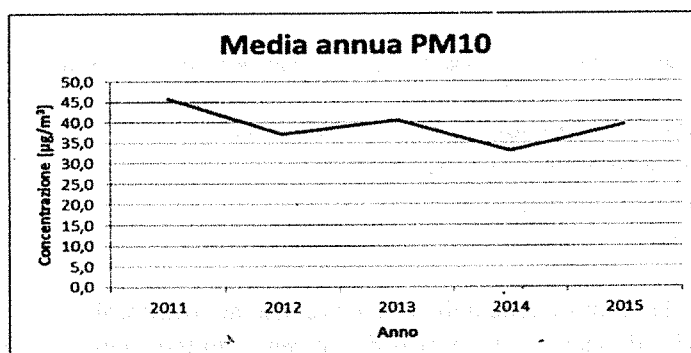
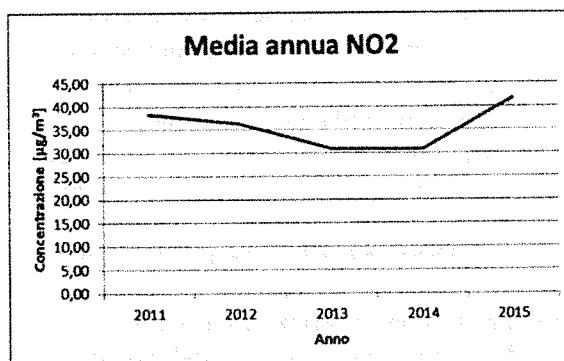
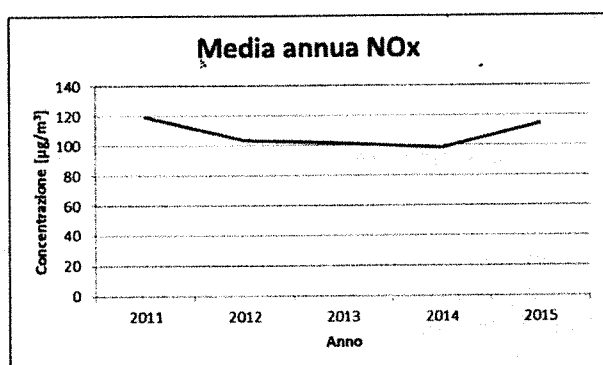
**CONSIDERATO** che l'opera si svolgerà per fasi con durata pluriennale con interventi segmentati per le cinque categorie di sistemi funzionali;

**VALUTATO** che il proponente in fase di integrazione ha presentato istanza di procedere secondo il disposto del Decreto 120/2017 quale normativa di riferimento per il piano di utilizzo di Terre e Rocce da Scavo, e che 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 mc 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 (vedi quadro prescrittivo).

## QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

### Atmosfera

**CONSIDERATO** che il Masterplan per la qualità dell'aria nell'area fa riferimento alla centralina dell'ARPA Lombardia di Limoto di Pioltello, la quale dista circa 8 km dal lato Nord della pista di volo. I dati registrati da questa centralina sulle concentrazioni di NOX, NO<sub>2</sub>, PM10 che come dalle tabelle che seguono, segnalano alcuni sforamenti dei valori limiti previsti dalla norma:



**CONSIDERATO** inoltre che nell'inventario delle emissioni in atmosfera registrato nella simulazione dell'anno 2015 e specificatamente nei trimestri gennaio/marzo, aprile/giugno, luglio/settembre, ottobre/dicembre il Masterplan sottolinea che:

- per validare i risultati della simulazione effettuata, si è preferito non considerare i dati prodotti dalla rete di monitoraggio di qualità dell'aria di ARPA Lombardia, in quanto attualmente non sono disponibili centraline di rilevazione collate in prossimità del sedime aeroportuale.
- è tuttavia opportuno effettuare un'analisi più puntuale rispetto agli abitati più prossimi alle sorgenti.. la località Novegro a Nord dello scalo, impattata quasi esclusivamente dal traffico sulla

Circonvallazione dell'Idroscalo e la località Linate che risente del traffico stradale su via Milano ma soprattutto del traffico aeronautico.

- Nella simulazione sullo scenario 2030 il *dataset* dei dati meteo-climatici attraverso i quali sono calcolate le prestazioni degli aeromobili e la diffusione degli inquinanti emessi si dichiara invariato rispetto allo scenario *baseline*. Non essendo disponibili informazioni precise circa l'evoluzione degli aeromobili tali da individuare possibili riduzioni nelle emissioni, del tutto verosimili visto il prossimo massiccio rinnovo delle flotte nel segmento commerciale operativo sullo scalo Milano Linate, il fleet mix di veivoli è inalterato;

**PRESO ATTO** che il Masterplan al fine di valutare le concentrazioni di diffusione delle emissioni, ha individuato un'area di calcolo il cui centro del sistema di riferimento locale scelto è quello relativo alla RWE della pista 18-36, la quale è rappresentata da un grigliato di 80 x 180 con nodi e maglie di ampiezza 50 metri e che comprende tutto l'intorno aeroportuale e si estende fino agli abitati di Segrate, a Nord, e San Donato, a Sud;

**PRESO ATTO** che il Masterplan ha fatto infine di valutare puntualmente il rispetto dei limiti normativi, si è fatto riferimento a due punti di calcolo rappresentativi dei centri abitati più prossimi alle sorgenti: la località Novegro a Nord dello scalo, impattata quasi esclusivamente dal traffico sulla Circonvallazione dell'Idroscalo e la località Linate, che risente del traffico stradale su via Milano ma soprattutto del traffico aeronautico;

**PRESO ATTO** che i livelli di concentrazione di NO<sub>2</sub>, mentre su Linate rimangono dentro i limiti, su Novegro registrano un superamento come registrati nelle tabelle che seguono:

#### NOVEGRO

CO (mg/m <sup>3</sup> )	HC (µg/m <sup>3</sup> )	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	SO <sub>x</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	BNZ (µg/m <sup>3</sup> )
0,066	11,85	41,10	0,23	2,38	0,24
10	-	40	-	40	5

#### LINATE

CO (mg/m <sup>3</sup> )	HC (µg/m <sup>3</sup> )	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	SO <sub>x</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	BNZ (µg/m <sup>3</sup> )
0,027	3,74	13,59	1,16	0,58	0,08
10	-	40	-	40	5

**PRESO ATTO** che nella Documentazione Integrativa si dichiara dell'avvio di una campagna di monitoraggio dell'aria, sia per la verifica del modello, sia per controllare le reali condizioni degli abitati più esposti, ovvero Novegro (Segrate) e Linate (Peschiera Borromeo).

Per la frazione di Linate il punto di misura è all'interno del sedime in un'area vicina all'abitato che risente delle fasi di *initial climb*, *final approach* e *taxing* degli aeromobili.

Per la frazione di Novegro in una posizione laterale rispetto alla rotta di decollo degli aeromobili, si prevede di effettuare un primo screening in un punto interno al sedime, in prossimità del terminal principale, in posizione elevata in modo da minimizzare il contributo della sorgente traffico stradale, che sulla Circonvallazione Idroscalo potrebbe risultare dominante per effetto degli elevati flussi veicolari sulla strada Rivoltana;

**PRESO ATTO** che la campagna di monitoraggio è stata avviata con il posizionamento di campionamenti passivi tipo Radiello per identificare gli impatti legati alla sola attività aeroportuale, una campagna tutt'ora in corso in quanto per avere dati quantitativi attendibili sulle concentrazioni di composti in atmosfera a livello medio annuale, lo stesso Masterplan sottolinea che occorre un periodo di campionamento più lungo il quale possa mediare le influenze delle variabili stagionali, meteo-climatiche ed emissive;

**VALUTATO** anche la precisazione sottolineata dallo stesso Masterplan che: "...tuttavia è opportuno effettuare un'analisi più puntuale rispetto agli abitati più prossimi alle sorgenti...", intendendo con ciò le zone più specificatamente oggetto delle proiezioni a terra delle rotte più volate come la nr.120 e nr.130 nei

territori dei comuni di Pioltello, Segrate e Cernusco del Naviglio, pare opportuno segnalare la necessità di una ulteriore campagna di monitoraggio ( vedi quadro prescrittivo);

### Rumore

**PRESO ATTO** che il Masterplan riporta l'esposizione della quantità della popolazione attualmente residente nelle vicinanze dell'Aeroporto dove il carico maggiore è sostenuto dalle popolazioni nei Comuni di Segrate, San Donato W San Giuliano Milanese con criticità maggiori nei primi due Comuni dove oltre 300 persone sono attualmente sottoposte a livelli superiori a 65 dB(LVA) come da tabella che segue:

LIVELLI	Milano	Segrate	Peschiera B.	San Donato M.	San Giuliano M.	Totale
65-75 (B)	0	146	16	165	0	326
60-65 (A)	26	2.729	163	746	4.812	8.475
Totale (A,B)	26	2.875	179	910	4.812	8.802

**PRESO ATTO** inoltre che sono territori che nelle classificazioni acustiche del Comuni risultano ricadere, come riportato nella documentazione del Masterplan, nelle classi, IV- area di intensa attività umana e nella classe V- area prevalentemente industriale;

**CONSIDERATO** che il Masterplan sostiene che:

- attraverso una propria rete di rilevamento acustico, monitora continuamente il livello acustico indotto dalle operazioni di volo nel territorio circostante il sedime aeroportuale e allo stato attuale tale rete è costituita da 6 sensori acustici disposti nel territorio circostante per la rilevazione e misura del rumore di origine aeronautico, 4 centraline sono tipo M, ovvero dedicate al monitoraggio del rumore aeroportuale, mentre 2 di tipo A ovvero destinate alla misura del rumore ambientale;
- le due tipologie si differenziano in funzione della finalità della misura: nel caso delle centraline di tipo M la misura è finalizzata all'individuazione del rumore di origine aeronautica al fine di calcolare l'indice LVA, al contrario la stazione di tipo A misura il rumore ambientale indotto da tutte le sorgenti presenti nell'area circostante. Queste sono poste in corrispondenza delle principali traiettorie di decollo e atterraggio secondo quanto prescritto dal D.M. 20/05/199 nella tabella che segue è riportata la sensibilità della stazione di misura rispetto alla tipologia di operazione e alla pista di volo assegnata.

Centralina	Tipo	RWY 18	RWY 36
Peschiera Borromeo	A	Decollo	Atterraggio
San Donato Milanese – Bolgiano	M	Decollo	Atterraggio
Segrate – Viale Forlanini	A	Atterraggio	Decollo
Segrate – Nuovo Municipio	M	Atterraggio	Decollo
Segrate – Novegro	M	Atterraggio	Decollo
Segrate - Redecesio	M	Atterraggio	Decollo

**PRESO ATTO** che l'Aeroporto è dotato dal 2009 della Caratterizzazione Acustica ( art.6 D.M .10/97) , il Masterplan riporta delle misure fonometriche effettuate dall' Università degli Studi di Milano – Bicocca nel mese di ottobre 2016 e finalizzate al solo clima acustico indotto dal traffico veicolare, dati riportati nella tabella che segue:

Misura	Durata	Flussi veicolari		Leq(A)
		Leggeri	Pesanti	
M1	30 minuti	106	4	62,8 dB(A)
M2	12 minuti	160	9	60,7 dB(A)
M3	35 minuti	510	7	65,8 dB(A)
M4	32 minuti	345	15	66,8 dB(A)
M5	60 minuti	1.090	64	67,5 dB(A)

**PRESO ATTO** che il Masterplan riporta al 2015 i dati rilevati dalle quattro centraline relativamente alle sorgenti stradali di traffico complessivo e indotto, dati che dimostrano come in alcune aeree a Sud della



infrastruttura aeroportuale nel Comune di S. Giuliano Milanese, ci siano dei potenziali superamenti dei valori limiti, come da tabella che segue:

Sito	LAeq Misurato (a)	LAeq Stimato (b)	Differenza (a-b)
M1	62,8 dB(A)	61,2 dB(A)	-1,6 dB(A)
M2	65,8 dB(A)	69,1 dB(A)	+3,3 dB(A)
M4	66,8 dB(A)	66,3 dB(A)	-0,5 dB(A)
M5	67,5 dB(A)	70,0 dB(A)	+2,5 dB(A)

**PRESO ATTO** che dalle simulazioni non sono stati rilevati i livelli acustici nei singoli edifici dove parte della popolazione risulta esposta ad un inquinamento acustico cumulativo e che pertanto una campagna di monitoraggio concordata con ARPA Lombardia e condivisa con Gli Enti locali appare opportuna (vedi quadro prescrittivo);

#### **Rumore in fase di cantiere**

**CONSIDERATO** che per lo svolgimento delle lavorazioni di cantiere sono previsti scavi, demolizioni e costruzioni con l'utilizzo di macchinari e mezzi d'opera come da indicazione della tabella che segue:

Cod. lavorazione	Nome Squadra	Dotazione di macchinari della Squadra
L01	Squadra Scavi	1 Pala caricatrice gommata (25 t; 300 kW) 1 Escavatore (25 t; 300 kW)
L02	Squadra Demolizioni	1 Pala caricatrice gommata (25t; 300kW) 2 Escavatori con martello demolitore idraulico (25 t; 300 kW)
L03	Squadra Costruzioni civili	2 Autogru (44 t; 300 kW)
L04	Squadra Costruzioni industriali	2 Autogru (44 t; 300 kW)
L05	Squadra Ristrutturazioni	Veicoli commerciali e furgoni
L06	Squadra Pavimentazioni	1 Pala caricatrice gommata (25 t; 300 kW) 1 Escavatore (25 t; 300 kW) 1 Finitrice (20 t; 160 kW) 1 Rullo (20 t; 160 kW)

**PRESO ATTO** che il Masterplan ha definito e analizzato:

- tre ambiti geografici in cui i cantieri si andranno a inserire, valutando sia la distanza delle lavorazioni di cantiere da recettori sensibili sia il parametro di riferimento rappresentato dal traffico di mezzi pesanti indotto che, oltre a essere direttamente proporzionale alla mole delle operazioni svolte internamente al sedime aeroportuale, è indice anche degli impatti diretti sulla viabilità ordinaria esterna;
- l'area di cantiere di Peschiera Borromeo è situata in una zona priva di insediamenti residenziali, caratterizzata dalla presenza di aree dismesse e da molteplici insediamenti a destinazione d'uso commerciale e produttiva;
- le lavorazioni che avverranno presso Novegro ragionevolmente non coinvolgeranno il centro abitato ma bensì l'area dell'idroscalo e l'area a destinazione agricola posta a nord dell'attuale aerostazione, prive di recettori residenziali;
- l'area di cantiere di Linate-Aviazione Generale risulta quella più critica in quanto vicina a recettori residenziali quali le abitazioni di cascina Monluè e l'edificio (interno al sedime) dell'Aeronautica Militare 1° Reparto Tecnico Comunicazioni (viale dell'Aviazione, 1);

**VALUTATO** i dati risultanti dalla simulazione del contributo acustico dei macchinari che saranno impiegati nelle attività di lavorazioni riportate nel Masterplan durante le fasi di cantiere e le conseguenti azioni atte al contenimento degli impatti, i livelli di inquinamento acustico sono da ritenersi trascurabili;

**PRESO ATTO** infine che nella Documentazione Integrativa pur avendo avviato nel novembre 2017 con il coordinamento dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca / Dipartimento Scienze dell'Ambiente e del Territorio una campagna di misura svolta in modalità assistita in quattro punti al di fuori del sedime dell'aeroporto, con l'obiettivo di indagare la situazione di porzioni di territorio sensibili non coperte dal sistema di monitoraggio del gestore e pertanto al fine di verificare più compiutamente la rispondenza del modello di simulazione adottato, a causa della durata limitata e delle particolari condizioni meteo-climatiche osservate, è da ritenersi esclusivamente uno strumento utile per indirizzare ulteriori indagini ed eventualmente avviare un monitoraggio sperimentale non assistito di lungo periodo;

**VALUTATO** che lo stesso Masterplan segnala l'opportunità di ulteriori e più puntuali monitoraggi atti a rilevare i livelli acustici in quelle zone abitate e ancora potenzialmente esposte al rumore aeroportuale e cumulativo ed identificate nei territori dei comuni di Segrate, Pioltello e Peschiera Borromeo nelle quali si rileva la necessità di una cautelativa campagna di monitoraggio come prevede la norma sia nella metodologia che nell'arco temporale e particolarmente nelle zone di Novegro e Redecesio ( Nord di Linate), Tregarezzo e San Felice ( nord-est di Linate), Pioltello e San Giuliano Milanese, financo da prevedere anche in tutte le fasi di cantiere ( vedi quadro prescrittivo);

#### **Ambiente idrico**

**CONSIDERATA** corretta la scelta del Masterplan di assumere 3 dimensioni di analisi in rapporto agli impatti sulla rete idrografica e sull'assetto idrogeologico financo con le caratteristiche sui diversi acquiferi presenti nell'area vasta , (oltre il sedime aeroportuale), vista la presenza sia del principale corso d'acqua, come il fiume Lambro, fiume che lambisce ad ovest il sedime aeroportuale nei pressi della pista minore 17-35, sia l'idroscalo nella zona Nord-Est;

**PRESO ATTO** che il nesso di casualità delle azioni previste nel Masterplan, i fattori casuali e le tipologie di impatti potenziali vengono sintetizzate nella tabella che segue:

<b>Dimensione costruttiva</b>		
<i>Azioni di progetto</i>	<i>Fattori causali</i>	<i>Impatti potenziali</i>
Attività di cantiere	Sversamenti accidentali da mezzi d'opera	Modifica delle caratteristiche qualitative delle acque sotterranee
	Produzione acque di dilavamento e reflui	Modifica delle caratteristiche qualitative delle acque superficiali e sotterranee
<b>Dimensione fisica</b>		
<i>Azioni di progetto</i>	<i>Fattori causali</i>	<i>Impatti potenziali</i>
Presenza di nuove aree pavimentate	Impermeabilizzazione del suolo	Modifica degli apporti all'acquifero
Presenza di nuovi manufatti edilizi		
<b>Dimensione operativa</b>		
<i>Azioni di progetto</i>	<i>Fattori causali</i>	<i>Impatti potenziali</i>
Traffico aereo a terra	Produzione acque di dilavamento	Modifica delle caratteristiche qualitative delle acque superficiali e sotterranee
Operatività aeroportuale	Fabbisogni idrici	Modifica del livello piezometrico
	Produzione di acque reflue e di raffreddamento	Modifica delle caratteristiche qualitative delle acque superficiali e sotterranee

**PRESO ATTO** che il Masterplan dichiara inoltre come l'acquifero più superficiale ( Gruppo A) può essere interessato più direttamente da probabili livelli di esondazione, come dalle caratteristiche dei vari gruppi acquiferi nell'area indagata che vengono riportate nella tabella che segue:

Gruppo acquifero <sup>(*)</sup>	Litologia	Profondità della base [m s.l.m.]	Spessore dell'acquifero [m]	Tipo di falda
A	Ghiaie a matrice sabbiosa con subordinate sabbie, da medie a grossolane, e limi sabbiosi	50/100	30-60	Libera-semiconfinata
B	Sabbie e ghiaie a matrice sabbiosa con argille limose e limi nella parte basale	-100/-50	50-100	Semiconfinata-confinata
C	Argille limoso-sabbiose e sabbie fini	-200/-150	100	Confinata
D	Peliti, sabbie e ghiaie	-750/-550	400-600	Confinato

(\*) Regione Lombardia & ENI, 2002

**PRESO ATTO** che il Masterplan sottolinea come l'ambito della rete idrografica analizzato ricada nel bacino del fiume Lambro che presenta una superficie complessiva di circa 1.980 km<sup>2</sup> (3% della superficie complessiva del bacino del Po), bacino caratterizzato da un reticolo idrografico complesso e articolato: i numerosi corsi d'acqua naturali che gravitano a nord di Milano scorrono con direzione Nord-Sud e risultano interconnessi tramite una fitta rete di canali artificiali, realizzati sia a fini irrigui sia per la protezione dalle piene dei centri abitati;

**PRESO ATTO** che il principale corso d'acqua del Lambro che scorre a est di Milano; le portate provenienti dal bacino di monte sono laminate dai laghi di Alserio e Pusiano che data la loro non trascurabile superficie (circa 8 km<sup>2</sup>) rispetto a quella del bacino sotteso, esercitano una forte azione moderatrice sui fenomeni di piena;

**PRESO ATTO** che Verso valle, si riconoscono tre tratti caratterizzati dalla prevalenza di rilevanti apporti idrici rispetto ai fenomeni di trasporto. Nel primo tratto, compreso tra Peregallo e Sesto S. Giovanni, gli apporti provengono essenzialmente dai centri abitati di Monza e Sesto S. Giovanni. Nel secondo tratto compreso tra S. Donato Milanese e Melegnano, confluiscono in Lambro gli apporti del settore orientale di Milano e i contributi di due corsi d'acqua minori che provengono dall'interno di Milano, il cavo Redefossi e la roggia Vettabbia. Il terzo tratto, a valle di S. Angelo Lodigiano, in cui il Lambro meridionale (nome preso dall'Olonza dopo l'attraversamento di Milano) confluisce nel Lambro settentrionale;

**PRESO ATTO** che oltre al fiume Lambro, sono numerosissimi i cavi, i canali e le rogge presenti, a questi vanno aggiunti anche numerosi corsi d'acqua minori (sia cavi che rogge) che hanno origini da fontanili presenti nell'area circostante il sedime aeroportuale, i quali rappresentano corsi d'acqua originati ed alimentati da affioramenti in superficie della prima falda, in corrispondenza di piccole incisioni o di depositi alluvionali a differente permeabilità;

**CONSIDERATO** che all'interno del sedime aeroportuale ci sono una serie di canali artificiali realizzati per lo scolo delle acque di precipitazione al di fuori dell'area aeroportuale, questi canali convogliano le acque all'interno del cavo Lirone, che attraversa l'area aeroportuale prima di sfociare nel Lambro. Come le altre cave in falda presenti nell'area, l'Idroscalo risulta in prevalenza alimentato da acque sorgive proprie, rappresentando anch'esso un importante punto di affioramento della falda superficiale;

**VALUTATO** che in data 3 marzo 2016 è stato approvato il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA), il quale prevede che parte delle aree dell'infrastruttura aeroportuale sono inserite nella classe "R4", cioè a rischio molto elevato, anche se per quanto riguarda la pericolosità in prevista classe "P2" risulta uno scenario poco frequente, rispetto a nuovi potenziali scenari di rischio esondazioni del fiume Lambro sono opportuni degli approfondimenti specifici (vedi quadro prescrittivo);

#### **Acque meteoriche e dilavamento**

**PRESO ATTO** che il Masterplan dichiara che gli scarichi aeroportuali comprensivi di reflui civili vengono convogliati in fognature nere e avviati a depurazione ma che non è conosciuto il sistema dilavamento delle acque di prima pioggia nelle operazioni in air-side né nelle situazioni di potenziale inquinamento idrico, né sul sistema di depurazione adottato per i reflui e, in particolare, per i bottini degli aeromobili;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, several smaller initials in the middle, and a signature on the right with the number 27 next to it.

**PRESO ATTO** che mancano nel Masterplan elementi conoscitivi circa il trattamento delle acque di lavaggio delle superfici pavimentate, che non viene precisato se nei periodi invernali sia previsto lo stand per le operazioni *de-icing* con i reflui dell'antighiaccio composti di polimeri a base di glicole propilenico, tensioattivi e se le acque di risulta sono o meno avviate ad apposite vasche di raccolta sottoposte ai conseguenti trattamenti ed infine restituite ai corpi idrici;

**VALUTATO** che è necessario acquisire le analisi chimiche dei reflui degli impianti del complesso del sistema di trattamento/smaltimento delle acque di lavaggio e di tutti i reflui derivanti dalle diverse operazioni con un ulteriore approfondimento ( vedi quadro prescrittivo).

#### ***Vegetazione, flora e fauna***

**PRESO ATTO** che il Masterplan configura il contesto territoriale all'interno del quale si colloca l'Aeroporto di Milano Linate, ad est dell'area urbana di Milano nei Comuni di Milano, Peschiera Borromeo e Segrate, definendolo come ambito nel quale si sovrappongono e si intersecano differenti tipologie di contesto paesaggistico, sia sotto il profilo dell'articolazione morfologica e ambientale, che rispetto al grado di trasformazione da parte dell'uomo;

**PRESO ATTO** che da un punto di vista naturalistico e secondo quanto riportato dal Piano di Indirizzo Forestale della Provincia di Milano, la totalità delle coperture boscate appartenenti al territorio provinciale è concentrata in aree di parco e la rimanente parte è localizzata al di fuori dei parchi e nei confini del Parco Agricolo Sud Milano, rappresentate da aree o talvolta filari e siepi, si concentrano lungo i principali corsi d'acqua o caratterizzano le sponde degli specchi d'acqua che ricorrono all'interno di tale contesto paesaggistico;

**PRESO ATTO** inoltre che il Masterplan dichiara di aver svolto un'indagine all'interno di un'area che circonda l'aeroporto la quale rappresenta dei siti importanti dal punto di vista naturalistico così suddivise:

- aree situate in un raggio di 10 km dall'aeroporto stesso, la superficie del buffer di 10 km si estende per circa 314 km<sup>2</sup> e interessa i comuni della provincia di Milano di Cassina dé Pecchi, Cernusco sul Naviglio, Cologno Monzese, Colturano, Liscate, Locate Triulzi, Mediglia, Milano, Opera, Pantigliate, Paullo, Peschiera Borromeo, Pioltello, Rodano, San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Segrate, Sesto San Giovanni, Settala, Tribiano, Vignate e Vimodrone.
- in quest'area nel buffer di 10 km la naturalità è stata calcolata per le patches di vegetazione e/o incolti rilevati, solo sulla base della composizione floristica. Alla patch corrispondente al SIC "Sorgenti della Muzzetta", data la presenza di 5 habitat della Direttiva Habitat, è stato dato di default il massimo valore di naturalità;

#### ***Ittiofauna***

**PRESO ATTO** che il Masterplan precisa che nell'area dell'Aeroporto di Linate nei pressi di Idroscalo, Fiume Lambro, Sorgenti della Muzzetta, Collettore Addetta e Bosco del Carengione sono presenti 31 specie ittiche di cui il 48,4% è di origine autoctona (Anguilla, Cobite, Alborella, Barbo comune, Savetta, Gobione, Triotto, Scardarola, Cavedano, Vairone, Tinca, Cagnetta, Panzarolo, Ghiozzo padano, Persico reale), il 3,2% è di origine parautoctona (Carpa) e il 48,4% è di origine alloctona (Cobite di stagno orientale, Abramide comune, Barbo europeo, Carassio, Pseudorasbora, Pesce gatto punteggiato, Siluro, Luccio, Trota iridea, Gambusia, Persico sole, Persico trota, Lucioperca);

#### ***Fenomeno birdstrike***

**PRESO ATTO** come precisa il Masterplan che lo scalo di Milano Linate è inserito in un contesto territoriale altamente urbanizzato in un'area altamente attrattiva per ardeidi e falconidi, mentre la vicinanza con l'idroscalo rende l'aeroporto soggetto al transito di gabbiani durante le ore serali. Le specie per cui si registra un maggioritario numero di casi, quali Rondine e Rondone, Gheppio, Gabbiano comune, Poiana, Airone cenerino, Cornacchia grigia, Piccione e Lepre, pur tra loro differenti per caratteristiche morfologiche ed ecologiche (ad esempio, la dimensione e gli habitat utilizzati in ambito aeroportuale), sono accumulate da una spiccata propensione a tollerare gli stress e, quindi, a sfruttare gli ambienti antropizzati;

**PRESO ATTO** che le specie trovano in ambito aeroportuale, sia risorse trofiche, sia ripari. Il Masterplan analizzando il trend del fenomeno relativo alle specie maggiormente coinvolte nei quattro anni considerati sottolinea come non emerga un incremento degli impatti per nessuna specie, assunto che nel 2015 rispetto al 2012-2013 si registra una percentuale inferiore di casi che hanno coinvolto le varie specie, ad eccezione di rondini e rondoni in cui si osserva un incremento, probabilmente imputabile ad un'incompleta disinsettazione dopo lo sfalcio dell'erba che ha contribuito ad una maggiore presenza di risorse trofiche a terra e quindi un richiamo della Fauna;

**PRESO ATTO** come sottolinea il Masterplan che relativamente alle misure di gestione utilizzate, alcune pratiche specifiche di gestione ecologica del sedime hanno consentito di ridurre le attrattive degli insetti mediante l'uso di disinfestanti di ridurre la disponibilità dei semi maturati sulle spighe delle erbe graminacee effettuando lo sfalcio precocemente entro la metà di aprile ed attirare gli uccelli in aree più lontane dall'Aeroporto, effettuando contemporaneamente lo sfalcio in zone limitate in vicinanza della pista e in zone più ampie e distanti onde evitare di attirare gli uccelli ed eseguendo lo sfalcio durante le ore notturne quando essi sono poco attivi. Oltre a queste misure, sono utilizzati sistemi di dissuasione diretti quali distress call, pistola a salve, sistema fisso Bird Space Control, cannoni a gas propano;

**VALUTATO** che lo stesso Masterplan sostiene comunque la necessità di prevedere ogni azione utile a prevenire anche cautelativamente il fenomeno del birdstrike in aeroporto anche se lo stesso è emerso a tutt'oggi in forma contenuta e non problematica pertanto non assoggettabile a precisi e necessari interventi;

**TENUTO CONTO** delle prescrizioni contenute nel quadro prescrittivo (paragrafo 7.3 "Quadro delle prescrizioni" della Relazione di istruttoria - Allegato A parte integrante e sostanziale della Deliberazione della Giunta Regionale della Lombardia n.500 del 02/08/2018; tale prescrizioni sono necessari a colmare le carenze e le criticità collegate principalmente alle componenti accessibilità/viabilità, salute pubblica, atmosfera e nuova localizzazione dell'area carburanti;

**TUTTO CIO' VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**  
**La Commissione Tecnica per la verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS**

**ESPRIME**

**Parere Positivo al Mastepplan 2015-2030 dell'Aeroporto Milano Linate a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

<b>Prescrizione n. 1</b>	
Macrofase	<i>Ante operam, corso d'opera, post operam</i>
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio Ambientale, Mitigazioni, Compensazioni, Altri aspetti
Oggetto della prescrizione	<p>Dovrà essere definito un Accordo Territoriale con il coordinamento delle Regione Lombardia ed in accordo con di ARPA tra l'ENAC, il Gestore aeroportuale e i Comuni di Milano, Segrate, Peschiera Borromeo, Pioltello e San Giuliano Milanese per la predisposizione di un Piano di Monitoraggio Ambientale relativo a tutte le fasi di analisi e verifica dei profili ambientali sottolineati nel Masterplan e specificatamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Delle componenti del rumore e atmosfera dovranno essere eseguiti dei rilievi attraverso un adeguato numero di postazioni fisse di rilevamento localizzate lungo le traiettorie delle rotte di decollo/atterraggio fino al limite proiettato al suolo del punto <i>clim-out</i> dei 300 m, misurazioni da eseguire anche sugli edifici delle zone segnalate con popolazione esposte alla pressione acustica.</li> </ul>

29

**Prescrizione n. 1**

	<p>Le misurazioni saranno eseguite secondo i requisiti gestionali e tecnici di cui all'Allegato 1, commi 1, 2, 3 del D.Lgs n.155/2010;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nell'Accordo Territoriale dovranno essere recepite le indicazioni per le attività di Monitoraggio Ambientale proposte dalla Regione Lombardia nel punto n) del paragrafo 7.3 Quadro delle prescrizioni, e riguardanti i seguenti temi: traffico e mobilità, acque superficiali, acque sotterranee, rumore sorgente stradale, sorgente aeroportuale, cantiere);</li> <li>- Nell'Accordo Territoriale dovranno inoltre essere condivisi le tipologie, le qualità, le modalità e i tempi di attuazione degli eventuali interventi di mitigazione e/o di compensazione ambientali; dovranno essere tenuto in considerazione quanto richiesto dalla Regione Lombardia nei punti g), l), f), e) e k) del paragrafo 7.3 Quadro delle prescrizioni.</li> </ul> <p>Oltre al Piano di Monitoraggio Ambientale, l'Accordo Territoriale dovrà dare riscontro alle prescrizioni della Regione Lombardia riguardanti l'accessibilità e contenute nei punti a) ed i) del paragrafo 7.3 Quadro delle prescrizioni.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Regione Lombardia

**Prescrizione n. 2**

Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali, Ambiente idrico, Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	<p>Dovrà essere presentata una Progettazione Esecutiva circa la sicurezza idraulica del fiume Lambro opportunamente integrata da un specifico monitoraggio sull'attuale situazione chimico-fisica e da PMA annuali da definire con ARPA Lombardia e tesi a controllo biologico e morfologico del corpo idrico, dovrà essere preventivamente verificata dagli Enti competenti sul territorio, poi inviata all'Autorità Idraulica per l'approvazione e infine trasmessa al MATT.</p> <p>Dovrà inoltre essere dato riscontro alle prescrizioni della Regione Lombardia di cui ai punti b) e d) del paragrafo 7.3 Quadro delle prescrizioni ed all'osservazione del Comune di San Donato Milanese.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

**Prescrizione n. 3**

Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali, Ambiente idrico, Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere acquisito preventivamente il parere di competenza con riferimento al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni approvato il 3 marzo 2016 con deliberazione n.2/2016.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere

<b>Prescrizione n. 3</b>	
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

<b>Prescrizione n. 4</b>	
Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo
Oggetto della prescrizione	La realizzazione di qualsiasi opera prevista dalle fasi di attuazione del Masterplan 2015-2030 è subordinata alla presentazione, ai fini dell'approvazione, del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT) redatto ai sensi del DPR 120/2017. Nella redazione del PUT si dovrà tenere conto di quanto richiesto dalla Regione Lombardia nel punto h) del paragrafo 7.3 Quadro delle prescrizioni.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

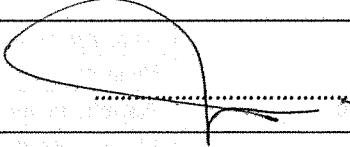
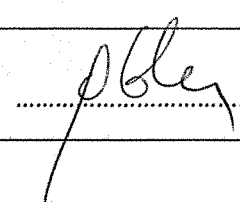
<b>Prescrizione n. 5</b>	
Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali, Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	Della Nuova area per deposito carburanti dovrà essere elaborata una progettazione completa di ogni elemento che sia conforme ai previsti vincoli di legge sulle fasce di rispetto il corso d'acqua comprese le distanze dalle unghie arginali. Dovranno inoltre essere previsti nelle progettazioni tutti e dettagli dimensionali dei serbatoi, del tracciato della condotta fino al luogo del rifornimento degli aeromobili e ogni opera eventuale di adeguamento necessario alla viabilità di accesso (via Baracca-viale dell'aviazione). Tale progettazione dovrà essere approvata dagli Enti competenti sul territorio e trasmessa al MATTM. Ad ogni modo, si dovrà fornire un riscontro a quanto richiesto dalla Regione Lombardia nel punto c) del paragrafo 7.3 Quadro delle prescrizioni in merito all'individuazione di una localizzazione alternativa dell'area di deposito.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

<b>Prescrizione n. 6</b>	
Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali, Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere presentata una Relazione Tecnica corredata dai necessari calcoli ed elaborazioni grafiche riguardanti sia lo stato di fatto che le previsioni allo scenario 2030 del sistema dello smaltimento delle acque dilavamento, di lavaggio, di idrogommatura delle superfici air-side comprese le acque di prima pioggia e le Unità di Trattamento (disabbiatura, disoleazione) come indicano le norme UNI EN-858 e UNI EN-1825 in modo tale da escludere qualsiasi

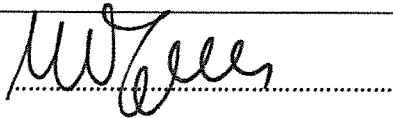
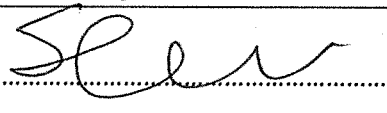
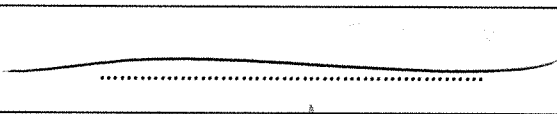
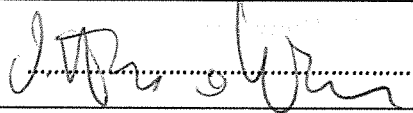
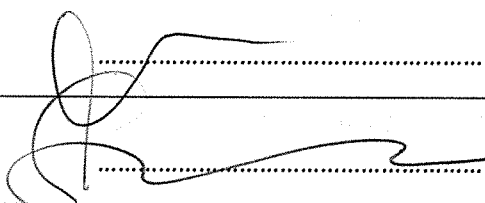
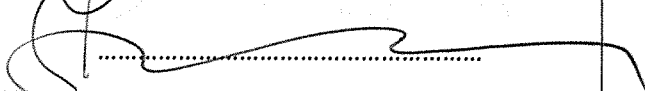
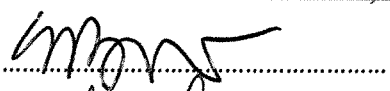
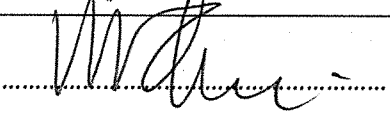
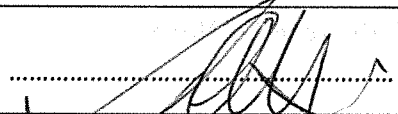
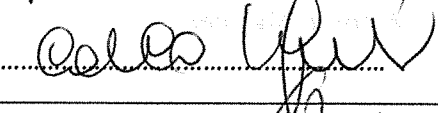
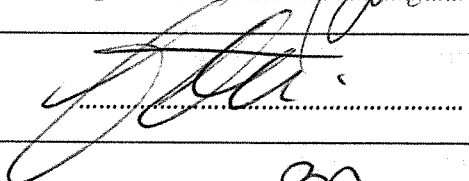
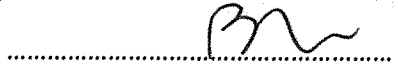
<b>Prescrizione n. 6</b>	
	possibilità di inquinamento delle acque di falda e di superficie ( con l'assicurazione cioè che i reflui siano conferiti nelle rete fognaria).
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

<b>Prescrizione n. 7</b>	
Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Altri Aspetti
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere predisposta da ENAC in virtù delle proprie specifiche competenze e prerogative nel settore della sicurezza del trasporto aereo di cui all'art 715 del Codice di Navigazione – DL 151/2006, una Relazione di analisi e di stima del rischio di potenziale incidente che metta in evidenza le probabilità di accadimento di un impatto aereo nelle aree dove sorgono gli stabilimenti e gli spazi circostanti, i possibili rischi per la salute umana e per l'ambiente derivanti dalla vulnerabilità dell'attività aeroportuale di cui alla Direttiva UE 2014/52/UE, Allegato IV, lettera d), PARAGRAFO 8. In via precauzionale, si dovrà fornire un risconto a quanto richiesto dalla Regione Lombardia nel punto m) del paragrafo 7.3 Quadro delle prescrizioni in merito agli scenari incidentali dello stabilimento Carbodoll.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

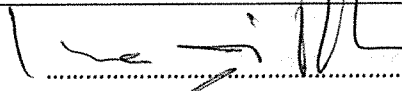
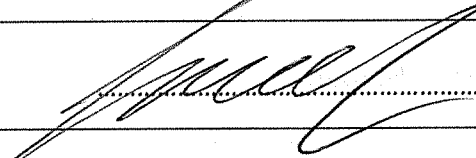
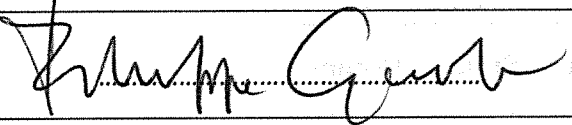
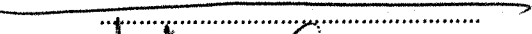
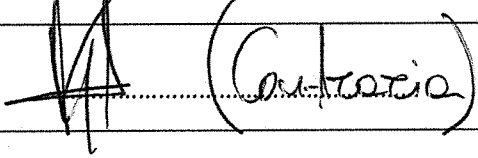
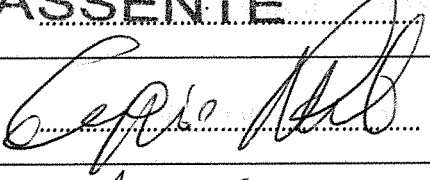
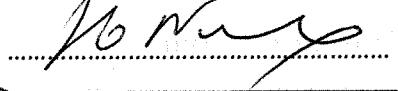
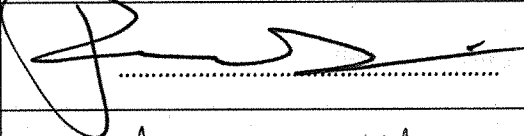
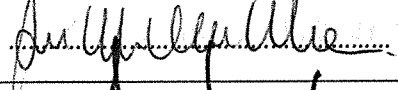
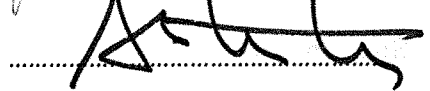
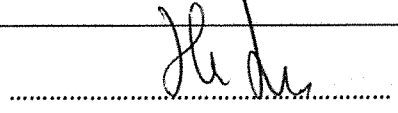
<b>Prescrizione n. 8</b>	
Macrofase	<i>Ante operam</i>
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Salute pubblica
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere sviluppato il "Capitolo Salute" - in accordo a quanto disposto nella D.G.R. n.X/4792-2016 "Approvazione delle Linee guida per la componente 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".
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Regione Lombardia

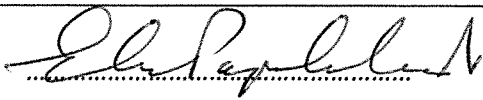
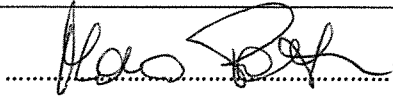
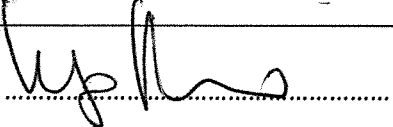
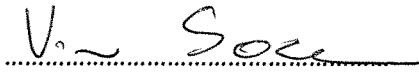
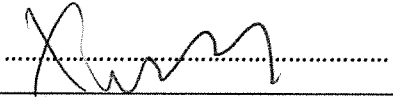
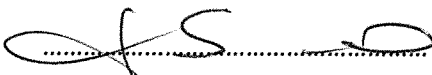
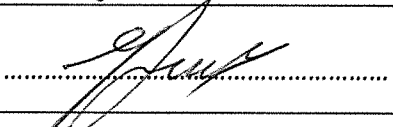
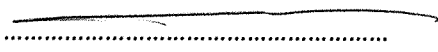
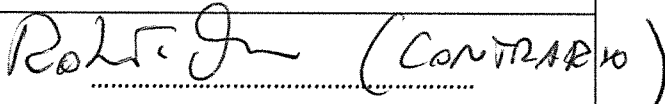
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	<b>ASSENTE</b>
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	



Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
<del>Prof. Saverio Altieri</del>	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	<b>ASSENTE</b>
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	Borgia (contrario)
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	<b>ASSENTE</b>
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	Cobello (contrario)
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	CONTRARIO (subscritto)
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	

*a a e m 33*

Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	Chilla
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	 (Assente)
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	 (Assente)
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	

Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
<del>Dott. Francesco Carmelo Vazzana</del>	
Ing. Roberto Viviani	 (CONTRARIO)
Dott. Dario Sciunnach (Rappresentante Regione Lombardia)	ASSENTE

N

h